

## محاضرات في القانون البحري

### مقدمة:

يعيش الانسان على هذه الارض حيث تشكل مساحة البحار والمحيطات نسبة 72% من مجموع مساحة الكرة الارضية، كما ان هناك مناطق يابسة معزولة عن بعضها البعض (الجزر والقارات) ، لذلك فان الانسان يستعين بالسفن والبواخر ق سواء لعمارتها او للتجارة وتداول البضائع بين شعوب اجزاء المعمورة ولأهمية الوسيلة المتاحة للاتصال بين هذه المناطق وهي السفينة او الفلك او المنشأة نجد ان الله سبحانه وتعالى ذكرها في كتابه الكريم في عدة مواضع لقوله تعالى " ان في خلق السموات والأرض واختلاف الليل والنهار ... والفلك التي تجري في البحر بما ينفع الناس " وقوله تعالى " اما السفينة فكانت لمساكين يعملون في البحر " وقوله تعالى " وله الجوار المنشأة في البحر كالأعلام " اذن ان للسفينة اهمية كبيرة في حياة الانسان ، فهي اداة للتنقل ووسيلة لكسب الرزق في البحر فهناك ثروات هائلة كالأسمك والمجان والثروات البترولية التي يحويها البحر ، اذن البحر مصدر رزق مهم للإنسان سواء كان ذلك للمنفعة او السياحة او التنقل ، وهذا الاستعمال يثير بلا شك مشاكل عديدة ، لذلك ظهرت الحاجة الى وضع قواعد تحكم العلاقات الناشئة عن استعمال البحر، وأصبحت هذه القواعد يطلق عليها القانون البحري.

ويعتبر القانون البحري من اقدم الوانين باعتباره يقوم بتنظيم الملاحة البحرية التي ظهرت بركوب الانسان البحر، غير انه فيما مضى كانت الملاحة قاصرة على الحرب وتنقل الأشخاص اما في الوقت الحاضر فأصبحت مورد رزق ووسيلة لنقل البضائع بين اجزاء المعمورة، حيث اضحت من اهم الوسائل لتنشيط الصادرات والواردات بين الدول خاصة في ظل التطور التكنولوجي الحالي ، فأصبحت هناك سفن تستوعب حمولة كبيرة من الالات والبضائع والأشخاص والتي لا يستطيع الانسان حملها لبرا ولاجوا .

وتختلف اهمية القانون البحري من دولة الى اخرى وذلك تبعا لما لها من اسطول بحري ومدى حركة موانئها وتجارتها الخارجية، والجزائر بموقعها الجغرافي المتميز وامتداد سواحلها على مسافة 1200 كلم المطللة على البحر الابيض المتوسط وموقع موانئها الاستراتيجي مع البلدان الاجنبية كل ذلك ساعدها على حركة تجارتها البحرية، والقيام بتصديرها للبترول واستيراد ما تحتاج اليه من الدول الاجنبي عن طريق البحر، اضافة الى ان الجزائر وفي اطار سعيها للانضمام الى منظمة التجارة العالمية ستزداد حركة السفن التجارية اليها ، وما يتبع ذلك من النزعات التي

ستطرح على القضاء جراء الملاحة البحرية ، كل ذلك يتوجب علينا دراسة القانون البحري خاصة في ظل المكانة المهمة التي تحتلها السفينة في الحياة التجارية.

ولما كانت الملاحة البحرية على هذا القدر من الاهمية وخاصة في الميدان الاقتصادي ، فان الدول تولي لها عناية خاصة وذلك من خلال مراقبتها والإشراف عليها وتنظيمها ، وذلك عن طريق وضع قواعد قانونية خاصة بها ، تختلف عن القواعد المطبقة على النشاط البري والتي لا تختلف خصائصها من دولة الى أخرى حيث يمكن توحيد قواعده في جميع الدول وذلك عن طريق وضع قانون عالمي يطبق في جميع الدول ذات الساحل البحري وهو ما تم فعلا ، اذ ان هناك موضوعات في القانون البحري تم توحيدها عن طريق عدة معاهدات و التي صادقت عليها الجزائر ومن هذه المعاهدات هي:

- معاهدة بروكسل للتصادم البحري سنة 1910
- معاهدة بروكسل للمساعدة والإنقاذ البحري سنة 1910
- معاهدة بروكسل لتحديد مسؤولية مالك السفينة سنة 1924
- ر معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن سنة 1924
- معاهدة بروكسل المتعلقة بالامتيازات و الرهون البحرية سنة 1926
- معاهدة بروكسل المتعلقة بنقل الركاب 1967.

اما فيما يخص دراستنا فسوف تكون وفق التقسيم الاتي:

المحور الاول : مفهوم القانون البحري

المحور الثاني : النظام القانوني للسفينة

المحور الثالث : الحقوق العينية المترتبة على السفينة

المحور الرابع: الامتيازات والرهون البحرية

المحور الخامس : عقد النقل البحري

المحور السادس : البيوع البحرية.

## المحور الاول : مفهوم القانون البحري

يقصد بالقانون البحري هو " مجموعة القواعد والنصوص التنظيمية التي تحكم نزعات الملاحة البحرية بصفة خاصة " ، وسوف نتطرق في دراسة المفهوم الى تعريف القانون البحري ثم نتعرف على الملاحة البحرية.

اولا - تعريف القانون البحري : يعرف القانون البحري بأنه " مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بتنظيم نشاط الملاحة البحرية في مظاهرها المختلفة " أي الملاحة التي تتم في البحر من بداية النشاط البحري الى نهايته ، كما يعرف ايضا بأنه " مجموع القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية " ، هذا وينقسم القانون البحري الى اقسام تتمثل في الاتي:

1- اقسام القانون البحري : وفقا للتقسيم التقليدي فانه يقسم الى القانون العام البحري والقانون الخاص البحري وذلك وفقا للتقسيم الاتي :

#### ا - القانون الدولي العام البحري

- القانون الاداري البحري

-القانون الجنائي البحري

ب- القانون الخاص البحري:

- القانون التجاري البحري

-قانون العمل البحري

-القانون الدولي الخاص البحري

لذلك سوف نقوم بشرح هذا التقسيم بنوع من التفصيل وفقا للاتي:

ا - القانون الدولي العام البحري : وهو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية بين الدول سواء في وقت السلم او الحرب، واهم الموضوعات التي يتناولها هي حرية الملاحة البحرية والمياه الاقليمية والغنائم البحرية

1/ا - القانون الاداري البحري : وهو يشمل مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات بين الاشخاص القائمين من جانب الدولة وفروعها المختلفة من جانب اخر، واهم موضوعاته ، نظام الموانئ والقواعد الخاصة بسلامة السفن والإشراف على استخدام الريان.

2/ا - القانون الجنائي البحري : وهو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية.

ب- القانون الخاص البحري: وهو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات التي تنشأ بين الافراد والهيئات الخاصة وذلك بصدد الملاحة البحرية، هذا ويرتبط القانون البحري بالقانون التجاري خاصة فيما يتعلق بالإعمال التجارية، وهذا ما نصت عليه المادة 02 ق تجاري عند تعدادها للإعمال التجارية بحسب الموضوع على انه :

يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع كل من :

- كل مقابلة لصنع او بيع او اعادة بيع السفن للملاحة البحرية
  - كل شراء او بيع لمؤمن السفن
  - كل تأجير او اقتراض او قرض بحري
  - كل عقود التامين والعقود الاخرى المتعلقة بالتجارة البحرية
  - كل الاتفاقيات والاتفاقات المتعلقة بأجور الطاقم وإبحارهم
- كل الرحلات البحرية. كما نصت المادة 03 ق تجاري على انه يعد عملا تجاريا بحسب الشكل "
- كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية "

مما سبق يمكن القول ان هناك علاقة خاصة بين القانون البحري والقانون التجاري خاصة فيما يتعلق بالنشاط التجاري، وذلك كون اصبحت الملاحة البحرية من اهم الاعمال التجارية بل واهم وسيلة لتنشيط العمل التجاري. ولكن لا يمكننا القول ابدا ان القانون البحري فرع من فروع القانون التجاري بل هو منفصل عنه وله مقومات وذاتية خاصة به.

**ب/ 1 القانون البحري التجاري :** وهو القانون الذي يهتم بالتجارة البحرية والنشاط التجاري المتصل بالبحار وتعد السفينة محور ابوابه والملاحة التجارية المتمثلة اساسا في نقل الركاب والبضائع مجال عمل قواعده، كما ان قواعد هذا الفرع تسري على الاستغلال البحري سواء قام به اشخاص طبيعيين او معنويون.

**ب/ 2 قانون العمل البحري :** وهو الذي يضم القواعد القانونية التي تنظم علاقات العمل على ظهر السفينة اثناء رحلاتها البحرية.

**ب/ 3 القانون الدولي الخاص البحري :** وهو الذي يهتم بحكم العلاقات التي تنطوي على عنصر اجنبي نظرا لتعدد الجنسيات او تنازع القوانين بين الدول.

وإذا كان القانون البحري يتمتع بذاتية خاصة فان هذا لا يعني استقلاله عن بقية الفروع الأخرى فإذا كان هناك نقص في التشريع البحري في مسألة معينة فانه يتعين البحث عن الحكم في القواعد العامة للقانون المدني باعتباره الشريعة العامة للمعاملات مع شرط ان تكون متفقة مع نظم القانون البحري الخاصة ، وان تكون ايضا ملائمة للبيئة البحرية ، وما يمكن الاشارة اليه هو انه رغم ان القانون البحري الخاص يرتبط بروابط خاصة الا انه يحمل في الوقت نفسه طابع القانون العام، وذلك نظرا الى تدخل الدولة المستمر في احكامه ، ومثال ذلك ان السفينة وهي ذات صلة وثيقة بالجنسية تخضع لرقابة الدولة ، او ان الموانئ تشرف وتراقبها وتملكها الدولة.

2- نشأة القانون البحري : ظهر القانون البحري منذ القدم وذلك بركوب الانسان البحر، وتطور عبر العصور ( العصر القديم ، الوسيط ، الحديث) الى ان وصل الينا بصورته الحالية ولذلك يمكن تقسيم تاريخ القانون البحري الى ثلاث عصور وهي:

1-2/ العصر القديم : ان الاثار الاولى للقانون البحري ترجع الى الفنيقيين الذين تركوا تاريخا حافلا في الملاحة والتجارة البحرية، وذلك بحكم سيطرتهم على البحر الابيض المتوسط، حيث كانت لهم مستعمرات عديدة في نواحي مختلفة من العالم ومن اهم الاثار التي خلفها هؤلاء تتمثل في:

- نظام الرمي في البحر: والذي مفاده ان الربان اذا تعرضت السفينة الى خطر يهددها وخاصة الامواج العاتية ، فانه يقوم برمي البضاعة في البحر لتخفيف حمولة السفينة وإنقاذها وكان لصاحب البضاعة الحق في الرجوع بالتعويض على ثمن البضاعة على الربان والملاحين والمطالبة بقيمة البضاعة وهذا هو اصل نظرية الخسائر البحرية المشتركة.

كما عرف الاغريق نظام قرض المخاطر الجسيمة ومفاده يقوم شخص بإقراض الربان مبلغ من المال اللازم للقيم بالرحلة البحرية حتى اذا وصلت السفينة سالمة استرد المقرض المبلغ اضافة الى اشراكه في الارباح الناتجة عن الرحلة ، اما اذا غرقت السفينة وضاعت البضاعة فان المقرض يفقد مبلغ القرض وليس له الحق ان يطالب به الربان وهذا هو اصل نظام التامين البحري

اما الرومان فيرجع لهم الفضل في تقرير دعوى الغير من قبل مالك السفينة وبمقتضاه يستطيع الغير الذي تعاقد مع الربان ان يرجع مباشرة على مالك السفينة ، وذلك خروجا عن القواعد العامة في القانون الروماني والتي لا تجيز النيابة في العقود.

2-2/ العصر الوسيط : بقيام الحروب الصليبية في القرن 11 ميلادي والذي اعقبه انتعاش الملاحة البحرية وخاصة في المدن الايطالية ، ترتب على ذلك نشؤ عادات وأعراف بحرية في غرب اوربا تم تدوينها في مجموعة بحرية اشهرها:

ا- قواعد اوليرون : والتي قننت القضاء البحري في القرن 12 ميلادي  
ب- قنصلية البحر: ضمت العادات البحرية التي كانت في البحر الابيض المتوسط في القرن 14 ميلادي

ج- مرشد البحر: ارست لأول مرة قواعد تفصيلية للتامين البحري في القرن 16 ميلادي

د- مجموعة وسي : والت نظمت العادات البحرية التي كانت في بحر البلطيق.

2-3/ العصر الحديث : نتيجة للتطور الذي شهدته الملاحة البحرية في حركتها ووسائلها ، ظهرت الحاجة الملحة الى تقنين قواعد القانون البحري ، فأصدر لويس 144 عام 1681 م اول تقنين فرنسي جمع فيه قواعد القانون البحري، وبعد قيام الثورة الفرنسية تم اصدار القانون التجاري سنة 1808 م وقد احتوى على قواعد القانون البحري في كتابه الثاني والذي كان لهذا التقنين فيما بعد تأثيرا كبيرا على اغلب بلدان العالم.

اما في الجزائر فقد صدر القانون البحري بمقتضى الامر 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976 وتم تعديله بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 والذي يحتوي على 956 مادة موزعة على كتابين ، الكتاب الاول ويشمل الملاحة البحرية ورجال البحر ، والكتاب الثاني ويشمل التجهيز واستئجار السفينة ونقل البضائع والمسافرين اضافة الى البيوع البحرية.

3- مصادر القانون البحري : ان القانون البحري كغيره من فروع القانون الاخرى تتمثل مصادره في الاتي :

3-1/ التشريع : يعد التشريع اهم مصادر القانون البحري وكما سبق ذكره فان التشريع الجزائري اصدر التقنين البحري سنة 1976 بموجب الامر 76-80 والمعدل 98-05 ، غير انه اذا لم توجد قاعدة قانونية بحرية خاصة فانه يطبق القانون المدني باعتباره الشريعة العامة للقانون الخاص، كما ان القاضي ملزم بتطبيق المعاهدات الدولية التي تكون الدولة طرفا فيها وذلك فيما يتعلق بهذا الشأن، كما انه يمكن الرجوع الى القانون التجاري وذلك للمقاربة خاصة وان السفينة تشبه في احكامها المحل التجاري.

3-2/ العرف : يكتسي العرف بالنسبة للقانون البحري، اذ يعد السبب في وجود اغلب القواعد القانونية البحرية، فالقاضي اذا لم يجد تشريعا يطبقه فانه يتعين عليه تطبيق العرف اضافة الى ذلك فانها توجد عادات بحرية تستمد قوتها من نية الافراد في الاخذ بها صراحة او ضمنا.

3-3/ القضاء والفقه : يعد القضاء والفقه من المصادر التفسيرية التي يستأنس القاضي بها عند الفصل فيما يعرض عليه من منازعات وفي تفسير القواعد القانونية البحرية واستنباط الحلول للمسائل التي لم يتعرض لها المشرع.

3-4 / العقود النموذجية : هناك بعض العقود النموذجية والتي تتضمن كيفية التعامل في المجال البحري، والتي تتعامل بها شركات التامين والنقل البحري وغيرها ، لذلك يتوجب على هذه العقود ان لا تخالف قاعدة أمره حتى تكون هذه النماذج صحيحة وملزمة للمتعاقدين، غير ان

هذه العقود تعتبر عقود اذعان تستعملها الشركات الكبرى الرائدة في مجال النشاط التجاري البحري والتي تخدم مصالحها لكنها تقف عائقا في سبيل تطور العرف والعادات البحرية.

## ثانيا : الملاحة البحرية

اذا كانت الملاحة البحرية هي نطاق تطبيق القانون البحري ، فان الامر يقتضي من تعريف الملاحة البحرية وتحديد معناها حتى يتبين لنا تحديد موضوعات القانون البحري، بالإضافة الى ان الملاحة البحرية تمارس في مناطق مختلفة لذلك يتوجب علينا معرفة النظام القانوني الذي يطبق على كل منطقة، لذلك يستلزم منا الامر معرفة الملاحة البحرية والشروط الواجب توفرها في اداة الملاحة البحرية والقائمين بتسييرها و إدارتها، وتختلف الملاحة البحرية باختلاف المسافة وغرضها وأهميتها ، لذلك يتطلب منا الامر تعريف الملاحة البحرية ومناطق ممارستها بالإضافة الى تقسيمها

1- تعريف الملاحة البحرية : يختلف تعريف الملاحة البحرية باختلاف المعيار او الضابط المتخذ في التعريف.

