



أمعة عبد الرحمن ميرة - بجاية  
بئة الحقوق والعلوم السياسية  
قسم القانون الخاص

جامعة بجاية  
Tasdawit n Bgayet  
Université de Béjaïa



# محاضرات في القانون البحري الجزائري

محاضرات موجهة لطلبة السنة  
الثالثة

إعداد الدكتور طاهير رابح  
أستاذ محاضر قسم "أ"

السنة الجامعية: 2023-2022

**بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ**

**Au nom de Dieu le Miséricordieux**

**In the name of Allah, the most gracious, the most merciful**

# قائمة المختصرات

ج ر: جريدة رسمية

ق ب ج: القانون البحري الجزائري

ق م ج: القانون المدني الجزائري

م: مادة

## تمهيد

يكتسي القانون البحري أهمية كبيرة خاصة في الوقت الراهن، نتيجة التطور الذي عرفه العالم في مجال الصناعة البحرية من جهة وفي مجال التجارة البحرية من جهة أخرى، بحيث عرفت التجارة اتساعا كبيرا لم يسبق لها مثيل من قبل.

هذا التطور جعل الدول تتجه نحو عولمة القانون البحري وهذا من خلال جهود منظمة الأمم المتحدة الذي انصب اهتمامها على تقنين مبادئ القانون الدولي، ولهذا الغرض أنشأت لجنة للقانون الدولي، والتي كان من أولوياتها وضع قانون دولي للبحار، إذ قامت هذه اللجنة بدراسات مستمرة أفضت إلى إقرار أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف، وانصب إحدى هذه الاتفاقيات على أعالي البحار<sup>1</sup>، وإنشاء تنظيمات دولية منها: - المنظمة الدولية البحرية OMI - منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية CNUCED - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولية<sup>2</sup> CNUDCI، إبرام الاتفاقيات وشملت عدة موضوعات في التجارة البحرية: التصادم البحري-الامتيازات البحرية-الحجز التحفظي للسفن، النقل البحري للبضائع، التلوث البحري، إلى غير ذلك...

يعد القانون البحري من بين القوانين التي تتوفر على مقومات عولمته وتوحيده مقارنة بغيرها من القوانين، وقد سارت الجزائر على هذا النهج منذ صدور التقنين البحري عام 1976 بموجب أمر رقم 76-80، ونشره بالجريدة الرسمية عام 1977، وهذا من خلال ما تضمنه من أحكام تتوافق والأعراف الدولية ذات الصلة إضافة إلى انضمامها إلى عدة اتفاقيات دولية وإدراج أحكامها في القانون البحري منها التعديلات التي اعتمدها المشرع خاصة عام 1998 وعام 2010. تكون دراستنا لموضوعات هذا المقياس وفق الخطة الآتية:

- الفصل التمهيدي: مفهوم القانون البحري
  - الفصل الأول: السفينة
  - الفصل الثاني: الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة
  - الفصل الثالث: أشخاص الملاحة البحرية
- ## الفصل التمهيدي: مفهوم القانون البحري

<sup>1</sup>بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012، ص. 4.

<sup>2</sup> Voir : MONTAS Arnaud, Droit Maritime, éd, Vuibert, Paris, 2012, p.21.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

تنحصر دراستنا في هذا الفصل على تحديد الإطار المفاهيمي للقانون البحري، ذلك أن دراسة موضوعات القانون البحري تتطلب تحديد مدلوله وظروف نشأته ومصادره وذاتيته، إضافة إلى إبراز خصوصيته مقارنة بغيره من فروع القانون الأخرى، وانتهاءً بتحديد نطاق تطبيقه، ويكون ذلك على النحو الآتي:

### أولاً: تعريف القانون البحر

إن تحديد تعريف القانون البحري يكتسي أهمية وهذا من خلال تحديد المجالات التي ينظمها، وظهر في هذا الإطار عدة تعريفات، بحيث تم تصنيفها إلى تعريف ضيق وتعريف واسع.

1- **التعريف الواسع:** يعني مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم الملاحة البحرية والظروف التي تحيط بها وتتصل مجمل هذه القواعد بأكثر فرع من فروع القانون العام والخاص<sup>3</sup>، ومنها القانون العام البحري والذي ينقسم بدوره إلى: القانون الدولي العام البحري، القانون الإداري البحري، القانون الجزائي البحري، القانون الدولي الخاص، القانون الخاص البحري.

2- **التعريف الضيق:** يتمثل في مجموعة من القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية وأشخاصها<sup>4</sup>.

إضافة إلى كل هذا هناك من يعرف القانون البحري على أنه: "مجموعة من المبادئ والعادات والقواعد المنظمة للعلاقات الناجمة عن الملاحة البحرية في زمن السلم والحرب على السواء"<sup>5</sup>.