1-1/ تعريف المشرع الجزائري للملاحة البحرية : نص المشرع الجزائري في المادة 161 ق بحري على ان الملاحة البحري هي "الملاحة التي تمارس في البحر والمياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون " من خلال التعريف يمكن القول ان الضابط والمعيار لتعريف الملاحة البحرية هي السفينة والتي ذكر المشرع الجزائري اوصافها في المادة 13 ق بحري، اما عن الاوصاف المتعلقة بالسفينة فتتمثل في ان السفينة التي تقوم بالملاحة البحرية يجب ان تقوم بذلك بوسيلتها الخاصة او ان يتم قطرها بسفينة اخرى مخصصة لهذه الملاحة ، لكن ما يلاحظ على تعريف المشرع الجزائري انه اعتبر الملاحة في المياه الداخلية ملاحة بحرية ، في حين ان اغلب الفقهي رى ان الملاحة البحرية يجب ان تكون السفينة معرضة لمخاطر البحر حتى يطلق عليها هذا الوصف ، وهو ما يمكننا القول ان الملاحة في المياه الداخلية لا يعترها في الغالب خطر حقيقي.

2-1/ المعايير التي حددها الفقه لتعريف الملاحة البحرية : يتفق الفقه على ان الملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر بواسطة السفن وان تكون معرضة للأخطار البحرية ، اذن المعايير التي اعتمدها الفقه لتعريف الملاحة البحرية تتمثل في ( معيار البحر، معيار السفينة ، معيار الاخطار)

أ- معيار البحر: يرى اصحاب هذا الرأي ان البحر هو اخر مبنى للجمارك او اول ما يقابل السفينة في النهر وهذا فيه صعوبة في تحديد اختلاط البحر بالنهر

ب- معيار السفينة: اذا كان للسفينة وصفا واجب تطبيقه عليها حتى تمارس الملاحة البحرية، فان هناك سفن كبيرة الحجم ورغم ذلك تقوم بالملاحة النهرية فتكتسي طابع الملاحة البحرية وهذا محل نقد كثير من الفقه

ج- معيار الأخطار: الملاحة البحرية في الغالب ليست دائما معرضة للأخطار خاصة وان التطور التكنولوجي اليوم وبتوفر اجهزة متخصصة في مجال الاحوال الجوية اصبح يتنبأ بالأحوال الجوية وقدوم الاضطرابات ويحذر من الاخطار مسبقا.

## 2- اقسام الملاحة البحرية:

تنقسم الملاحة البحرية الى ثلاث اقسام سواء بحسب الغرض وذلك تبعا لموضوعها (حسب الشكل)، او بحسب المسافة التي تقطعها السفينة في رحلتها (حسب المدى)، او بحسب الاخطار التي تتعرض لها السفينة (المضاربة).

أ- اقسام الملاحة البحرية حسب موضوع او الغرض منها: تنقسم الملاحة البحرية بحسب الموضوع الى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة

أ-1/ الملاحة التجارية: ويقصد بالملاحة التجارية هي الملاحة التي يكون من ورائها تحقيق الربح، والتي تعد اهم انواع الملاحة البحرية على الإطلاق، وقد وضعت النصوص البحرية لتحكم وتنظم نشاط التجارة البحرية اساسا وذلك عن طريق نقل الاشخاص والبضائع.

بالنسبة الى الجزائر فان هذا النشاط كان حكرا على الدولة بواسطة الشركة الوطنية للنقل البحري، لكن بعد تعديل ق البحري بالقانون 98-05 اصبح بإمكان الخواص الطبيعيين او المعنويين ممارسة هذا النشاط وفق شروط محددة، والملاحة التجارية تتم بأحد الاسلوبين وهما:

أ-1/2/ ملاحة خطوط منتظمة: وهي الملاحة التي تتم على خطوط محددة ومعروفة مسبقا أي بين موانئ معروفة لنقل الاشخاص والبضائع ويكون وفقا لمواعيد محددة، ومثال نقل الاشخاص والبضائع بين الجزائر وفرنسا.

أ-1/3/ ملاحة جوال: هذه الملاحة لا تتبع خطوط منتظمة وإنما تقوم السفن بالتجوال والتنقل بين المواني بحثا عن البضائع تنقلها الى الميناء الذي ترسو فيه ويكون ذلك حسب العرض و الطلب، وقد نص المشرع الجزائري في المادة 166 ق بحري 166 على ان " تخصص الملاحة

التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية إلا في حالات استثنائية المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة".

2- ملاحه الصيد : وهي الملاحه التي تقوم بها سفن الصيد وذلك لاستخراج الاسماك والحيوانات والمنتجات البحرية، سواء كان هذا النشاط في الساحل او في عرض البحر، وقد نص المشرع الجزائري في المادة 169 ق بحري على أنه " تخصص ملاحه الصيد في حدود المياه الاقليمية لرجال البحر والسفن الجزائري " وفي حالة مخالفة هذا الامر يترتب على ذلك عقوبة تتمثل في غرامة مالية من 10.000 الى 100.000 دج وبالسجن من 15 يوم الى 06 اشهر او بإحدى هاتين العقوبتين وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

3- ملاحه النزهة : وهي الملاحه التي يقوم بها الاشخاص للترفيه والاستمتاع بالبحر وذلك بركوب السفن المخصصة لذلك او انهم يقومون بهذه الرحلة من اجل اغراض علمية ،وفي كلا الحالتين فان الهدف من وراء هذه الرحلة ليس تحقيق الربح ورغم ذلك فإنها تخضع لأحكام القانون البحري ذلك ان السفينة في كلتا الحالتين معرضة للخطر البحري.

ب/ اقسام الملاحه البحرية بحسب المسافة : قد تكون المسافة هي الضابط وهي تنقسم الى ملاحه اعالي البحار وملاحه ساحلية .

1- ملاحه اعالي البحر : تعد اهم انواع الملاحه البحرية وأكثرها خطرا وهي التي تتم بين خطوط طول وعرض معينة وتكون مختلفة ، ومثال ذلك الملاحه التي تتم بين الموانئ الجزائرية والأجنبية .

2- الملاحه الساحلية : وهي الملاحه التي تتم بين الموانئ الوطنية ( نفس خطوط الطول او خطوط العرض) وهي تنقسم الى ملاحه ساحلية كبرى وصغرى وحدية.

1-2/ الملاحه الساحلية الكبرى : وهي التي تتم بين ميناءين وطنين يقعان على بحرين مختلفين ، وهذا النوع من الملاحه لا يوجد في الجزائر ، ويوجد في المغرب حيث له واجهتين بحريين مختلفين وهما البحر الابيض المتوسط والمحيط الاطلسي)

2-2/ ملاحه ساحلية صغرى : وهي الملاحه التي تتم بين ميناءين وطنيين يقعان على نفس البحر.

2-3/ ملاحه حدية : وهي الملاحه التي تقع على نفس الشاطئ ويكون ذلك بواسطة سفن ومراكب صغيرة ومثال ذلك ملاحه الصيد او النزهة.

ورغم ان الملاحه في اعالي البحار والساحلية يخضع كلاهما للقانون البحري فان هناك تفرقة بينهما للاعتبارات التالية .

ا- من حيث التسيير الملاحي والإداري للسفينة : الملاحة في اعالي البحار يجب ان يكون الريان ملما بقواعد القانون الدولي كقانون التصادم وإنقاذ الارواح والإشارات الصوتية وغيرها .

ب- من حيث التجهيز : يتطلب في السفن التي تقوم بالملاحة في اعالي البحار تجهيزا اضافيا يراعى فيه ما تشترطه سلطات الميناء المتوجه اليه السفينة .

ج- من حيث المصلحة الوطنية : في معظم الدول تخول الدول الملاحة الساحلية لسفنها فقط ، وحسب المشرع الجزائري فقد نص في المادة 166 ق بحري 166 على ان " تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية إلا في حالات استثنائية المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة " .

اما في فرنسا مثلا فقد ربطها المشرع الفرنسي وسمح بها للسفن ان لا تتجاوز حمولتها 300 طن وان لا تبخر بعيدا اكثر من 100 ميل بحري.

3- اقسام الملاحة البحرية من حيث اهميتها : تنقسم الملاحة البحرية بحسب اهميتها الى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة وملاحة داخلية ، كما انه توجد ملاحة مختلطة بالإضافة الى الملاحة العامة .

ا- الملاحة الرئيسية : وتعد اهم انواع الملاحة والتي تتم من خلالها استغلال اوجه الملاحة البحرية ولعل اهم صورها هي الملاحة التجارية المتمثلة في نقل الاشخاص والبضائع .

ب- الملاحة المساعدة : وهي التي غرضها تقديم المساعدة للملاحة الرئيسية ومن امثلتها ملاحة القطر و الانقاذ و الارشاد

ج- الملاحة الداخلية او النهرية : وهي التي تتم في الانهار والبحيرات الداخلية ، ويخرج عن هذا النوع من تطبيق القانون البحري وتحكمها القواعد القانونية العامة وتلك الخاصة بالتنقل البري .

د- الملاحة المختلطة : والمقصود بها الملاحة التي تتم في البحر والنهر معا ، ويثور الاشكال بالنسبة الى هذا النوع من الملاحة وذلك في تحديد القانون الذي يسري عليها ، فإذا طبقنا القانون البحري على الملاحة التي تتم في البحر والقانون الخاص بالملاحة النهرية على الملاحة التي تتم في النهر فان بذلك قد اخضعنا نفس الرحلة الى قانونين مختلفين وهذا من شأنه ان يؤدي الى تعقيد العملية ، لذلك استقر الرأي الراجح على ان صفة الملاحة تكون بالملاحة الاكثر اهمية ، أي ان الفرع يتبع الحكم في الأصل ، وعليه نطبق احكام القانون البحري على السفينة التي تقوم بالملاحة البحرية اذا اجتازت المياه الداخلية للوصول الى ميناء ال .

هـ- الملاحة العامة : هذه الملاحة التي تقوم بها السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة لأداء خدمة عامة وإغراض غير تجارية، كسفن الجمارك والمراقبة وسفن الموانئ وهذه السفن لا تخضع لأحكام القانون البحري فهي تتمتع بحصانة قضائية حيث نصت على ذلك معاهدة بروكسل لسنة 1926. بمعنى انها لا تخضع للقانون البحري ، لذلك قلنا سابقا ان مصطلح القانون البحري يطلق على الاعمال التجارية البحرية التي تقوم بها السفينة.

4- مناطق الملاحة البحرية : يتم استغلال الملاحة البحرية في مناطق مختلفة، وهي التي لها تحديد قانوني ولعل اهم تقسيم لهذه المناطق هو ان هناك منطقة المياه الداخلية والمياه الاقليمية ومنطقة اعالي البحار.

1- منطقة المياه الداخلية : وقد نصت على ذلك المادة 07 ق بحري وتشمل الخلجان الصغير والشواطئ التي تظم الساحل والموانئ

1 - الخلجان : وهي مساحة من الشاطئ في البحر تتغلغل في اقليم الدولة نتيجة لتعرجات الساحل والذي ينتج عنه مساحة مائية محاطة بالأرض.

2- الشواطئ : وهي منطقة التقاء ماء البحر باليابسة .

3- الموانئ : وتشمل كل الاحواض والأرصفة الضرورية التي انشئت خصيصا لخدمة السفن .

ان هذه المياه تعد امتداد طبيعي لإقليم الدولة وذلك لا يمكن للسفن الاجنبية ان تمر او تدخل اليها إلا بإذن من السلطات الجزائرية .

ب- المياه الاقليمية : ان عرض المياه الاقليمية لكل دولة هو 12 ميل ( حيث ان 12 الميل =19.2 كلم )، وخلال هذه المسافة تطبق القواعد الامنية والسلامة من التلوث الخاصة بكل دولة، وبالنسبة للجزائر فان المياه الاقليمية تخضع لسيادتها وهي مسافة 12 ميلا حسب الاتفاقيات الخاصة بذلك ، وهذا حتى تتمكن الدولة من بسط سيادتها عليها والتحكم في الصيد والشحن البحري .

ان مبدأ اتساع البحر اقليمي كمبدأ عام يخضع لسيادة الدولة ، وقد كان هناك اختلاف بين الدول حول السيادة الاقليمية للدولة الساحلية وذلك بسبب اتساع البحر اقليمي ، حيث وصل اتساع الاقليم البحري لبعض الدول الى 200 ميل بحري، لكن مؤتمر جنيف لسنة 1958 التابع للأمم المتحدة لقانون البحار حيث نصت المادة 12 منه على انه " لا يجوز ان تتجاوز المنطقة المتاخمة مسافة 12 ميلا ، تبدأ من خط الاساس الذي يعتبر نقطة قياس البحر الإقليمي " وهذا ما يعني ان الدولة تقوم بتحديد بحرها الاقليمي مسافة 12 ميلا ، كما ان

المادة 03 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار نصت على انه " لكل دول بحرها الاقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا " ، وخلال هذه المنطقة يحق لكل دولة استغلال الثروات الطبيعية داخل بحرها الاقليمي وفي قاع البحر ايضا، اما بالنسبة للجزائر فقد اعلنت اتساع بحرها الاقليمي الى نهاية 12 ميلا من خط الاساس على الشاطئ، بالنسبة الى المغرب فا عرض مياهها الاقليمية في مضيق جبل طارق هو 06 اميال اما في المحيط الاطلسي فانه 70 ميلا.

ج- منطقة اعالي البحار: والتي تتشكل من البحار التي لا تدخل ضمن المياه الاقليمية ، أي انها تبدأ عند نهاية المنطقة الاقليمية وهي ما يطلق عليها المياه الدولية ، ان هذه المنطقة لا تخضع لسيادة أي دولة بل تخضع للمعاهدات الدولية المختصة في هذا الشأن .

### المحور الثاني : النظام القانوني للسفينة

اذا كان القانون البحري هو مجموعة الواعد القانونية المنظمة للعلاقات الافراد والهيئات الخاصة وذلك بصدد القيام بالملاحة البحرية ، فان قواعده دائما تدور حول الوسيلة المستعملة في الملاحة البحري ألا وهي السفينة، والتي تعد الاداة الرئيسة للملاحة البحرية والمحور الذي تقوم عليه احكام القانون البحري.

لذلك اهتم المشرع الجزائري بها في القانون البحري وافردها بقسم خاص وقام بتأطيرها بنظام قانوني يميزها عن غيرها من المنقولات والعقارات ، ولعل السبب في ذلك انها الالية الاكثر استعمالا في النشاطات التجارية البحرية، بالإضافة الى تكلفتها والتي يعجز الافراد في الغالب امتلاكها ، لذلك يقومون مجتمعين بالاستئجار فيها فحتى اصبح استئجار السفينة نشاط مهم تقوم به الدول المتقدمة والذي يساعدها على نقل بضائعها المصنعة الى دول العالم المحتاجة اليها، بالإضافة الى استعمالها في نقل المواد الاولية والخام من هذه الدول وبذلك اصبحت السفينة اداة ربط بين اقتصاديات الدول.

لذلك يتوجب علينا دراسة نظامها القانوني وذلك من خلال تعريفها وبيان حالتها المدنية وكيفية كسبها للجنسية بالإضافة الى التصرفات الواردة عليها.

اولا - تعريف السفينة : السفينة هي المركب الذي يطفوا ويسير فوق الماء، اما الفلك فهي السفن والغواصات التي تعبر البحار ، اذا السفينة هي اداة الملاحة البحرية ، وقد اختلفت التعاريف في صياغتها والألفاظ الدالة عليها إلا انها اتحدت في معناها ، فهناك من عرفها على انها " المنشأة التي تقوم او تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد " ، في حين عرفها البعض على انها " كل منشأة تعمل او معدة للملاحة البحرية ولولم تهدف الى تحقيق الريح " غير ان

معظم الفقه اجمع على تعريف شبه موحد وذلك بالقول ان السفينة هي " كل عائمة تقوم او تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد سواء كانت تهدف الى تحقيق الربح او تخرج عن هذه الغاية " اما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد عرفها في المادة 13 ق بحري بأنها " كل عمارة بحرية او آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية اما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة اخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة "

من خلال التعاريف السابقة يتبين انه يجب ان تتوفر شروط معينة في المنشأة العائمة حتى يطلق عليها وصف اسم السفينة وهذه الشروط هي:

- صلاحية المنشأة للملاحة البحرية

- ان تخصص المنشأة للملاحة البحرية

- الاعتياد على الملاحة البحرية

1- صلاحية المنشأة للملاحة البحرية : لا يكفي لكي تكتسب العائمة او المنشأة وصف السفينة ان تكون قادرة على ان تطفوا على سطح الماء ، بل يجب ان تكون قادرة على الحركة لوحدها وبوسائلها الخاصة ، أي انها تكون مستقلة في سيرها في البحر ، فإذا انتفى هذا الشرط بالرغم من تشابه المنشأة في الشكل والتجهيز فان وصف السفينة تنتفي عنها ، لذلك لا تعد سفنا الفنادق العائمة والأحواض البحرية او المنشأة المخصصة لاستخراج البترول وكل هذه المنشآت تخرج بحسب الفقه عن وصف السفينة .

كما ان المنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة البحرية ويزول عنها هذا الوصف اذا فقدت هذه الصلاحية ، كما لو اصبحت في حادث بحيث لم تعد قادرة على الابحار ، غير ان المشرع الجزائري حسب المادة 13 ق بحري اعتبر السفينة كل عائمة بحرية تقوم بالملاحة البحرية بوسيلتها الخاصة او عن طريق قطرها بسفينة خاصة ، وهذا يعني انها تستعين بقوة خارجية لحركتها وهذه وجهة نظر المشرع الجزائري خاصة به .

2- ان تخصص المنشأة للملاحة البحرية : تكتسب المنشأة وصف سفينة بمجرد تمام بناؤها على نحو يجعلها قادرة على القيام بالملاحة البحرية حتى قبل نزولها الى البحر وهذا متى تم تخصيصها فعلا للملاحة البحرية ، ولا تتحقق صفة السفينة على المنشأة او تنتفي عنها وقت انشائها فهذا الوصف يكتسب بحسب الغرض الذي تحققه وليس بحسب الغرض الذي انشئت لأجله ، وترتبطا على ذلك فإذا كانت المنشأة الت اكتمل بناؤها مخصصة للقيام بالملاحة البحرية إلا انها لم تباشر هذا النوع من الملاحة بل باشرت الملاحة النهرية او الداخلية ، فان ممارستها

لهذا النشاط يرفع عنها وصف السفينة ويضفي عليها وصف المركب من اول رحلة نهريّة تقوم بها

اما اذا كانت المنشأة التي اكتمل بناؤها مخصصة للقيام بالملاحة النهريّة او الداخلية ولكنها عدلت عن هذا التخصيص وباشرت الملاحة البحرية على وجه الاعتياد فان ممارستها لهذا النشاط يرفع عنها وصف المركب ويضفي عليها وصف السفينة ، اما عن المنشأة وهي في طور البناء فلا تكتسب وصف السفينة ولو كانت مخصصة للملاحة البحرية ، وان كان القانون البحري يعاملها معاملة السفن، غير ان المشرع الجزائري خرج عن هذا المفهوم وافر جواز توقيع تامين ايضا تحكمه احكام التامين البحري على منشأة قيد البناء وبذلك يمكن القول ان المشرع الجزائري اخذ بمفهوم الغرض المخصص للبناء واتجاه السفينة في تحقيق ذلك .

3- الاعتياد على الملاحة البحرية : اذا كانت العائمة تقوم بالملاحة البحرية فعلا فيجب لكي تكتسب وصف السفينة ان تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد أي التكرار و الانتظام ، فإذا قامت المنشأة بالملاحة البحرية بشكل معتاد تعد سفينة وتظل لها هذه الصفة ولو قامت احيانا برحلات نهريّة او داخلية، لذلك تخرج المنشأة التي تقتصر خدماتها ضمن حدود الموانئ او بداخله في طائفة السفن حتى ولو قامت برحلة بحرية كون نشاطها الملاحي يفتقد الى عنصر الاعتياد.

وإذا كانت المنشأة تقوم بملاحة مختلطة فالعبارة في وصفها هو النشاط الغالب تطبيقا لقاعدة الفرع يتبع الاصل في الحكم، فبالنسبة الى السفينة التي خصصت للملاحة البحرية بشكل معتاد ثم تحولت الى فندق عائم زال عنها وصف السفينة من وقت توقفها نهائيا عن مباشرة الملاحة البحرية، على انه اذا عادت وقامت بالملاحة البحرية مرة اخرى وبصفة معتادة عاد لها وصف السفينة، اذا المقصود بالتخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد هو ان صفة السفينة تظل لاصقة بالمنشأة طالما انها تقوم بالملاحة البحرية بشكل منتظم ومستمر.

ملاحظة مهمة : اجمع الفقه ان وصف السفينة المعني باحكام القانون البحري لا يقتصر فقط على هيكلها او جسمها بل يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها سواء كانت متصلة بجسم السفينة او منفصل عنها ، فإذا بيعت السفينة او رهنّت او يشملها تامين او ترتب عليها دين فانه يشمل تلك التصرفات كل الملحقات التابعة للسفينة ولو لم يكن اتفاق صريح يقضي بفصل الملحقات عن الهيكل ، وتمثل الملحقات في الالات والمعدات الضرورية للملاحة

،قوارب النجاة ، اجهزة الراديو،الرافعات المخصصة للشحن والبضائع وتفريغها ( نص المشرع في المادة 20 ق بحري على انه " جميع التوابع والأشياء التابعة للسفينة ملكا للمشتري ".

### ثانيا - الطبيعة القانونية للسفينة

من المعروف ان الاموال نوعان اموال منقولة وأموال عقارية ،اما بالنسبة للسفينة فإنها تعد من الاموال المنقولة ،ذلك انه يتم نقلها دون تلف كما انها مستقرة او ثابتة وهي تجوب البحار وأنها معدة مسبقا بطبيعتها للانتقال من مكان لأخر ولا يترتب عن هذا الانتقال أي تلف وهذا حسب المادة 683 ق مدني التي نصت على انه " كل شيء مستقر بحيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله دون تلف فهو عقار وكل ماعدا ذلك من شيء فهو منقول"

لكن بالرغم من اعتبار السفينة من الاموال المنقولة فإنها تشبه احكام العقار وذلك في

الاتي :

- ان السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، حتى وان كانت القاعدة تكون في المنقول بالتراضي إلا ان السفينة لا يتم نقلها الا بسند رسمي وهذا ما نصت عليه المادة 49 ق بحري بقولها " ان العقود المنشئة والناقلة او المسقطة لحق الملكية او الحقوق العينية الاخرى المترتبة على السفن او حصصها يجب ان تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق"

- ان رهن السفينة يخضع لنفس احكام رهن العقار فهي ترهن رهنا رسميا حيث تبقى في حيازة صاحبها

-حق الامتياز على السفينة يخول لصاحبه حق التتبع في أي يد كانت

-الحجز على السفينة يكون اقرب للحجز على العقار من الحجز على المنقول

ورغم هذا التشابه غير انها تختلف عن العقار في:

-لا تخضع السفينة لحق الشفعة

- اذا اوصى شخص بجميع منقولاته لشخص اخر فان الوصية تشمل السفينة .

ونظرا الى ان السفينة تخرج عن القواعد العامة المقررة للمنقول وتقترب من العقار في

مسائل معينة ،كما انها تتمتع بعناصر تحدد ذاتيتها تشبه الى حد كبير العناصر التي يتميز

الاشخاص عن بعضهم البعض،حتى ان جل التشريعات اضفت عليها صبغة الشخصية

القانونية وهو امر تقتضيه الضرورة العملية ، وقد اعتبر الفقيه ريبير السفينة شخصا معنويا

لأنها تولد بالبناء كما تؤسس الشركة ولها اسم وموطن وجنسية وتنقضي بالتحطم او بالفقدان اذا مضت عليها المدة المحددة قانونا.

لذلك فان السفينة لها طبيعة قانونية خاصة أي انها منقول ذو طبيعة خاصة، ومرد هذا الوصف الى انها من المنقولات ذات قيمة مالية معتبرة تقوم بدور اساسي في مجال التجارة والاقتصاد الوطني والعالمي حتى ان البعض يطلق عليها وصف عقارات البحر وذلك للتشابه الكبير بين الاحكام المنظمة للسفن وتلك الخاصة بالعقار.

### ثالثا : الحالة المدنية للسفينة

ان ما يميز السفينة عن سائر المنقولات العادية الاخرى هو ان لها وسائل تعين ذاتية تكفل تحديد كل سفينة تحديدا يميزها عن سائر السفن الأخرى وهذه العناصر الذاتية يجعلها تختلف عن الاشخاص والأموال ليتسنى لها تأدية وظيفتها البحرية، وهذه العناصر يطلق عيها بعض الفقه الحالة المدنية للسفينة والتي تتمثل في ، الاسم ،الموطن ، الدرجة ، الحمولة ، والجنسية والتسجيل ، وحسب المادة 14 ق بحري التي نصت على انه " تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية".

1- اسم السفينة : يجب ان يكون للسفينة اسم يميزها عن غيرها من السفن وهذا ما نصت عليه المادة 16 ق بحري بقولها " يجب ان تحمل كل سفينة اسم يميزها عن العمارات البحرية الاخرى ، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها ويخضع اسم السفينة وتغييره بقرار من الوزير المكلف بالبحرية " كما هو الشأن بالنسبة لتسمية الشركات، وإذا كان الشخص حرا في اختيار اسم السفينة التي يملكها إلا انه يجب مراعاة شرطين اثنين هما :

- ألا يكون قد سبق اطلاقه على سفينة اخرى

- ألا يكون مخالف للنظام والآداب العامة

لذلك فان المشرع الجزائري اخضع منح اسم السفينة الى السلطة البحرية المختصة ،والهدف من هذا الاجراء هو ضمان عدم تكرار الاسماء التي تحملها السفن على الاقل في الجزائر، لذلك يتعين ان يوضع اسم السفينة على مقدمتها وعلى كل طرف منها ويكون اسم ميناء التسجيل موضوعا تحت اسمها الوارد في مقدمتها وهذا ما نصت عليه المادة 17 ق بحري بقولها " يجب ان يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه " وهذا حتى يتم التعرف عليها بسهولة .

ملاحظة مهمة : اصدر المشرع الجزائري قرار صادر في 05 افريل 1989 والذي يحدد شروط منح اسماء السفن وحسب المادة 10 منه نصت على وجوب تسمية السفن التجارية على الخصوص ب:

( اسماء الشهداء والشخصيات الوطنية - الجبال الجزائرية - المناجم الجزائري - الويديان الجزائرية - الاسماك )

2-موطن السفينة : من العناصر المكونة لشخصية السفينة هو ان يكون لها موطن قانوني ، وموطن السفينة هو الميناء الذي تم تسجيلها فيه ، وتحديد موطن السفينة مرهون بإرادة مالك السفينة طالما له ان يختار الميناء الذي يسجل فيه السفينة، لذلك قد يكون ميناء التسجيل غير ميناء الاستغلال الذي تباشر فيه نشاطها، وللسفينة موطن واحد محدد فلا يجوز لها ان تتخذ اكثر من موطن ولا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر اجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل لكتابة موطن السفينة تحت اسم السفينة وفي مقدمتها تحت اسمها وذلك في مقدمتها السفينة حسب ق بحري ، وتظهر اهمية تحديد موطن السفينة في حالات وهي :

- تختص المحاكم التي يقع في دائرتها ميناء التسجيل للنظر في الجرح والمخالفات التي تقع على ظهرها

- يستطيع الشخص الذي تعامل مع مالك السفينة معرفة التصرفات الواردة عليها ، وذلك من خلال الاطلاع على سجل السفينة الموضوع لدى مصلحة التسجيل البحري ومعرفة حالة السفينة كالرهن والبيع.

3- حمولة السفينة : نصت المادة 18 ق بحري على انه " ان حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها " ، ويقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية وتقاس بالطن الحجي ( 1طن حجي = 2.83 م<sup>3</sup> )  
والحمولة نوعان :

ا - الحمولة الاجمالية : ويقصد بها فراغ السفينة أي سعتها الداخلية ويضاف اليها المنشآت القائمة على سطحها أي الابعاد الحقيقية للسفينة.

ب- الحمولة الصافية : وهي مقدار الفراغ المخصص فعلا لنقل البضائع والأشخاص اذن يمكن القول ان الحمولة الاجمالية تعبر عن ابعاد السفينة بينما الحمولة الصافية تعبر عن طاقة السفينة المخصصة للاستغلال التجاري ، هذا وتكمن اهمية تحديد الحمولة في :

- الرسوم المستحقة لسلطات الموانئ يكون على حساب قيمة الحمولة لكل سفينة

- رسوم العبور والإنقاذ والقطر والإسعاف يكون حسب الحمولة  
- تتخذ الحمولة اساسا لتحديد مسؤولية مالك السفينة في تعويض الاضرار  
- لتقدير التعويض المستحق عن التأخير في عملية الشحن اة التفريغ يكون ايضا حسب الحمولة

- لتقدير اجرة النقل في حالة كان ايجار السفينة لمدة معينة  
- اضافة الى معرفة حجم وأهمية الاسطول البحري الذي تملكه الدول .  
4- درجة السفينة : لسفينة درجة او مرتبة تمنح لها وفقا لمعايير محددة في كيفية بنائها ومواصفاتها ومدى استيفائها لشروط السلامة ، وبالتالي فان السفن تتدرج في المراتب حسب الدرجة التي تملكها، ولدرجة السفينة اهمية كبيرة في تحديد ذاتيتها فهي:  
- بقدر الدرجة يكون تقدير قيمتها الاقتصادية

- محل اعتبار عقد ابرام العقود كالبيع والتأجير والنقل والتامين فكلما كانت درجة السفينة اكبر كانت الخدمات احسن وكان التامين أقل لان السفن ذات الدرجة الاعلى قادرة على مواجهة الاخطار البحرية ومن ثم فان فرص الخطر تقل لذلك فان قيمة التامين تكون اقل .

#### رابعا : جنسية السفينة

اذا كانت العناصر المكونة للحلة المدنية للسفينة التي تم ذكرها تمكن من تحديد وتميز السفينة عن غيرها من المنقولات الاخرى وتميزها ايضا عن غيرها من السفن فان ذلك يكون داخل دولتها وفي مياهها الإقليمية اما وأنها تقوم بصدد الملاحة في اعالي البحار وتتنقل بين المواني الدولية فان هناك عنصرا مها في تحديد ذاتيتها على المستوى الدولي الا وهو الجنسية.  
حيث ان السفينة تمارس نشاطها في مياه دولية لا تخضع لسيادة أي دولة .

اذا السفينة تمارس نشاطها وأعمالها بالانتقال من دولة الى اخرى لذلك فهي تحتاج الى حمل جنسية دولة ما، وذلك بهدف الحصول على حماية الدولة التي تنتمي اليها ، ففي هذه الحالة تعتبر السفينة امتداد لسيادة الدولة على اقليمها ومن جهة اخرى تحديد الاختصاص القضائي والقانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع التي تقع عليها.

لذلك لا يكفي تسجيل السفينة في ميناء الدولة التي تنتمي اليها بل يجب اعطائها جنسية وذلك حتى يتسنى معرفة الدولة التي تنتمي اليها ، وإذا كانت السفينة لا تملك جنسية فإنها تعتبر في حالة قرصنة وهي بذلك تعد عدوا مشتركا لجميع الدول ، كما انه للسفينة جنسية واحدة فلا يمكنها ان تحمل اكثر من جنسية وذلك حتى لا تخضع لأكثر من نظام قانوني او لإشراف اكثر من

دولة ، غير ان الامر يختلف انه يمكن لكل دولة وضع شروط خاصة بها لمنح السفينة جنسية ولعل جل التشريعات اتحدت في فرض شروط وهي :

- شرط البناء الوطني

- شرط الملكية الوطنية

- شرط التسجيل الوطني

- شرط الطاقم الوطني

اما بالنسبة للمشرع الجزائري فانه قد اشترط لحصول السفينة على الجنسية الجزائرية ان تكون ملكا تاما لشخص طبيعي او معنوي من جنسية جزائرية

- ان يكون طاقم السفينة يتكون من بحارة جزائريين بنسبة تحددها السلطة الادارية البحرية المختصة

- شرط التسجيل الوطني ( أي مسجلة في دفتر تسجيل السفن في الموانئ الجزائرية )

1: شروط اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة

تختلف الشروط التي تضعها الدول لاكتساب السفينة لجنسيتها وذلك باختلاف الظروف الاقتصادية(حق التملك ) والصناعية ( البناء والتصنيع ) والخبرات الفنية (كفاءة البحارة )

ا- شرط البناء الوطني : تأخذ بهذا الشرط الدول المتقدمة والتي تقوم ببناء السفن في مصانعها، اما بالنسبة للمشرع الجزائري فانه لم يشترط ان تكون السفينة ( مبنية ، أي مصنوعة في الجزائر ) لأنها لا تتوفر على امكانيات صناعة السفن.