إلى جانب ذلك هناك من يعرف القانون البحري من ذلك تعريف الأستاذ: "بوناسيز" Bonassies - القانون البحري بأنه: مجموعة من القواعد القانونية الخاصة والمطبقة مباشرة في النشاطات البحرية"

« L'ensemble des Règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine »<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص. 26-27.

<sup>4</sup> عادل علي المقدادي، السفينة-أشخاص الملاحة -النقل البحري-البيوع البحرية-الحوادث البحرية-التأمين البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص. 7.

زكي شعراوي، القانون البحري: السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989<sup>5</sup>، ص. 8.

<sup>6</sup>Pierre Bonassies, Christian Scapel, Cyril Bloch, Droit Maritime, 4 édition, éd, LGDJ, Paris, 2022, P. 10.

## ثانياً: نشأة وتطور القانون البحري

يعود ظهور القانون البحري إلى عصور بعيدة وقرون قديمة، بحيث نشأ نشأة عرفية ثم تطور إلى أن وضعت تقنيات بحرية في أغلب الدول، ثم أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية قصد توحيد بعض قواعده.

### 1- العصور القديمة

مارست الشعوب المختلفة التجارة البحرية في هذا العصر منها: السومريون في جنوب العراق عن طريق الخليج العربي، كما مارس قدماء المصريون النشاط البحري في البحر الأبيض المتوسط إلا أنه لم تصلنا القواعد التي كانوا يطبقونها في نشاطهم البحري<sup>7</sup>. ثم بعد ذلك مارس الفينيقيون التجارة البحرية ومن بين القواعد التي كانوا يطبقونها "قاعدة الإلقاء في البحر"، التي تعد الأصل التاريخي لقاعدة الخسائر البحرية المشتركة المكرسة في التشريعات المعاصرة. كما عرف الإغريق قاعدة "قرض المخاطرة الجسيمة"، وكانوا يطبقونها في نشاطهم التجاري البحري، ومفاده أن شخصاً يقرض الربان المبلغ اللازم للرحلة البحرية إذا ما وصلت السفينة إلى ميناء مغادرتها سالمة يسترد المقرض مبلغ القرض واشتراك في الأرباح، أما إذا غرقت السفينة، فلا يسترد المقرض المبلغ المقترض، وهو أصل التأمين البحري<sup>8</sup>.

### 2- العصور الوسطى

اكتست هذه الحقبة التاريخية أهمية كبيرة كونها نشأت خلالها قواعد القانون البحري من الأعراف البحرية التي أعطت القانون البحري ذاتيته واستقلالته و وحدته، وكانت للمدن الإيطالية دور في بلورة هذه القواعد منذ القرن الحادي عشر (11) الميلادي، لأن كثيراً من المبادئ وضعت لتمثل في العادات والأعراف البحرية لجزيرة "رودس-RhodesIsland- حيث تم اعتماد "Law Rhodésian"<sup>9</sup>، الذي تبنته تشريعات مدن البحر الأبيض المتوسط التجارية والذي يعتبر بعضها أساساً للقانون البحري الحالي، وعرف النشاط التجاري البحري حركة كبيرة خاصة بعد الحروب الصليبية، فنشأت بذلك عدة قواعد عرفية منها:

<sup>7</sup> شحماط محمود، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص. 18.

علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1988<sup>8</sup>، ص. 10.

<sup>9</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص. 30.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

أ-قواعد أوليرون: وضعت في القرن الثاني عشر الميلادي 1150 م، وسميت بهذا الاسم نسبة إلى المحكمة التي كانت موجودة في جزيرة "أوليرون" على الشاطئ الغربي لفرنسا<sup>10</sup>، وقد كانت أحكامها نافذة في محاكم الشاطئ الأطلسي لأوروبا وانجلترا وبحر المانش.

ب-مجموعة قنصل البحر: سميت نسبة إلى إحدى محاكم برشلونة وترجع هذه المجموعة للقرن الرابع عشر الميلادي<sup>11</sup>، وكانت أحكامها نافذة في بلدان غرب البحر المتوسط، ونظرا لأنها دونت باللغة المحلية لبرشلونة فقد كان تأثيرها محدودا خارج إسبانيا.

ج-مرشد البحر: وضعت في القرن السادس عشر في مدينة "روان" الفرنسية لتطبق في مدن شمال فرنسا وسميت بمرشد البحر لأنها اعتبرت دليلا للعلاقات البحرية وترجع أهميتها إلى أنها أول مجموعة لعقد التامين البحري على ما كان له في ذلك الحين.

### 3-العصر الحديث

شهد هذا العصر نمو الملاحة البحرية وازدهارها وتطور وسائلها الفنية وظهرت الحاجة ماسة إلى تقنين قواعد القانون البحري ليسهل الاطلاع عليها وتطبيقها<sup>12</sup>، أمر Ordonnance de la Marine de Colbert في أوت من عام 1681، يتضمن قانونا خاصا بالبحر جمع فيه قواعد القانون البحري العام والخاص ضمن 704 مادة.