ب- شرط الملكية الوطنية :

بصدور القانون البحري وبعد تعديله ب 98-05 فانه حسب المادة 28 منه فان المشرع

اشترط لمنح السفينة الجنسية الجزائرية وجب ان تكون هذه الاخيرة :

- مملوكة 100% لشخص طبيعي من جنسية جزائرية

- اما اذا كان الشخص اعتباري ( شركة اشخاص ) فيجب ان يكون الشركاء المتضامنون من جنسية جزائرية (لان الشريك مسؤول مسؤولية تضامنية ومطلقة عن الشركة )

- اما اذا كانت الشركة شركة اموال فيجب ان يكون المالكون لأغلبية الحصص من جنسية جزائرية

- بالنسبة اذا كانت الشركة شركة المساهمة فيجب ان يكون الرئيس المدير العام وأغلبية اعضاء مجلس الادارة وأغلبية المالكون لرأسمال الشركة جزائريين

- اما اذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع لعدة اشخاص وجب ان يكون اغلب المالكين للخصص اشخاص متمتعين بالجنسية الجزائرية.

ج- شرط الطاقم الوطني : نصت المادة 413 ق بحري على انه " يجب ان يتكون مجموع افراد الطاقم من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية تحديد نسبة من البحارة الاجانب لخدمة السفينة الجزائرية "

ولعل السبب في هذا الشرط هو حماية اليد العاملة الجزائرية ، اما الاستعانة بالأجانب ففي وقت الحاجة والضرورة فقط وبترخيص من الوزير المعني بقطاع البحرية ، ذلك انه في حالة كان الطاقم كلهم من جنسية جزائرية فإنهم يخلصون العمل والدفاع عن مصالح دولتهم .

د- شرط التسجيل الوطني : ان جل التشريعات اشترطت لمنح السفن جنسيتها يجب ان تكون مسجلة في احدى موانئها وهو ما اخذ به المشرع الجزائري، فانه بالإضافة الى الشرطين السابقين فانه يتوجب على السفينة التي تتمتع بالجنسية الجزائرية ان تكون مسجلة في احدى الموانئ الجزائرية وذلك بناء على طلب مالك السفينة ، لذلك لا يمكن قبول تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن اذا كانت هذه السفينة مسجلة في دفتر اجنبي وحسب المادة 34 التي نصت على انه " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الادارية البحرية المختصة " ان هذه الشروط التي تم ذكرها والتي تضمنتها احكام المادة 28 من ق بحري 98-05 هي شروط ابتداء وبقاء، فمتى كانت هذه الشروط متوفرة حصلت السفينة على الجنسية الجزائرية ومتى تم فقدانها فقدت الجنسية الجزائرية ملاحظة مهمة : حسب المادة 30 ق بحري يدرج على شهادة الجنسية ما يلي :

- اسم ونوع ومواصفات السفينة

- اسم صاحبها مالك السفينة ومجهزها ( المالك هو صاحب السفينة ، والمجهز هو كل شخص طبيعي او معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض)

- مكان تسجيلها

- جميع المعلومات المبينة على سجل القيد ( المادة 35 ق بحري )

وفي حالة تعديل احدى المعلومات والبيانات فان شهادة الجنسية تعدل وتجدد ( المادة 31 ق بحري )

2- الاثار المترتبة على اكتساب السفينة لجنسية دولة ما :

يترتب على اكتساب السفينة لجنسية دولة ما آثار تتمثل في

- المزايا الممنوحة للسفن الوطنية

- رقابة الدولة وإشرافها على السفن الوطنية

- معرفة القانون الواجب التطبيق وذلك بسبب استغلال السفينة للملاحة البحرية

أ - المزايا الممنوحة للسفن الوطنية : تمنح الدول عادة السفن التي تحمل جنسيتها بعض المزايا دون السفن الأجنبية والتي تتمثل في :

- تتمتع السفن الوطنية بحماية الدولة في اقليمها وفي اعالي البحار ، كما انها تتمتع بحماية ومساعدة قنصليتها في المياه الإقليمية الأجنبية مكان تواجد القنصلية.

بالنسبة للمزايا الاقتصادية فتتمثل في تسخير موانئها ومياهها الإقليمية سواء كانت للملاحة التجارية او الصيد البحري او المساعدة والقطر.

وهذا ما نصت عليه المواد التالية من ق البحري الجزائري:

حيث نصت المادة 166 على انه " تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للسفن الجزائرية " ، اما المادة 167 فنصت على انه " تخصص المياه الإقليمية للملاحة المساعدة للسفن الجزائري " بينما المادة 169 فقد نصت على انه " تخصص ملاح الإقليمية لرجال البحر والسفن الجزائرية " كما قد تشترط الدول على الاجانب وجوب الحصول على رخصة مسبقة من السلطات الادارية البحرية المختصة في حال استعمال سفن التزمة المملوكة لهم في المياه الإقليمية الجزائرية.

ب- رقابة الدولة وإشرافها على السفن الوطنية : حتى تتمكن الدولة من اخضاع السفينة لرقابتها وذلك عن طريق نظام التسجيل والتحقق من توافر الشروط التي تضمن سلامة السفينة وصلاحياتها للملاحة البحرية والقيام بالتفتيش الدوري وإلزامها بحمل الاوراق المفروضة عليها، وتمتد الرقابة ايضا على السفن الأجنبية التي تستعمل مياهها الإقليمية وموانئها لرسوا فيها، وقد نصت على ذلك معاهدة لندن الخاصة بسلامة الارواح وخطوط الشحن المبرمة سنة 1918 وقد انضمت اليها الجزائر بموجب المرسوم 63-345 في 11 سبتمبر 1963.

ج - معرفة القانون الواجب التطبيق : للجنسية اهمية كبيرة في حالة تنازع القوانين التي تنشأ بسبب استغلال السفينة للملاحة البحرية خاصة في اعالي البحار، حيث تكون بمنأى عن سلطة او قانون أي دولة، لذلك وجب التفرقة بين المواد الجنائية والمدنية :

ج-1 / في المواد المدنية : اذا كانت السفينة تابعة للدولة ومخصصة للحرب او خدمة عامة فإنها تعتبر ممثلة لسيادة دولتها ، لذلك فان ما يقع عليها من جرائم فانه دائما يطبق قانون علم السفينة ، سواء كانت السفينة في عرض او المياه الاقليمية لدولة اخرى .  
اما اذا كانت السفينة خاصة تقوم بالاستغلال التجاري او الصيد او النزهة وسواء كانت مملوكة لأشخاص او شركات (شخص معنوي خاص او عام) فإذا وقعت الجريمة على ظهرها في المياه الاقليمية لدولتها او اعالي البحار فإن القائمون المختص هو قانون دولتها ( علم السفينة ) لأنها تعد امتداد لسيادتها.

غير ان الامر او الاشكال يثور اذا كانت السفينة تقوم بالاستغلال التجاري ومملوكة لأشخاص عامة او اعتبارية او خاصة وتقع الجريمة على ظهرها في المياه الاقليمية لدولة الاخرى غير التي تحمل جنسها فيكون بذلك تنازع القوانين أي القانون يطبق علم السفينة او قانون الدولة التي وقعت الجريمة في اقليمها.

وقد ذهبت بعض التشريعات الى ان الاختصاص فينعقد في الاصل الى قانون علم السفينة وبعض الاخر الى قانون الدولة التي وقع في اقليمها الجريمة، ففي بريطانيا يقضي القانون باختصاص المحاكم البريطانية بالنظر في الجرائم التي ترتكب على المياه الاقليمية بغض النظر عن جنسية السفينة ، اما في فرنسا فينعقد الاختصاص للمحاكم الفرنسية في ثلاث حالات :

- اذا ارتكبت الجريمة من فرنسي او على فرنسي
- اذا امتدت الجريمة الى التراب الفرنسي
- اذا طلب الربان المساعدة من السلطات الفرنسية او قنصل الدولة التابعة له السفينة والموجود في فرنسا

ج- 2 / في المواد المدنية : بالنسبة الى المنازعات التي تقع في اعالي البحار يطبق قانون علم السفينة على كل التصرفات والوقائع على ظهر السفينة ، في المياه الاقليمية لدولة اجنبية : فيثور التنزع منها بين قانون علم السفينة والقانون الاقليمي وهنا هل يتنازع يتوقف فحص كل حالة على حدى وتحديد القانون الواجب التطبيق.

بالنسبة للمشروع الجزائري في دعوى التعويض : وحسب المادة 287 ق بحري فانه تخضع

النزعات المتعلقة بالتعويض عن الاضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار

ا- للقانون الجزائري اذا كان حاصلها في المياه الاقليمية الجزائرية

ب-- القانون المحكمة المختصة في النزاع اذا وقع التصادم في عرض البحر

ج- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته اذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية ومثال ذلك ( الشخص على شخص يطبق نفس قانون الدولة ، وهو ما اخذ به المشرع الفرنسي )  
3- اثبات جنسية السفينة : الزمت اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لسنة 1958 " ان كل سفينة تجوب البحار يتوجب عليها رفع علما يحدد جنسيتها " ، لذلك فان علم السفينة هو الوسيلة المادية التي تثبت هوية السفينة ، وبالمقابل فان السفن التي لا تحمل علم في اعالي البحار تعد سفن قرصنة.

اما بالنسبة للمشرع الجزائري فانه نص في المادة 27 من ق بحري جزائري على انه " ان الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهونا بالحصول على الجنسية الجزائرية " بمعنى ان العلم الجزائري الذي ترفعه السفن دليلا على جنسيتها الجزائرية، وان العلم الجزائري لا ترفعه إلا السفن المسجلة في الجزائر ، ولا تسجل في الجزائر إلا السفن الجزائرية .

ورغم ان اثبات جنسية السفينة بالعلم الذي تحمله لكن هذه قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، فالعلم ليس إلا دليلا ظاهر فهو ليس دليل قطعي فقد ترفع السفينة علم غير علم الدولة التي تكتسب جنسيتها لأي سبب من الاسباب، لذلك فقد اشترط المشرع الجزائري ان تكون هناك وثيقة الجنسية والتي هي عبارة عن سند تصدره السلطة الادارية البحرية المختصة وهي وثيقة قد يطالب بتقديمها الربان في أي ميناء اخر وطني او اجنبي .

كما الزم المشرع الجزائري الربان الذين يقودون السفن الجزائرية برفع الراية الوطنية وهذا ما نصت عليه المادة 254 ق بحري جزائري على انه " ينبغي على السفن الجزائرية رفع الراية الوطنية " كما ان الحق في رفع الراية الوطنية مرهونا بالحصول على الجنسية الجزائرية ، ونظرا الى اهمية رفع العلم على السفينة الجزائرية فان المشرع الجزائري يعاقب كل ربان لا يقوم بهذا العمل وهذا ما نصت عليه المادة 505 ق بحري جزائري بقولها " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 الى 100.000 د ج كل ربان لا يرفع او لا يضع العلم الجزائري على السفينة وذلك بحسب النموذج والطريقة المنصوص عليها "

كما نص القرار الوزاري 336 الصادر في 15 اوت 1973 والذي يحدد الشروط والظروف التي يتم فيها رفع الراية الوطنية وهي :

- يلزم السفن الوطنية برفع الراية الوطنية عند دخول الميناء والخروج منه وعند ملاقات السفن العسكرية مهما كانت جنسيتها

- يلزم السفن الاجنبية عند دخول الميناء رفع العلم الجزائري على مقدمتها من الامام وعند الخروج من الميناء فانها تضع العلم الجزائري خلفها ( أي وراء ظهرها )

#### خامسا : تسجيل السفينة

تضع معظم التشريعات تنظيما خاصا لتسجيل السفن في سجلات خاصة، وهذا نظرا لما يحققه هذا التسجيل من مراقبة الدول لاستيفاء السفن التي ترفع علمها الوطني الى شروط الجنسية وتعيينها تعيينا كافيا فضلا عن تحقيق شهر ما يرد على السفن الوطنية من تصرفات، لذلك أي تسجيل السفن في المواد 34 و48 الى ق بحري جزائري ، والمقصود بتسجيل السفينة هو تدوين البيانات الخاصة بها وما يرد عليها من تصرفات في سجل تخصصه الدولة لهذا الغرض، وهذا مهما كانت نوع الملاحة ويعد التسجيل وجوبي على كل مالك سفينة.

#### 1- اهمية تسجيل السفينة : للتسجيل اهمية تتمثل في :

- يعتبر التسجيل بمثابة المرآة العاكسة الصادقة عن وضعية السفينة  
- يُمكنُ التسجيل الدولة مكن حصر عدد السفن التابعة لها وفرض رقابتها عليها وإيثارها بكافة المزايا والحماية الازمة لها  
- اما بالنسبة للاشخاص فيمكن لكل ذي مصلحة ان يتعرف على مركز السفينة والكشف ما يرد عليها من تصرفات وما يثقلها من رهون.

2- شهادة التسجيل : بعد تسجيل السفينة فإن الادارة البحرية المختصة تسلم لمالك السفينة شهادة مشتملة على كافة البيانات الخاصة بالسفينة وتعد الوثيقة الاساسية التي تؤكد اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية ، هذا ويعد التسجيل امر وجوبي لذلك نص المشرع في المادة 34 ق بحري جزائري على انه " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر تسجيل جزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الادارية البحرية " ، ويترتب على عدم تسجيل السفينة اجراءات نصت عليها المادة 511 ق بحري جزائري بقولها " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 الى 50.000 دج كل مالك سفينة يسهى بوجه خاص على ما يلي :

لم يسجل السفينة في دفتر الترقيم السفن او شطبها من هذا الدفتر في الاجال المنصوص عليها،

- تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم او شطب السفينة من دفتر الترقيم ،  
- اعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغيرات في ملكية السفينة او استعمالها في الاجال المنصوص عليها "

بالإضافة الى انه لا يمكن تسجيل السفينة الاجنبية في دفتر التسجيل الجزائري وذلك قبل شطبها من سجل الدولة القادمة منها .

ويدرج على شهادة التسجيل حسب المادة 30 ق بحري جزائري ماييلي :

- اسم ونوع ومواصفات السفينة
- اسم صاحبها مالك السفينة ومجهزها ( المالك هو صاحب السفينة ، والمجهز هو كل شخص طبيعي او معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض)
- مكان تسجيلها
- جميع المعلومات المبينة على سجل القيد ( المادة 35 ق بحري )
- وفي حالة تعديل احدى المعلومات والبيانات فان شهادة الجنسية تعدل وتجدد ( المادة 31 ق بحري )

3 - شطب السفينة : نصت المادة 37 ، 38، 39، 40، 41 عن الحالات الي يتوجب فيها شطب السفينة من السجل الخاص بالسفن وهذه الحالات هي :

- اذا غرقت او تحطمت او تلفت
- اذا فقدت واعتبرت مفقودة وذلك اذا اقضت 03 اشهر على تاريخ وصول الاخبار الاخيرة من السفينة

- اذا كانت غير قابلة للتصليح او لا تتحمل التصليح او كانت كلفة التصليح اكبر بكثير من قيمة السفينة

- اذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة
- اذا فقدت خاصية السفينة ، أي اذا استعملت للملاحة الداخلية او تحولت الى فندق او مستشفى
- اذا بيعت للخارج فان السفينة تشطب من السجل

وما يمكن الاشارة اليه ان دفتر التسجيل موضوع في متناول الجمهور ويستطيع الاشخاص المعنيين بهذا الشأن ان يطلبوا من امين السجل شهادات قيد او ملخص عن حالة السفينة

4- اثار التسجيل : يترتب على تسجيل السفينة اثار لعل اهمها :

- يعد التسجيل الوثيقة الأساسية التي تؤكد اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية
- ان شهادة التسجيل تعين السفينة تعينا كاملا وتحدد ذاتيتها
- من خلال التسجيل تظهر التصرفات والأعباء الواردة على السفينة.

**المحور الثالث : الحقوق العينية التي ترد على السفينة**

تنقسم الحقوق العينية الى قسمين ( حقوق عينية اصلية وحقوق عينية تبعية ) ، وإذا كانت المادة 56 ق بحري جزائري نصت على انه " تعد السفينة والعمارات البحرية اموالا منقولة " فان هذه الوسيلة المستعملة في الملاحة البحرية لا تطبق عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية وذلك بسبب طبيعتها القانونية الخاصة وأهميتها الاقتصادية ، غير انها ترد عليها حقوق عينية اصلية والتمثل هذا الحق اساسا في حق الملكية .

### اولا – الحقوق العينية الاصلية.

1- حق الملكية : يمكن للشخص الطبيعي او المعنوي ملكية السفينة وذلك اذا توفرت اسباب وشروط معينة.

1-1/ اسباب ملكية السفينة : يتم اكتساب السفينة عن طريق الشراء او الميراث او الهبة او الوصية كما يمكن اكتسابها ايضا عن طريق البناء ( الصنع ) ، وقد نص المشرع الجزائري في المادة 50 ق بحري جزائري على انه " ان امتلاك السفينة بطريق الشراء او البناء يجب ان يكون موضوع تصريح يقدم الى السلطة البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السلطة وتسلم هذه السلطة رخصة مسبقة " من خلا نص المادة يتبين انه رغم ان حق الملكية مكفول حسب المادة 64 من دستور 2016 التي نصت على انه " الملكية الخاصة مضمونة " ورغم ذلك فانه يتوجب على الشخص الذي يرغب في امتلاك السفينة ان يحصل على رخصة مسبقة من الجهة الادارية البحرية المختصة ، ولعل السبب ان امتلاك لهذه الوسيلة الت تمارس بها نشاطات مهمة وتخضع الى اجراءات خاصة كما هو الشأن في الاعمال التجارية والتي تتطلب موافقة القطاع المختص كالنشاطات المقننة مثل مصانع انتاج الحليب و السميد .

ا - بناء السفينة : بالنسبة الى امتلاك السفينة عن طريق البناء فإننا نتعرض اليه باختصار ذلك ان الجزائر لا تقوم بصناعة السفن اما عن صور البناء فتتمثل في :

1- البناء المباشر ( البناء الاقتصادي ) : والتي يقوم به المجهز ببناء السفينة لحسابه ، وهذا ما تقوم به الشركات المختصة في صناعة السفن لحسابها الخاص دون ان تتلقى طلبات لبنائها على اساس انها سوف تقوم ببيعها لاحقا ( اصبح هذا النوع نادر في الوقت الحالي )

2- البناء عن طريق المقاوله : حيث يلتزم طالب البناء بتقديم عتاد البناء الى المقاول الذي يقوم بصناعتها ويضل اجنبي عنها حيث ان كل التصرفات القانونية ترجع الى طالب البناء والذي يعد

مالكا لها

3- البناء غير المباشر: وهو الذي تقوم به مصانع مختصة في بناء السفن ، اذ ان طالب البناء يتعاقد مع صاحب المصنع مقابل مبلغ مالي جزافي على انه يقوم المصنع ببناء سفينة حسب مضمون العقد (حسب الاتفاق) ويتكفل صاحب المصنع بشراء الادوات واستخدام العمال في بناء السفينة (التصرفات في هذه الحالة ترجع على الصانع ولا يتحمل المشتري المسؤولية)

#### 2-1: الطبيعة القانونية لعقد بناء السفينة

اجمع الفقه على ان العقد الذي يربط طالب البناء والصانع هو عقد بيع لشيء مستقبل ( بيع تحت التسليم ) وبذلك تظل ملكية السفينة للصانع طوال فترة البناء وحتى تسليمها الى المشتري وبهذا اخذ المشرع الجزائري في نص المادة 53 ق بحري بقوله " تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الانشاء للقائم بإنشائها حتى نقل الملكية للمشتري إلا اذا اتفق على خلاف ذلك " ويترتب على ذلك ما يلي :

- هلاك السفينة في طور الانشاء يكون على عاتق صانعيها
- اذا افلس المقاول المكلف بصنع السفينة فليس لطالب البناء ان يسترد السفينة من اموال التفليسة اذ هي ملك للباني
- اذا قام الباني بترتيب رهن على السفينة قيد البناء فان المشتري لها يتلقى السفينة وهي محملة بهذا الحق العيني

لذلك يتوجب على المشتري للسفينة ان يشترط على الصانع تقديمها له خالية من التصرفات القانونية ( الحقوق العينية المترتبة عليها ) او ان يقدم له اقساط اثناء البناء وتدفع على انها قرض للباني والذي يستعين به عند ملاقة تصرفات واردة على السفينة .

2 - شراء السفينة: و يكون ذلك عن طريق عقد البيع غير انه يتوجب على الشخص الذي يريد شراء سفينة ان يحصل على رخصة مسبقة من السلطة الادارية البحرية المختصة وهذا حسب المادة 50 ق بحري ، وبالنسبة الى شراء السفينة فانه عقد يلتزم بمقتضاه البائع بان ينقل الى المشتري ملكية السفينة في مقابل ثمن نقدي

#### 1-2/ الطبيعة القانونية لعقد شراء السفينة :

بالنسبة الى طبيعة عقد شراء السفينة فانه يعد عملا تجاريا لكلا طرفي العقد وهذا اذا توفر المعيار العام للإعمال التجارية وهو استهداف الربح ، اما اذا كان غير ذلك فان العمل يعد

مدني ، فإذا تلقى شخص ملكية السفينة عن طريق الهبة فان العمل يعد له مدني ، كما ان الشخص الذي اشتراها من اجل القيام بالنزهة فان العمل يعد له ايضا عمل مدني .

لذلك فإذا تطرقنا الى ملكية السفينة عن طريق الشراء ولم نتطرق الى الاسباب الاخرى لمليكتها كالميراث والهبة والوصية لان من تلقاها يعد له عملا مدنيا ، كما ان المادة 03 من القانون التجاري الجزائري نصت على انه يعد عملا تجاريا بحسب الشكل " كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية " كما يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع وهذا ما ذكرته المادة الثانية ق تجاري في فقرتها 15 بقولها يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع وذكرت كل شراء او بيع السفن للملاحة البحرية وأيضا كل شراء او بيع لعتاد السفن

2-2 – اركان عقد الشراء : كغيره من العقود فان عقد الشراء يتوفر على اركان موضوعية وأخرى شكلية

1- الاركان الموضوعية لعقد الشراء : يشترط لانعقاد عقد بيع السفينة وجوب الرضا ووجود محل وسبب مستوفين شروطهما القانونية

الرضا : يجب ام يصدر سليما خاليا من عيوب الارادة وتتوفر فيه الاهلية

السبب : يجب ان يكون مشروعاً ان انه ان تكون السفينة مخصصة لاستعمالها في اعمال مشروعة

المحل : الامر يتطلب تفصيلا وذلك على النحو التالي :

- اذا بيعت السفينة وهي محل العقد فان القانون ينص على ان يشمل البيع جميع ملحقاتها وذلك دون الحاجة الى نص صريح وهذا ما نصت عليه المادة 52 ق بحري بقوله " تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الاشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري "

ولعل السبب في كون ان هذه الملحقات ضرورية للسفينة لممارسة الملاحة البحرية

- كما صالحة للملاحة البحرية وإلا فقد خاصيتها

- بالنسبة للبائع فانه يشترط فيه ان يكون مالكا للسفينة ، فإذا قام الربان ببيع السفينة وكان غير مكلف بذلك فان البيع يعد باطلا

- اما بالنسبة للمشتري سواء كان اجنبي او جزائري فانه يجب ان يحصل على ترخيص مسبق من السلطة البحرية المختصة .

ب- الشروط الشكلية : ان عقد بيع السفينة عقد شكلي لا ينعقد إلا اذا توفرت فيه الرسمية لإتمام العقد ، بالإضافة الى تسجيله في سجل خاص الموضوع من قبل السلطة البحرية الادارية المختصة وهذا ما نصت عليه المادة 49 ق بحري على ان " العقود الناقلة او المنشئة او المسقطة لحق الملكية او الحقوق العينية الاخرى المترتبة على السفن يجب ان تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق ويكون قيدها الزاميا في سجل السفينة " اذن الشكلية مطلوبة ووجدت لمصلحة الدولة لتنظيم الممتلكات وإخضاعها لرقابة القضاء والأشخاص المتعاقدين لمعرفة ما يقع على السفينة من تصرفات وضمانا لحقوقهم ، بالإضافة الى ذلك فان الرسمية ركن في العقد لا يقوم بدونها ، فإذا لم يحرر عقد البيع في ورقة رسمية كان البيع باطلا بطلان مطلقا وجاز لذي كل مصلحة ان يتمسك به وللمحكمة ان تقضي به من تلقاء نفسها .

وإذا كان البيع كافيا لنقل الملكية بين المتعاقدين فان البيع لا يكون نافذا بالنسبة للغير إلا بعد قيد السفينة في سجل السفن الخاص بها ، كما يتوجب على مالكيها الجديد شهرها في سجل السفينة بمكتب التسجيل المختص وهذا حتى يتم معرفة التصرفات الواردة عليها وهذا ما نصت عليه المواد 44 و 45 ق بحري " تسجل الضمانات العينية المتعلقة بالسفينة في دفتر تسجيل السفينة بناء على طلب من الاشخاص المعنيين وكل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت تجاه الغير اذا تم تسجيله " ،

### 3 - الاثار المترتبة على عقد بيع السفينة

يترتب على عقد بيع السفينة آثار تنصرف الى كل من البائع والمشتري

#### 1-3 / التزامات البائع :

- تسليم البائع السفينة للمشتري في الحالة التي كانت عليها وقت التعاقد مشتملة على ملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحري وهذا ما لم يتفق الطرفان على استبعادها مسبقا.

- يلتزم البائع بضمان عدم التعرض والاستحقاق وضمان ايضا العيوب الخفية ما لم يكن عالما بوجودها

- يجوز للبائع ان يحبس الشيء المبيع اذا لم يحص على الثمن وله الحق في فسخ العقد واسترداد السفينة

#### 2-3 / التزامات المشتري :

- يلتزم المشتري بدفع الثمن المتفق عليه في العقد ما لم يوجد نص بخلاف ذلك

- ان يتسلم السفينة وقت ابرام العقد ما لم يوجد ميعاد اخر  
وما يمكن التنبيه اليه هو انه لا يتم تسليم السفينة وقبض الثمن إلا بعد تسجيل هذا  
العقد في السجل المخصص للسفن والمتواجد على مستوى السلطة الادارية البحرية المختصة .

### ثانيا : الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة

اهتم المشرع البحري بالحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة وذلك رغبة منه في  
تشجيع الائتمان البحري، وذلك ضمانا لحقوق دائني مالك السفينة والتي تضمن الوفاء بحقوق  
الدائنين، وذلك راجع كون تكاليف الاستغلال البحري باهظة وترك مالكيها يقوم بالاستغلال رغم  
التصرفات التي ترد عليها، لذلك خص المشرع البحري حقوق الامتياز البحرية وحقوق رهنها  
بنظام خاص .

فبالنسبة لحقوق الامتياز خول للدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أي يد كانت وهو ما  
يحكم حق الامتياز على العقار، كما نظم الرهن البحري على اساس عدم انتقال حيازة السفينة  
المحملة بالرهن ( للقيام بالاستغلال التجاري لدفع الديون ) من الراهن الى الدائن المرتهن وذلك  
تمكيننا لمالكها من الحصول على القروض اللازمة للاستثمار وبذلك فهي تقترب السفينة في هذا  
المجال بدور الرهن على العقار

ملاحظة : بالنسبة الى الرهن والامتياز البحري فانه في الغالب يطبق احكام الرهن والامتياز  
المعمول به في القانون المدني .

1- حقوق الامتياز البحرية : نص المشرع الجزائري في المادة 982 ق مدني على ان " الامتياز هو  
تامين عيني وقانوني يخول للدائن حق الافضلية على الدائنين الاخرين نظرا لطبيعة دينه "  
والمبدأ لا امتياز إلا بنص"، ونظرا لكثرة الامتيازات البحرية وصعوبة تحديدها فان القضاء  
استقر على ان امتيازات القانون المدني يمكن ان ترد على السفينة الى جانب الامتيازات البحرية،  
كما اتجهت جهود الدول الى وضع قواعد موضوعية موحدة خاصة بحقوق الامتيازات البحرية  
وذلك من خلال معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز و  
الرهن البحرية سنة 1926 . مما سبق يمكن القول ان المقصود بحقوق الامتياز البحري هو  
ذلك الدين الممتاز والذي يراد به الاولوية لبعض الديون تقريبا لصفها.

كما ان الدين الممتاز احد صور التامين العيني والقانوني يمنح صاحب الحق حق  
استيفاء دينه على سائر الدائنين وهو الحال في حقوق الامتياز على العقار.

### 2- ترتيب حقوق الامتياز البحري:

حسب نص المادة 73 ق بحري فان حقوق الامتياز البحري جاءت لضمان الديون المترتبة على السفينة والمرتبة وفقا للاتي :

ا- الاجور والمبالغ الاخرى الواجبة الاداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها

ب- رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة الى رسوم الارشاد والقطر

ج - الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت او الاصابة الجسمانية والحاصلة برا وبحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

د- الديون الناشئة عن الاسعاف و الانقاذ وسحب حطام السفن والمساهمة في الخسائر البحرية المشتركة

هـ- المصاريف القضائية والمصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها الى غاية بيعها وتوزيع ثمنها

و- ديون منشئ او مصلح السفن والنااتجة عن انشاء او تصليح السفينة

ل- الديون الناتجة عن العقود المبرمة او العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وذلك لحفظ او الاستمرار في الرحلة

ي- الديون التعاقدية الناشئة عن الفقدان او الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب.

### 3- ترتيب الامتيازات البحرية :

بالنسبة الى ترتيب الامتيازات السابق ذكرها فيا لمادة 73 ق بحري فيكون حسب الحالة سواء كانت رحلة واحدة او عدة رحلات

ا- حالة تعدد الرحلات : ان كل رحلة تقوم بها السفينة تكون مجموعة قانونية قائمة بذاتها لها حقوقها والتزاماتها ، وبالنسبة للمشرع الجزائري فإنه فضل الديون الممتازة الخاصة بالرحلة الاخيرة على الديون الممتازة الخاصة بالرحلات السابقة وهذا ما نصت عليه المادة 80 ق بحري بقولها " الديون الممتازة لكل رحلة تاتي بوجه الافضلية على ديون الرحلة السابقة" غير ان الديون الناشئة عن عقد واحد لاستخدام الملاحين دائما في مرتبة الديون الاخيرة وهذا الاستثناء لمصلحة الملاحين.

ب- حالة رحلة واحدة : بالنسبة للديون المتعلقة بالرحلة واحدة فان ترتيب ا امتياز يكون حسب نص المادة 79 ق بحري السابق ذكرها، اما فيما يخص الديون المستحقة نظير المساعدة والإنقاذ وديون التوريد والإصلاحات فان الترتيب هذه الامتيازات يرتب ترتيب عكسي

لنشؤها فالمساعدة الاخيرة تتقدم على سابقتها ، ولعل الحكمة من المساعدة الاخيرة هو انه لولا مصروفات المساعدة الاخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين ولن ينفع في ذلك أي ترتيب.

4- اثار الامتياز البحري : يترتب على الامتياز الحري اثار تتمثل في ان لصاحب الحق في الامتياز حق التتبع والتقدم في مواجهة سائر الدائنين الذين يريدون استيفاء حقوقهم من السفينة ا حق التتبع : رغم ان السفينة مال منقول لكن لا تطبق عليها قاعدة " لا يحتج بحق الامتياز على من حاز المنقول بحسن نية " لذلك فان صاحب الدين الممتاز له حق تتبع الشيء في أي يد كانت فعند انتقال الملكية ينتقل معها الدين الممتاز ، ولعل اهم هذه الحقوق حق الاشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة

ب- حق التقدم والأفضلية : يخول الامتياز البحري للدائن الحق في ان يتقدم على غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة وهذا وفقا لاحكام القانون المدني، اضافة الى ان هذا الحق فان صاحب الدين الممتاز يستطيع ان يطلب من السلطة الادارية وبموافقتها ان يأخذ بتدابير الحجز المؤقت للسفينة في الميناء وذلك لضمان الدين الممتاز على انه يجب ان لا تتعدى مدة الحجز 03 ايام، كما ينتهي الحجز اذا قدمت ضمانات كافية ن وإذا تم الحجز بموجب حكم قضائي فانه يضمن للدائن كل الاضرار الناتجة عن الحجز المؤقت الذي لا مبرر له.

5- انقضاء الامتيازات البحرية : تنقضي حقوق الامتياز البحري بأسباب خاصة ذكرتها المادة 87 ق بحري وبأسباب عامة ، كون حق ا امتياز حق تبعي ينقضي بانقضاء الدين وكذلك ينقضي بالتقادم

1- الاسباب الخاصة : تتمثل في :

1- مصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة

2- البيع الجبري للسفينة على اثر دعوى قضائية ( لان البيع الجبري يطهر السفينة من كل الديون)

3- البيع والنقل الاختياري لملكية السفينة بعد 03 اشهر من تسجيل النقل الى ميناء اخر ( البيع دون معارضة الدائنين الممتازين ، فالمشتري يمكن ان يوفي بالثمن الى البائع وهو مطمئن من تطهير السفينة من الحقوق والامتياز المقرر عليها )

ب- الاسباب العامة : وتتمثل في:

- انقضاء الدين عن طريق الوفاء

- التقادم ومدته 01 سنة واحدة اعتبار من نشؤ الدين المضمون بموجب امتياز بحري وهو يختلف حسب الحالات التالية :

- بالنسبة لديون الاصابة الجسمانية لشخص او فقدان مال من يوم حصول الوقائع

- بالنسبة الى ديون فقدان البضائع وإتلاف الحقائق يوم التسليم او اليوم الذي كان يفترض فيه التسليم

- بالنسبة الى ديون الاسعاف والإنقاذ ورفع حطام السفينة يوم انتهاء العمليات

2- الرهن البحري : يعرف الرهن بأنه " الحصول على ائتمان لضمان مال مرهون " ويقصد بذلك ان يلتزم شخص ضمان لدين عليه ان يسلم الى الدائن شيئاً يرتب عليه حقا عينيا يخول له حبس الشيء الى ان يستوفي الدين ، وان يتقدم على الدائنين العاديين والتالين له في المرتبة ، وباعتبار ان السفينة مال منقول فانه يفترض ان تخضع للرهن الحيازي، غير ان حيازتها تعرقل نشاطها، لذلك كان من اللازم رهنها دون ضرورة حيازتها بمعنى خضوعها الى الرهن الرسمي كما هو الحال بالنسبة للعقار ويسمى رهنها بالرهن البحري وهو من الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة .

1- انشاء الرهن : ان عقد الرهن البحري كغيره من العقود يلزم لانعقاده وصحته ما يلزم من اركان العقد من رضا ومحل وسبب مشروعة مستوفية لشروطها القانونية، بالإضافة الى ان المشرع اشترط الرسمية في عقد الرهن البحري وجعلها ركنا اساسيا وشرط لصحة انعقاده، كما يتوجب شهره حتى يكون نافذا في مواجهة الغير.

1-1 / الاركان الموضوعية : تعد احكام الرهن الرسمي الشريعة العامة بالنسبة للرهن البحري

الرضا : يجب ان يصدر الرضا من مالك السفينة والذي يجب ان يتمتع بأهلية الرضا، فإذا كان مجموعة من الشركاء فان الرضا يجب ان يصدر من اغلبيية الشركاء اذا كان الرهن بالكامل، اما اذا كان رهن حصة فقط فيكفي رضا الشريك صاحب الحصة التي يود رهنها

السبب : يجب ان يكون الرهن البحري لسبب مشروع

المحل : اما فيمت يخص المحل فالأمر يتطلب تفصيلا

يرد الرهن البحري على السفينة ويشمل ايضا ملحقاتها اللازمة لاستغلالها ما لم يتفق الطرفان على استبعادها ،

- الرهن البحري لا يرد على الحمولة إلا اذا اتفق اطراف على ذلك

- اجاز المشرع الجزائري رهن السفينة على سبيل الاستثناء وهي في مرحلة البناء ، وفي هذه الحالة فان الرهن يرد على المواد والآلات والمعدات اللازمة للاستغلال البحري والتي سوف تتركب على السفينة وهي قيد الانجاز

- لا يجوز ان يرد الرهن على السفن التي تملكها الدولة والهيئات العامة

- لا يرد الرهن على المراكب المخصصة للملاحة الداخلية لأنها لا تكسب وصف سفينة

- يجوز رهن السفينة ايا كان الغرض من تخصيصها سواء كانت تجارية او سفينة صيد او نزهة وآيا كانت حمولتها ، خلافا لبعض التشريعات التي تتطلب حمولة معينة في السفينة حتى يتم رهنها كما هو الحال بالنسبة للمشرع الفرنسي الذي اشترط الحد الأدنى للسفينة حتى يقع عليها الرهن وهو 20 طن ، وهذا نظرا لقلّة الحمولة والتي لا تتناسب مع نفقات الرهن وشهره.

ب الاركان الشكلية ( الرسمية ) ان الرهن البحري من العقود التي يتوجب توفر الشكلية لانعقادها وقد نصت المادة 57 ق بحري على أنه يجب ان يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي " كما نصت المادة 49 ق بحري بقولها " العقود المنشئة للحقوق العينية المترتبة على السفينة او حصصها يجب ان تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق " ، بالإضافة الى ذلك وجب شهرها وقيدتها في سجلات خاصة بذلك

القيد : يجب ان يقيد الرهن المترتب على السفينة في سجل السفينة المعنية والممسوك في دفتر تسجيل السفن ، ويتوجب على كل سفينة مثقلة بالرهن ان تحمل الزاميا ضمن وثائق ابجارها كشفا بقيود الرهن عند مغادرتها الميناء ، ويحفظ الرهن لمدة 10 سنوات ابتداء من تاريخ القيد وفي حالة انتهاء مدة الرهن وعد تجديدها يعتبر الرهن لاغيا (م 66 ق بحري)

ج- الشهر: يتعين على صاحب الرهن ان يشهر عقد الرهن حتى يكون نافذا في مواجهة الغير ، ذلك ان الدائن المرتهن لا يستطيع ان يباشر ما يخوله الرهن ضد الغير من حق التتبع والأفضلية إلا من تاريخ قيد الرهن وشهره في مصلحة الشهر العقاري.

ويجب الاجراء القيد ان يشمل المعلومات التالية :

- اسم كل من الدائن والمدين ومحل اقامتهما ومهنتهما

- تاريخ العقد

- مقدار الدين يكون مذكورا في العقد

- الشروط الخاصة بالوفاء

- اسم السفينة المرهونة

-المحل المختار للدائن الذي يسجل فيه القيد

د - آثار الرهن :

يترتب على انعقاد عقد الرهن صحيحا انها يكون منتجا لأثاره القانونية على كلا طرفيه  
د-1/ بالنسبة للراهن : رغم ان رهن السفينة لا تنتقل فيها حيازتها الى الدائن المرتهن بل تبقى في يد الراهن ، فله حق استعمالها واستغلالها وذلك بإيجارها او حتى التصرف فيها كالبيع ولا ينقص شيئا من سلطاته كمالك لها ن ولا يحد من سلطاته الا انه يلتزم بضمان سلامة السفينة من أي عمل من شأنه ان ينقص من قيمتها ، وللدائن المرتهن الحق في ان يعترض على كل عمل او تقصير يرتكبه الراهن من شأنه انقصا ضمانه ( فله الحق في حجزها حجز تحفظي)

د-2/ بالنسبة للدائن المرتهن : للدائن المرتهن بصفته دائنا حق ضمان عام على اموال المدين الراهن يخوله التنفيذ على السفينة المرهونة او أي مال من اموال المدين يستوفي حقه منه وذلك بالاشتراك مع الدائنين الذين يدخلون في اجراءات التنفيذ ، وهو بصفته صاحب حق عيني له ضمان خاص على السفينة المرهونة يخوله التنفيذ عليها وتتبعها في أي يد كانت واقتضاء حقه منها وتكون العبرة بتاريخ القيد

ا- حق التتبع : يكون لدائن المرتهن حق تتبع السفينة في يد كانت للتنفيذ عليها ، اذ من حق الدائن المرتهن تتبع السفينة طالما بقي دينه مضمون بالرهن دون وفاء.  
ب- حق التقدم والأفضلية : للدائن المرتهن حق استيفاء دينه بالأولوية على غيره من الدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة والدائنين الممتازين وهذا وفقا لأحكام القانون المدني، وكذلك الدائنين العاديين وللدائن المرتهن الاسبقية على جميع الدائنين الممتازين في استيفاء دينه من تعويضات التامين.

هـ - اسباب انقضاء الرهن : ينقضي الرهن بصفة اصلية او تبعية للأسباب التالية :

1- بصفة تبعية : ينقضي الرهن البحري بصفة تبعية وذلك بانقضاء الدين المضمون بأي سبب من الاسباب : كالوفاء ، التجديد ، المقاصة ، اتحاد الذمة ، الابرء ، التقادم

هـ-2/ بصفة اصلية : يمكن ان ينقضي الرهن البحري بصفة اصلية دون ان ينقضي الدين المضمون له وعندئذ يبقى للدائن حقه كدائن عادي وذلك اذا توفرت احد الاسباب التالية :

- انقضاء الدين بالتطهير: حالة البيع الجبري وذلك بصدور حكم بيع بالمزاد العلني

- اذا تنازل عنه الدائن المرتهن : ويجوز ان يقع التنازل صريحا او ضمنيا

- مهلاك السفينة : اذا هلكت السفينة انقضى الرهن لزوال محله وهذا اذا كان الهلاك كلي، اما اذا كان الهلاك جزئي فيبقى الجزء الباقي ويبقى ضمانا لكل الدين تطبيقا لقاعدة عدم تجزئة الرهن.

- بيع السفينة لأجنبي : اذا بيعت السفينة المرهونة بيعا اختياريا لأجنبي كان البيع باطلا ما لم يتنازل الدائن المرتهن عن الرهن في عقد البيع، فإذا تنازل وقع البيع صحيحا بشرط ان توافق السلطات الادارية البحرية المختصة .

### المحور الرابع : الاستغلال التجاري للسفينة

ينفرد النشاط التجاري البحري عن غيره من النشاطات التجارية البرية بأنه يتم في بيئة بحرية ، هذا الوسط المعروف بمخاطره جعل السفينة وسيلة نقل خاصة ومتميزة وذات اهمية بالغة قصد تحقيقها النشاط، ولاشك ان الملاحة البحرية باعتبارها تعتمد اساسا على السفينة كوسيلة نقل وملاحة فإنها تبقى من اهم الصور المتعلقة باستغلال التجارة البحرية وذلك عن طريق ايجارها.

اولا - عقد ايجار السفينة : ان ممارسة التجارة عبر الملاحة البحرية يستدعي اساسا استغلال تجاريا للسفينة والتي تعد منشأ بحرية ضخمة والتي يتعذر على مستغليها اكتسابها عن طريق الملكية ، لذلك فان نشاط النقل البحري عرف منذ البداية صورة استئجار السفينة كوسيلة لتنفيذه، اذ يستأجر صاحب البضاعة سفينة او جزء منها لغرض استغلالها في نقل البضاعة من ميناء الى اخر.

ويعد استئجار السفينة من الناحية الاقتصادية اداة مهمة للربط بين اقتصاديات الدول فبواسطته يكون التكامل بين اقتصاديات العالم حيث تكون العلاقة بين الدول المصدرة والمستوردة للسلع والبضائع.

1- تعريف عقد استئجار السفينة : عرف المشرع الجزائري عقد الاستئجار الواقع على السفينة في المادة 640 ق بحري بأنه " عقد استئجار السفينة يتم بموجب اتفاقية يلتزم فيها مؤجر السفينة بان يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل اجر، ويمكن ان يتم استئجار السفينة على اساس الرحلة او لمدة معينة او بهيكلها " اذن عقد استئجار السفينة من العقود الرضائية غير انه يستلزم لانعقاده الكتابة وهي شرط لإثبات وليس لصحة العقد ، بالإضافة الى انه من العقود التجارية فهو يعد عمل تجاري لمؤجر السفينة خلافا للمستأجر الذي يعد له عمل تجاري اذا كان القصد من الاستئجار الاستغلال التجاري لها وقد نصت المادة 03 ق تجاري

على انه يعد " كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية " ويجب ان يتضمن عقد ايجار السفينة المعلومات التالية :

- اسم وعنوان المؤجر والمستأجر

- اجرة استئجار السفينة

- مدة العقد او بيان الحالات التي يجب القيام بها

2 - الطبيعة القانونية لعقد استئجار السفينة : ان عقد استئجار السفينة يعد عملا تجاريا

سواء بحسب الموضوع او بحسب الشكل

فقد نصت المادة 2 من قانون التجاري على انه " يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع

- كل تأجير او اقتراض بحري

- كل عقود التأمين المتعلقة بالتجارة البحرية

- كل اتفاقيات والاتفاقات المتعلقة بأجور الطاقم وإبحارهم

- كل الرحلات البحرية .

كما نصت المادة 03 من القانون التجاري على انه " يعد عملا تجاريا بحسب الشكل " كل عقد

يتعلق بالتجارة البحرية او الجوية "

ثانيا - صور استئجار عقد السفينة :

يأخذ عقد ايجار السفينة احدى الصور التالية اما ان يكون

- استئجار السفينة على اساس الرحلة

- استئجار السفينة لمدة معينة

- استئجار السفينة بهيكلها

1- استئجار السفينة على اساس الرحلة : هو ان يتعهد المؤجر في عقد الاستئجار على اساس

الرحلة بان يضع كليا او جزئيا السفينة مزودة بالتجهيزات تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة او

اكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع اجرة السفينة ويترتب على هذا العقد التزامات على كلا

الطرفين :

ا- التزامات المؤجر:

- المحافظة على السفينة من خلال الرحلة لتكون في حالة جيدة وصالحة للملاحة ومزودة

بالتجهيزات والمؤن والوثائق المطلوبة

- القيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة او الرحلات المنصوص عليها في عقد الايجار

- المؤجر مسؤول عن الاضرار التي تلحق البضائع التي يستلمها من عند الريان تنفيذاً لإحكام عقد ايجار السفينة

- يجب على المؤجر ان يقدم السفينة المحددة في المكان والتاريخ المعينين في العقد ، وان يجعلها مهياً للتحميل في مواعيد الشحن والتفريغ التي اتفق عليها مع المستأجر او المكان الذي تحدده سلطات الميناء

- يجب على المؤجر ان يقوم بالرحلة على وجه السرعة وان يتبع الطريق المبين في عقد ايجار السفينة وفي حالة عدم وجوده عليه ان يتبع الطريق المعتاد  
- يمكن للمؤجر ان يرفض تفريغ الحمولة اذا لم يدفع المستأجر الاجرة .

مما سبق يمكن القول ان مؤجر السفينة على اساس الرحلة يحتفظ بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة ويوصف بأنه في مرتبة مجهز السفينة وقد نصت على ذلك المادة 651 ق بحري على انه " يحتفظ المؤجر الذي ابرم عقد استئجار السفينة بالرحلة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة "

1-1/ التسيير الملاحي للسفينة : يشمل التسيير الملاحي للسفينة النواحي الفنية للسفينة مثل

- صيانة الهيكل وأجهزة السفينة وتزويدا بالوقود والمؤن اللازم لطاقمها

- قيادة السفينة وحفظ توازنها اثناء ابحارها في رحلتها البحرية على احسن وجه

1-2/ التسيير التجاري للسفينة : تتعلق بعمليات التجارية للسفينة المؤجرة، فالسفن المخصصة لنقل البضائع يتضمن تسييرها التجاري مثل

- ابرام عقود ايجار من الباطن من طرف المستأجر

- ابرام العقود المتعلقة بسندات الشحن واستلام وتسليم البضاعة

- المحافظة على البضائع المنقولة اثناء الرحلة ، من خلال عملية رص وتسقيف البضاعة

- جميع العمليات على العمليات التجارية الجاري العمل بها وفقاً للعرف البحري المعروف في مجال استغلال السفينة.

الفرق بين التسيير الملاحي والتجار للسفينة : لكي تستغل السفينة تجارياً لأبد من توفر 03 متطلبات وهي :

1- تجهيز السفينة بما يلزمها من طاقم وأجهزة ومعدات ومؤن وكذلك عمليات الصيانة

2- تشغيل السفينة ملاحياً وفنياً

3- استغلال السفينة في التجارة

اما التسيير الملاحي فلا بد من توفر المطلبين الاولين فقط ولا يمتد الامر الى الاستغلال التجاري.

#### ب- التزامات المستأجر:

- يجب على المستأجر ان يضع على متن السفينة كمية البضاعة المذكورة في عقد الايجار السفينة واذا لم يفعل يتحمل اجرة الحمولة عن هذه الكمية

- لا يمكن ان يضع المستأجر البضاعة إلا في الاماكن المخصصة لها

- في حالة توقف الرحلة بسبب عطب السفينة يحول دون استمرار الرحلة لمدة معقولة يستطيع المستأجر ان يسحب الحمولة من السفينة ويحق للمؤجر ان يطلب اجرة المسافة ما لم يكن التوقف بسبب يرجع له.

- يحدد مبلغ اجرة الحمولة وكيفية دفعها بموجب الاتفاق بين الطرفين ، وفي حالة عدم وجود هذا الاتفاق تحسب الاجرة على اساس اجرة الحمولة المطبقة على عمليات الاستئجار في مكان وتاريخ وصول السفينة الى ميناء التحميل

ج- فسخ عقد ايجار السفينة : يستطيع المستأجر فسخ العقد قبل بدأ التحميل وفي هذه الحالة يتعين على المستأجر ان يدفع للمؤجر الضرر الذي لحق به ، ولا يمكن ان يتجاوز التعويض اجرة الحمولة .

ويفسخ عقد ايجار السفينة بدون تعويض الاطراف قبل ذهاب السفينة وبدون ان يكون هناك خطأ من احد الطرفين اذا تبين :

ا- ان السفينة فقدت او اصبحت نتيجة حادث غير قابلة للتصليح

ب- اذا صدرت اوقفت من طرف السلطات المحلية لميناء التوقف

ج- اذا وقع أي حادث له طابع القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا

د- اذا منعت من التجارة من طرف البلد الذي خصص له العقد .

2- استئجار السفينة بهيكلها : هو ان يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها بان

يضع السفينة بدون تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدد مقابل تعهد المستأجر بدفع

بدل الايجار " (م 724 ق بحري)، بمعنى ان يقدم المؤجر السفينة للمستأجر بدون تجهيز وبلا

طاقم القيادة ، ويستخدم هذا النوع من العقود من طرف الشركات التي تحتاج الى سفن

لمواجهة طلبات طارئة دون الرغبة في شراء سفن جديدة خاصة في ظل الارتفاع الهائل لأسعارها ،

وغالبا ما تكون مدة العقد طويلة تتجاوز السنة او عدة سنوات.

وقد لجأت الجزائر الى هذا النوع من الاستئجار في الستينات نظرا لعدم قدرتها على تلبية احتياجات الديوان الوطني للخضر والفواكه من طرف المؤسسة الوطنية للملاحة البحرية ، وقد دعمت هذه الشركة نشاطها في النقل البحري بعشرات السفن المستأجرة بهيكلها.

1-2/ سلطة تسيير السفينة : يتميز عقد استئجار السفينة بهيكلها على عقد استئجار السفينة على اساس الرحلة او لمدة بانتقال التسيير الملاحي والتجار للمستأجر معا ، بمعنى ان المؤجر يفقد سيطرته التامة في استعمال منشأته البحرية طوال مدة العقد ، لذلك يتولى المستأجر مشروع النقل البحري بما يقتضيه من نفقات سواء من حيث ابرام عقد العمل البحري او من حيث تزويد السفينة بالتجهيز والتسليح وبكل ما هو لازم لانجاز الرحلة البحرية ، لذلك يصبح المستأجر مجهزا حقيقيا للسفينة طوال مدة العقد.

هذا ويترتب على عقد استئجار السفينة بهيكلها التزامات على كلا طرفي العقد

1- التزامات المؤجر: يلتزم المؤجر بوضع السفينة المستأجرة تحت تصرف المستأجر وتكون صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه وفي المكان والزمان المتفق عليهما ايضا، كما يكون مسؤولا عن كافة الاضرار التي تلحق بالسفينة نتيجة استغلالها والنتائج عن عدم صلاحيتها للملاحة ، إلا اذا اثبت ان هذا الخطأ والإهمال خارج عن مسؤوليته الشخصية، كأن يكون ناتج عن قوة قاهرة او من العيوب التي لا يمكن اكتشافها او معاينتها بالفحص العادي.

2- التزامات المستأجر: تعددت وتنوعت التزامات المستأجر في عقد استئجار السفينة بهيكلها على اعتبار انه المسؤول عن ادارتها الملاحية والتجارية ، وقد حاول المشرع البحري حصر اهم الالتزامات الواقعة على عاتق المستأجر في نصوص مختلفة وفي حالات متعددة يمكن اجمالها في الآتي :

1- يلتزم المستأجر في هذا العقد بتزويد السفينة وتجهيزها بكافة ما يلزمها وبما يتلائم مع مميزاتا وتخصيصها ، كما يلتزم بتزويدها بالطاقم المخصص لقيادتها ، ويكون مسؤولا على دفع مرتباتهم ويتحمل نفقات تنقلاتهم وتواجدهم طيلة مدة العقد. ( م 727 ق بحري)

2- يلتزم المستأجر بصيانة السفينة والقيام بجميع اصلاحات والترميم للإعطاب ( م 728 ق بحري)

3- يلتزم المستأجر برد السفينة في الوقت والمكان المحدد في العقد وفي الحالة التي كانت عليها وقت استلامها

4- كما يلتزم بدفع قيمة الايجار المتفق عليه ( م 733 ق بحري)

5- يتكفل المستأجر بدفع مصاريف التامين ( م 731 ق بحري )

6- يلتزم المستأجر برد الاغراض التي وجدها في السفينة اثناء استلامها لها دون نقصان او زيادة وإلا تحمل التعويض عنها، وإذا كان ما وجده على السفينة مما يستهلك التزم برد ما يماثله  
7- اذا تأخر المستأجر عن رد السفينة في الوقت المحدد لها التزم بدفع ضعف بدل الايجار عن المدة الزائدة عن العقد، وهذا التأخير عرضيا وان لا تزيد مدته عن 10/1 من المدة المتفق عليها .

8- يلتزم المستأجر بالضمان قبل المؤجر في حال رجوع الغير عليه بسبب استغلال المستأجر للسفينة ، كما يرجع الغير على المؤجر في تعويض حادث تسبب فيه السفينة اثناء فترة استغلالها من طرف المستأجر .

3- استئجار السفينة على اساس المدة : هو ان يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بان يضع السفينة مجهزة تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة مقابل ان يدفع المستأجر اجر الحمولة " م 700 ق بحري )

من خلال التعريف يتبين ان المشرع الجزائري قد حدد معيار التفرقة بين الالتزامات الواقعة على المؤجر وتلك الواقعة على المستأجر وذلك بمدى احتفاظ كل طرف بحق التسيير الملاحي والتجاري للسفينة ، فمنح حق الاحتفاظ بالتسيير الملاحي للمؤجر وحده بحيث يكون مسؤولا عن تعيين اعضاء الطاقم والربان وهم تابعين له وملزمين بالتقيد بتعليماته ، اما حق التسيير التجاري للسفينة فيعود للمستأجر، أي ان هذا النوع من الايجار يتخلى المؤجر عن التسيير التجاري للسفينة لصالح المستأجر خلال مدة العقد .

ويترتب على هذا العقد ايضا التزامات على طرفيه تتمثل في :

1- التزامات المؤجر :

- يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في المكان المتفق عليه وفي الحالة التي تسمح للسفينة بالملاحة ، بالإضافة الى الالتزام بالصيانة ضرار التي تلحق بالبضائع

- يلتزم المؤجر بالقيام بالرحلات التي يعينها او يطلبه المستأجر ، على ان المشرع اعطى حقا للمؤجر في الامتناع عن تنفيذ طلب المستأجر متى اثبت ان القيام بالرحلة من شأنه ان تعرض البضائع او المسافرين لخطر او ضرر ( م 714 ق بحري )

- في حالة توقف السفينة عن الابحار يحق للمؤجر طلب تعويض مناسب عن مدة التوقف اذا اثبت ان الاهمال كان نتيجة خطأ المستأجر او من ينوب عنه .

## ب- التزامات المستأجر:

- يلتزم المستأجر باستعمال السفينة واستغلالها وفقا لشروط العقد ولطبيعتها وخصائصها ،  
ويعد المستأجر مسؤولا عن الاضرار المترتبة عن الاستغلال المخالف للاتفاق  
- يتحمل المستأجر بعض المصاريف المتعلقة باستغلال السفينة طيلة فترة العقد ، فيما  
يتعلق بتزويدها بالوقود ودفع الرسوم والتوقف في الموانئ كما يقع على عاتقه دفع اجور الطاقم  
المسير للسفينة نتيجة الساعات الاضافية ( م 704 ق بحري )  
- يلتزم المستأجر برد السفينة بانتهاء مدة الايجار في التاريخ والمكان المحدد بالعقد وبالحالة التي  
سلمت عليها .

- يلتزم المستأجر بدفع قيمة بدل الايجار المتفق عليه وهذا الالتزام اساسي لإنشاء عقد  
الاستئجار ، ويبدأ حساب هذه الاجرة من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف  
المستأجر وفي حالة عدم تحديد يوم البداية ونهاية العقد يكون بدايته يوم تحميل البضاعة  
وتنتهي المدة بانتهاء مدة التفريغ، وفي حالة توقف السفينة عن نشاطها لعطب فان المستأجر لا  
يدفع ثمن مدة العطب إلا اذا كان التوقف بسببه، اما اذا حدث وهلكت السفينة بسبب الغرق او  
قوة قاهرة وأصبحت غير قابلة للتصليح فيبقى المستأجر مسؤولا عن اجرة الحمولة الى غاية  
اليوم الذي حصل فيه الهلاك . ( م 721 ق بحري )

## المحور الخامس : النقل البحري

يحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائط النقل الاخرى البرية و الجو، فهو يمثل  
حوالي 85 % من حجم الاجمالي للتجارة الخارجية و 3/2 من نقل الاوزان عبر العالم ، وذلك نظرا  
لقدره السفينة على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في انتاج السلع ،  
وكذا ما تتميز به من سعة استيعاب كبيرة تمكنها من استقبال البضائع مختلفة الانواع والأحجام  
والأوزان ونقلها الى موانئ العالم ،زيادة على ان تكاليفه اقل و اخص وسائط النقل تكلفة في  
الشحن.

## اولا : عقد النقل البحري

يعد عقد النقل البحري من اهم العمليات التي تقوم به السفينة بكونها اداة للملاحة  
البحرية ، ومن ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات اهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية لما  
يرتب عليه من نقل السلع وتبادلها بين مختلف الجهات، ذلك ان ارتباط النقل البحري بالتجارة

الدولية جعل انعدام احدهما يعدم الاخر ،/ فلا يكون النقل البحري دون التجارة الخارجية ولا مجال للتجارة الخارجية دون النقل البحري.

والجزائر كغيرها من الدول بدأت الاهتمام بالجانب البحري وذلك بتعديل احكام القانون البحري بموجب القانون 05-98 وذلك بعد ي عرفتها الجزائر وفتح ا استثمار الخاص الوطني والأجنبي.

1- تعريف عقد النقل البحري للبضائع : اختلف الفقهاء في توحيد تعريف عقد النقل البحري للبضائع بالرغم من اغلب التعاريف تلتقى في جملة خصائصه ومميزاته فقد عرفه الفقه على انه " العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان يوصل بضاعة معينة من ميناء الى اخر لقاء اجرة يتعهد بها الشاحن " وعرفه المشرع الجزائري في المادة 738 ق بحري بأنه " يتعهد الناقل بموجب عقد لنقل البضائع عن طريق البحر بايصال بضاعة معينة من ميناء الى ميناء اخر ، ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة المسماة اجرة الحمولة"

ويترتب على عقد النقل البحري للبضائع التزامات على طرفيه تتمثل في:

1- التزامات الشاحن : يترتب على عاتق الشاحن التزامات تتمثل في :

1 - ايصال البضاعة الى الناقل : وذلك في المكان والزمان المتفق عليه وغالبا ما يكون المكان ميناء الشحن، وفي حالة اخلاله بهذا الالتزام وتأخر عن الوقت المتفق عليه استحق الناقل تعويضا عن هذا التأخير غير انه يجوز امهال الشاحن مدة اضافية في حال تأخره بحيث لا تتجاوز المدة الاصلية ويستحق عنها الناقل تعويضا يحدده الاطراف او الاتفاق.

2- دفع اجرة النقل : التزام اساسي يؤديه الشاحن مقابل نقل بضاعة وفي حالة اختلاف في تحديد الاجرة بين طرفي العقد وجب الرجوع الى العرف الساري المفعول في تلك المنطقة عموما وبقدر اجرة النقل بحسب الوزن او حجم البضاعة او على اساس قيمة البضاعة.

ولقد قضى القانون البحري بالحق للناقل في حجز البضاعة حتى يستوفي حقه في قيمة نقله للبضاعة وذلك اما بطلب من القاضي او بناء على الاتفاق كما يجوز للناقل في حالة التأخير تسديد اجرة النقل فله الحق في تفريغها من السفينة وحجزها، ويرتب له ايضا امتياز على ثمن البضاعة في مقابل قيمة النقل وغيرها من الحقوق الناتجة عن التأخير.

ب- التزامات الناقل البحري : يقع على عاتق الناقل البحري التزامات متعددة باعتباره المسؤول عن تهيئة وتوفير وسيلة النقل ونقل البضاعة ، وتكمن اجمال مختلف الالتزامات فيما يلي:

- 1- اعداد السفينة : يعتبر الناقل مسؤولاً عن تهيئة السفينة المقررة لنقل البضائع محل الاتفاق ، بحيث تكون صالحة للملاحة البحرية ومجهزة بشكل يتلائم وطبيعة البضاعة المتفق عليها
  - 2- رص البضاعة : يكون الناقل ملزم بشكل مباشر او عن طريق من ينوب عنه برص وترتيب البضاعة موضوع الاتفاق بشكل يتلائم وطبيعة البضاعة داخل السفينة بما يحفظها من التلف والهلاك ( رص البضاعة : عملية فنية تعني ما يفيد ثبات السفينة والمحافظة على توازنها .
  - 3- الالتزام بتنفيذ عملية النقل : التزام رئيسي ومفاده نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول في الموعد المتفق عليه، وهنا وجب على الناقل ان يعمل على السير وفقاً لما هو متفق عليه في الرحلة وان لا يغير مساره او ينحرف عليه إلا اذا كان ما يبرر ذلك ، كالظروف الطارئة او سوء الاحوال الجوية ، كما يلزم الناقل بالعمل على تهيئة سفينة اخرى في حالة توقف الاولى او تعطلها.
  - 4- التفريغ : يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة من السفينة الى رصيف الميناء ، وكمبدأ عام يقع التزام تفريغ على عاتق الناقل ما لم يتفق الاطراف على خلاف ذلك ، فتفريغ البضاعة يعتبر جزء مهما لعملية النقل ولا يجوز تفريغ البضاعة إلا بترخيص من الجمارك.
  - 5- تسليم البضاعة : هي عملية قانونية تعبر عن المرحلة الاخيرة والنهائية لتنفيذ عقد النقل البحري وتقع مسؤولية التسليم على عاتق الناقل وحده ، فيقوم بوضع البضاعة تحت تصرف الشاحن او المرسل اليه وذلك بتسليمها كاملة غير منقوصة وبالحالة التي شحنت بها .
- 2- العناصر المكونة لعقد النقل البحري للبضائع : يتكون عقد النقل البحري للبضائع من عدة عناصر تتمثل في :
- عملية النقل تتم بواسطة عقد
  - موضوع النقل ومحلله هو البضائع
  - يعتبر النقل بحريا اذا تم بواسطة سفينة نقل بضائع وتمت العملية بحرا
  - اتصال البضاعة من مكان الى اخر
- 3- خصائص عقد النقل البحري للبضائع : يتضمن عقد النقل البحري للبضائع عدة خصائص تتمثل في :
- 1- عقد رضائي : يتم بمجرد تطابق ارادة الطرفين الشاحن والناقل
  - عقد ملزم للجانبين : يرتب التزامات على كلا الطرفين فالناقل ينقل البضاعة بحرا والشاحن يدفع الاجرة

ب- عقد اذعان : الشاحن لا يناقش شروط العقد خاصة في مواجهة القوة الاقتصادية الكبيرة للناقل ، وهذا ما يفسره فكرة عدم توازن بين طرفي العقد ( الشاحن والناقل ) ، فعملية التعاقد تتم في وثيقة نقل البضائع وفق نماذج مطبوعة تعدها شركات الملاحة ، تضع عليه شعار الشركة وبيانات تحديد عناصر العقد ، فليس للشاحن أي سلطة من اجل التفاوض وتفادي مثل هذه الشروط بحيث يكون له إلا ان يقبل هذه الشروط كلها او يرفضها كلها وهو بذلك يدعن أي يرضخ لمشيئة الطرف القوي باعتبار ان المسألة تتعلق بخدمة اساسية لا غنى عنها .

ج- عقد تجاري : يعد عقد النقل البحري للبضائع عقدا تجاريا بحسب موضوعه وهذا حسب المادة 02 ق تجاري التي نصت على انه " يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع ..... كل مقاوله لاستغلال النقل او الانتقال " فعقد النقل البحري للبضائع يعد عملا تجاريا بالنسبة للناقل اما بالنسبة للشاحن فانه يعتبر له تجاريا اذا قام بهذه العملية في مشروع تجاري ، ويترتب على اعتبار النقل تجارا ذات الاثار المترتبة على العمل التجاري من حيث ضمانات تنفيذ الالتزام والإثبات.

#### 4- تميز عقد النقل البحري عن العقود المشابهة له

1-4/ تميزه عن عقد ايجار السفينة : اذا كان عقد ايجار السفينة وعقد النقل البحري كلاهما وسيلة لتنفيذ عمليات النقل البحري الا ان كل منهما يخضع الى نظام قانوني مختلف عن الاخر - ان عقد ايجار السفينة يرد على كل طاقة السفينة او جزء منها ، اما عقد النقل البحري يكون بموجب وثيقة شحن يعتمد على بضاعة لأحد الشاحنين - المؤجر في عقد ايجار السفينة يضع تحت تصرف المستأجر سفينة ، اما في عقد النقل ، فالناقل يلتزم بأداء خدمة محددة للشاحن.

- في عقد الايجار يتعلق بالتزام المؤجر السفينة ببذل عناية ، يكون الناقل ملزما بتحقيق نتيجة .

2-4/ تميزه عن البيوع البحرية : ان موضوع البيوع البحرية يكون موضوعها بضائع يتم شحنها على السفينة لنقلها بحرا ، وقد يبدوا من الناحية الاقتصادية ان عقد النقل البحري تابع لعقد البيع ولكن الواقع انهما من الناحية القانونية عقدان متميزان ، فتتخذ عقد النقل البحري على الوجه الاكمل لا يعني ان عقد البيع قد نفذ على ذات الوجه.

- البيوع البحرية هي العقود في الاصل تجارية تتم بالصفة الدولية حيث يكون البيع دوليا .

- اما عقد النقل للبضائع فقد يكون بين دولتين او اكثر وذلك اذا تضمنت نقل البضائع بطريق البحر بين دولتين او اكثر ، او اذا كان طرفي عقد البيع البحري من جنسيات مختلفة.

#### ثانيا : مسؤولية الناقل البحري

ان اخلال الناقل بالالتزامات المترتبة على تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع يرتب عليه مسؤولية في مواجهة الشاحن او المرسل اليه متسلم البضاعة، وأساس قيام مسؤولية الناقل البحري مبنية على التزامه بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه وبالشروط المتعهد به، وإذا اردنا حصر الحالات التي تقوم عليها مسؤولية الناقل البحري يمكن الرجوع الى طبيعة الالتزامات المفروضة عليه في العقد ، ومن ثم فان الاخلال بهذه الالتزامات يرتب مسؤولية على عاتقه والتي تنحصر اجملا فيما يلي :

1- عدم تنفيذ نقل البضاعة : ان امتناع الناقل عن تنفيذ التزامه الاساسي وهو نقل البضاعة بحرا مع الشاحن ومتى اثبت هذا الاخر الامتناع ثبتت المسؤولية للناقل الموجبة للتعويض إلا اذا اثبت ان السبب يعود لشاحن نفسه ، كان يقدم له بضاعة تحتوي على مواد خطرة او لا تتطابق مع المقاييس المعمول بها .

2- هلاك البضاعة : ان الهلاك الذي يمس البضاعة محل عقد النقل سواء كان الهلاك كلي او جزئي يرتب مسؤولية الناقل طيلة الفترة الممتدة من تسلّم البضاعة في ميناء الشحن الى غاية نهاية تسليمها في ميناء الوصول، اما العجز الذي يصيب البضاعة وهو ما يعرف بعجز الطريق ( كان تكون البضاعة من السوائل وحدث تبخر فهذا النقص لا يتحمل الناقل مسؤوليته)

3- تلف البضاعة : اذا وضاعة الى ميناء التفريغ كاملة من حيث العدد والوزن لكنها معيبة ، فهنا الناقل يسأل مسؤولية المهمل والمقصر في نقل البضاعة ، على ان ه تسقط هذه المسؤولية متى اثبت في سند الشحن ان العيب المذكور.

4- التأخير في اوصول البضاعة الى ميناء التفريغ : اذا تأخر الناقل في اوصول البضاعة الى المكان المتفق عليه وفي الوقت المحدد في العقد قامت المسؤولية تجاه الشاحن او المرسل اليه جراء هذا التماطل وكان ملزما بتحمل تبعاتها في مواجهة الشاحن والمرسل اليها لا اذا اثبت ان التأخير يرجع لسبب اجنبي خارج عن ارادته.

### ثالثا : اعفاء الناقل البحري من المسؤولية

ان الالتزام الاساسي للناقل البحري هو نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول وتسليمها الى المرسل اليه في الميعاد المتفق عليه، ويسال عنها متى ثبت عدم تمكنه تسليم البضاعة كاملة سالمة وفي الميعاد المتفق عليه، هذه المسؤولية ليست مطلقة بل للناقل الحق في دفعها عنه متى اثبت ان هذه المسؤولية ترجع الى حالات لا دخل له فيها ولعل اهمها

1- حالة القوة القاهرة : اذا وقع للبضاعة ضرر لأسباب لا دخل للناقل فيها وذلك بسبب القوة القاهرة والتي تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، كوقوع كارثة بحرية تؤدي الى انحراف البضائع او السفينة ففي هذه الحالات متى ادت الى تلف البضاعة لا يتحمل الناقل مسؤوليتها إلا اذا اتفق على خلاف ذلك.

2- العيب الذاتي للبضاعة : اذا تلفت البضاعة بسبب عيب ذاتي ادى الى هلاكها او تلفها دون ان يكون للناقل دخل في ذلك ، ففي هذه الحالة يعفى الناقل من قيام مسؤولية ما لحق البضائع من خسائر كونها تضررت نتيجة سبب اجنبي لا دخل للناقل فيه.

3- انحراف الناقل عن خط السير للسفينة بسبب جدي : كإنقاذ سفينة او نجدة اشخاص اخرين ، فان تأخر الوصول في الميعاد المتفق عليه لا يحمل الناقل المسؤولية ذلك متى اثبت ان السبب الجدي في انحرافه هو انقاذ الارواح في سفينة اخرى.

4- العيب الخفي : متى ثبت ان السبب تضرر البضاعة كان سبب خفي اعفى الناقل البحري من مسؤولية ذلك، او كان ايضا العيب الخفي في السفينة ولم يتمكن من اكتشافه بمجرد الفحص العادي، ويستوي الامر الحق بالبضاعة ضرر كلي او جزئي، كما يعفى الناقل من المسؤولية اذا اثبت ان الشاحن قد اهمل تغليفها او ربطها بطريقة تتلائم وطبيعة البضاعة ، بشرط ان لا يكون الناقل مساهما في هذا الامر بناء على الاتفاق .

### المحور السادس : البيوع البحرية

البيع البحري هو كل بيع يرد على بضائع منقولة بحرا، ومن ثم يرتبط البيع البحري بالقانون البحري وذلك لان تنفيذ عقد البيع وترتيب بعض اثاره القانونية سيلزم نقل البضائع عن طريق البحر، وهو يقابل بوجه عام عملية التصدير بالنسبة للبائع والاستيراد بالنسبة للمشتري، وتنقسم البيوع البحرية الى نوعين وهما بيوع في ميناء القيام و بيوع عقد ميناء الوصول ، ويعد البيع عند ميناء القيام الاكثر اهمية وانتشار في العمل وتشمل بيع سيف (SIF) وبيع فوب (FOB)، بينما بيوع عقد ميناء الوصول وهي الاسبق ظهورا غير انها لم تلقى انتشار في الحياة العملية والتي يتحمل فيها البائع مخاطر الطريق، اما المشتري فانه ملزم بانتظار وصول السفينة حتى يتمكن من التصرف في البضاعة وبذلك فانه يحرم من الاستفادة منها في حالة ارتفاع السعر للبضاعة ولذلك اصبحت هذه البيوع نادرة.

لذلك سوف نقتصر في دراستنا على البيوع عند القيام وهما بيع سيف (SIF) وبيع فوب

(FOB) .

## اولا : البيع سيف (SIF)

1- تعريفه : هو عقد يبرم بين البائع والمشتري ، يلتزم فيه البائع بشحن البضاعة ودفع اجرة النقل والتامين وبالمقابل يلتزم المشتري بدفع مبلغ جزافي لقيمة المبيع، ويقصد بمصطلح CIF COST INSURANCE FERIGHT بمعنى ثمن البضاعة وقسط التامين وأجرة النقل .

ولقد ظهر هذا البيع بداية القرن 19 ثم انتشر بعد ذلك حتى اضحى اهم انواع البيوع البحرية وذلك بسبب ما يقدمه كل من البائع والمشتري على حد سواء ، فالبايع لا يتحمل خطر هلاك البضاعة او تلفها ابتداء من وقت شحنها ومن ثم يستحق الثمن ايا كان مصير البضاعة ، اما المشتري فانه يعفى من عبئ القيام بالشحن والتامين خاصة اذا كان في مكان بعيد، اضافة الى انه يصبح مالكا للبضاعة من وقت الشحن مما يسمح له بالتصرف فيها والاستفادة في حالة ارتفاع اسعارها خلال فترة الطريق ولا ضرر عليه من تحمل مخاطر الطريق اذ ان البضاعة مؤمنة .

غير ان المشتري يقوم بدفع ثمن البضاعة دون ان يقوم بفحصها مما قد ينجم عنه صعوبات ومنازعات وكل ذلك لا ينقص من مزايا بيع سيف CIF وأهميته خاصة وان تنظيمه في نطاق دولي من خلال وضع قواعد خاصة ببيع CIF عرفت باسم قواعد وارسو سنة 1928 و عدلت في مؤتمر اكسفورد سنة 1932 وأصبح يطلق عليها اسم قواعد وارسو اكسفورد .

2- اثار البيع سيف : يتميز عقد بيع سيف بخصائص يمكن حصرها في الاتي :

- التزام البائع بشحن البضاعة والتامين عليها من مخاطر النقل البحري .

- تنتقل الى المشتري ملكية البضاعة من وقت شحنها

- تقع على المشتري مخاطر الطريق من تاريخ الشحن .

كما ان هذا النوع من البيوع يرتب التزامات على كلا طرفيه تتمثل في:

1- التزامات البائع : يلتزم البائع في البيع سيف بعدة التزامات تتمثل في

1- الالتزام بتسليم البضاعة : يلتزم البائع بتسليم البضاعة المتفق عليها مع المشتري وذلك

بحسب الكمية والنوعية والحجم والوزن المتفق عليه وألا يكون قد اخل بالتزامه

2- الالتزام بإبرام عقد النقل : يلتزم البائع بإبرام عقد النقل على نفقته وبالشروط المعتادة ،

وذلك لنقل البضائع الى ميناء الوصول وعلى الطريق المعتاد للرحلة ، كما يلتزم البائع بأداء اجرة

النقل وأية نفقات اخرى لتفريغ البضاعة كما هي محددة فيوقت ومكان الشحن

3- الالتزام بشحن البضاعة : يقوم البائع بوضع البضاعة على ظهر السفينة ويتحمل كل المصاريف الناتجة عن عملية الشحن اضافة الى الرسوم المستحقة على البضاعة بسبب شحنها وتصديرها .

4- الالتزام بالتأمين على البضاعة : ويعد من الالتزامات الاساسية على البائع فهو ملزم بان يؤمن البضاعة من المخاطر التي يمكن ان تعترضها اثناء نقلها بحرا حتى يتمكن من ميناء الشحن الى ميناء الوصول.

5- الالتزام بتسليم المستندات : يلتزم البائع بإرسال المستندات الخاصة بالبضاعة الى المشتري حتى يتمكن من تسلم البضاعة في ميناء الوصول والتأكد من حالتها ، وهذه المستندات هي ( سند الشحن ، وثيقة التأمين ، فاتورة البضاعة تتضمن وصفا للبضاعة وبيان قيمتها )، ويجب على البائع ارسال المستندات في الميعاد المحدد في العقد وإلا جاز للمشتري فسخ العقد البيع مع طلب التعويض.

1-2/ التزامات المشتري : يلتزم المشتري بتسليم المستندات ودفع الثمن وتسلم البضاعة

1- الالتزام بتسليم المستندات : يلتزم المشتري بقبول المستندات المرسلة اليه من طرف البائع اذا كانت تتفق مع شروط عقد البيع وإلا فان للمشتري حق رفضها وعدم تسلمها ، وفي هذه الحالة يجب اخطار البائع بذلك وبيان سبب الرفض، وإذا تسلم المشتري المستندات المرسلة اليه دون أي اعتراض يعتبر قرينة على قبول البضاعة ومطابقة جميع المستندات لشروط العقد.

2- الالتزام بدفع الثمن : وهو التزام اساسي يقوم به المشتري ويشمل قيمة البضاعة وقسط التأمين وأجرة النقل وهو ثمن جزافي يجب دفع المبلغ كاملا دون أي استقلال قيمة على اخرى، ويستوفي البائع حقه بمجرد استلام المشتري للمستندات ومطابقتها لشروط البيع دون الحاجة الانتظار وصول البضاعة وذلك عن طريق فتح الاعتماد المستندي غير قابل للإلغاء لدى البنك

3- الالتزام بتسليم البضاعة : يلتزم المشتري بتسليم البضاعة عند وصولها الى ميناء الوصول المتفق عليه، وذلك بعد فحصها والتحقق من مدى مطابقتها للمستندات التي تسلمها، وفي حالة عدم مطابقتها لشروط العقد فيتعين على المشتري اخطار البائع بذلك خلال فترة معقولة من تاريخ اكتشاف العيب.

ب- انتقال المخاطر في بيع سيف CIF

اقرت قواعد الانكوتيرم ان المخاطر تنتقل الى المشتري بمجرد وضعها على ظهر السفينة أي من وقت شحنها

ب-1/ انتقال ملكية البضاعة الى المشتري : في بيع سيف CIF يتم نقل ملكية البضاعة الى المشتري من وقت شحنها ، ومن ثم تصبح تحت مسؤولية المشتري على ما يقع على البضاعة من اخطار ، غير انه عليه ان يتأكد من خلال سند الشحن وصف البضاعة من حيث العدد والوزن والحجم والحالة والعلامات وغيرها .

ب-2/ انتقال مخاطر الطريق الى المشتري : يترتب على انتقال ملكية البضاعة الى المشتري بمجرد الشحن ، أي ان مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري ، فإذا هلكت او تلفت في الطريق وجب على المشتري ان يدفع الثمن كاملا ، لان هلاك الشيء على مالكة . كما يتحمل المشتري مخاطر التأخير اذا كان البائع قد شحن البضاعة في الوقت المناسب، وعلى المشتري ان يرجع على الناقل بالتعويض وعلى المؤمن بمبلغ التأمين في حالة تعرض البضاعة الى الهلاك ، كما انه من حق المشتري عند وصول البضاعة التحقق من التلف الناشئ عن خطر بحري فيحمله المشتري او ناتج عن عيب سابق فيسأل عنه البائع.

### ثانيا : عقد بيع فوب FOB

هو نوع من انواع البيوع البحرية وأصبح في الوقت الحالي يحتل مكانة هامة خاصة في انجاز الصفقات الضخمة لنقل السلع ، حيث يحتاج المستورد الى اكثر من سفينة للاستئجار فتكون له الفرصة في مناقصة أثمانها، كما له الحق في البحث عن تأمين اقل لبضاعته وهذا من شأنه ان يوفر له مبالغ مالية مهمة

1- تعريفه :هو اتفاق بين البائع والمشتري ، حيث يلتزم البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة التي يحددها المشتري في ميناء الشحن، ويلتزم المشتري بإبرام عقد النقل ودفع اجرة النقل والتأمين على البضاعة مع دفع ثمن البضاعة الى البائع.

ويقصد بمصطلح فوب Free On Bord FOB وهذا يعني ان البائع يقوم بوضع البضاعة على ظهر السفينة التي تعاقدها معها المشتري وفي هذا الوقت تبرأ ذمة البائع من الالتزام بالتسليم ، اما المشتري فيقع على عاتقه ابرام عقد النقل ودفع اجرته ، بالإضافة الى تأمين البضاعة وتحمل جميع النفقات وأخطار العقد الذي يلحق البضاعة، هذا ويتحدد الثمن في البيع بقيمة البضاعة فقط ولا يشمل اجرة النقل ولا قسط التأمين ، ويتم الوفاء عن طريق فتح الاعتماد المستندي كما هو الحال في بيع سيف .

2- اما الصورة الحديثة لبيع فوب FOB : هو ان يقدم البائع الخدمات اضافية الى المشتري بإبرام عقد النقل وعقد التامين لصالح المشتري وذلك بصفته وكيل عنه ، وهذا ما جعل هذا العقد يستعيد مكانه وأصبح بنفس المرتبة مع عقد بيع سيف ، حتى صنف انه من بيوع القيام حسب قواعد الانكوترفر لسنة 2000 .

ولما كان المشتري هو الذي يختار السفينة في بيع فوب FOB في حين ان البائع هو الذي يختار السفينة في بيع سيف SIF، لذلك فان من مصلحة الدول التي لها اسطول بحري وتقوم بالتصنيع وصاحبة البضائع ان تتم عمليات الاستيراد وفق عقد فوب حتى يمكن لها ان تسخر سفنها لنتقل البضائع ، على ان تكون عملية التصدير حسب عقد سيف وذلك حتى تستطيع استغلال سفنها الوطنية ، وبذلك فان العديد من الدول تجبر مواطنيها والمقيمين على اراضيها التعامل معها في مجال التجارة والتصدير بهذه الطريقة وذلك من اجل تشجيع اسطولها التجاري البحري ودعمه ، اما في حالة خوف المستثمر او الدولة من وصول بضائعها الى موانئها فإنها تختار النقل عن طريق عقد فوب وذلك من اجل عدم تحمل تكلفة النقل والتامين .