اثر اندلاع الثورة الفرنسية عام 1789، أوصت الجمعية الوطنية بوضع تقنين عام شامل للقانون المدني وآخر للقانون التجاري، فشكلت لجنة لهذا الغرض، وتمكنت من إنهاء عملها في عام 1801، غير أن التقنين تم إصداره في 1807، ويتضمن الكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي قواعد التجارة البحرية ويكاد يكون إعادة لصياغة للقانون الخاص بالبحرية الصادر عام 1681<sup>13</sup>، وكان لهذا التقنين اثر كبير على المستوى الأوروبي والعالمى، بحيث قامت العديد من الدول بوضع قوانينها البحرية أسوة بالقانون الفرنسي، منها جمهورية مصر التي أصدرت قانون

<sup>10</sup>MONTAS Arnaud, Droit Maritime, éd, Vuibert, Paris, 2012 , p.22.

<sup>11</sup>IBID, p. 23.

<sup>12</sup>عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص. 31.

<sup>13</sup>MONTAS Arnaud, Op. cit, p. 23

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

التجارة البحرية عام 1883 وهو عبارة عن صورة طبق الأصل للكتاب الثاني من التقنين الفرنسي<sup>14</sup>.

### ثالثاً: مصادر القانون البحري

يعتمد القانون البحري على مجموعة من المصادر يعود إليها القاضي للفصل في النزاعات المعروضة أمامه والمتصلة بالملاحة البحرية و لا تختلف هذه المصادر عن غيرها من فروع القانون الأخرى، وتتمثل في:

#### 1-الاتفاقيات الدولية

تشكل الاتفاقيات الدولية مصدراً أساسياً ومهما للقانون البحري وهذا بالنظر لطبيعة النشاط الذي ينظمه هذا القانون والذي يتخطى في أغلبه حدود الدولة الواحدة، وتهدف هذه الاتفاقيات إلى توحيد قواعد التجارة البحرية<sup>15</sup>، كون القانون البحري يتوفر على مقومات توحيد أكثر من غيره من فروع القانون الأخرى، وقد أبرمت في هذا الإطار عدة اتفاقيات دولية ومن بينها:

- اتفاقية بروكسل المبرمة في 10/04/1926 لتوحيد القواعد الخاصة بالامتيازات البحرية والرهون، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-71، المؤرخ في 02/03/1964.
- الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية المبرمة في "بروكسل" بتاريخ 23/09/1953.
- اتفاقية "لندن" بشأن تحديد المسؤولية المبرمة في 19/10/1967 لعام 1957
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعروفة بإسم "قواعد هامبورغ" المبرمة بتاريخ 21/03/1978

<sup>14</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة)، السفينة - أشخاص الملاحة البحرية-النقل البحري-الحوادث البحرية-الضمان (التأمين البحري)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص. 15.

<sup>15</sup> وفي هذا الإطار اتبعت ثلاث طرق، أولها وضع قواعد موحدة للأخذ بها في العقود البحرية محل النصوص الوطنية، حيثما تكون هذه النصوص مفسرة ومكملة لإرادة المتعاقدين وقد التزمت هذه الطريقة جمعية القانون الدولي، وضعت عدة قواعد منها "بورك و أنفرس"، وقواعد بيع "سيف- CIF"، ثانيهما إبرام اتفاقيات دولية كما بينا ذلك، وثالثهما وضع اتفاقية دولية تتضمن قانوناً موحداً يحل محل التشريع الوطني، أنظر في ذلك: محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص. 22-23.



## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد حول الحجز التحفظي للسفن المبرمة في "بروكسل" بتاريخ 10/05/1952، بموجب المرسوم رقم 64-171، المؤرخ في 08/06/1964.
- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة البحرية الأخرى المبرمة في "بروكسل" في 10/05/1952.
- لمعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مادة التصادم المبرمة في "بروكسل" في 10/05/1952.
- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد مسؤولية ملك السفن المبرمة في بروكسل بتاريخ 10/10/1957، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 08/30/1964

### 2- التشريع

يتمثل في مجموعة القواعد التي يتضمنها التقنين البحري ومختلف النصوص التنظيمية التكميلية الصادرة في مجال التجارة البحرية أو النشاط البحري<sup>16</sup>.

كانت الجزائر في ظل الاحتلال الفرنسي تطبق المرسوم الصادر عام 1681 والذي ظل ساري المفعول إلى أن صدر قانون التجارة البحرية الفرنسية عام 1807 والذي تضمن مجمل قواعد التجارة البحرية التي كانت سائدة قبل صدور مرسوم 1681<sup>17</sup>، ونظم المشرع الجزائري الملاحة البحرية بموجب أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23/10/1976، يتضمن القانون البحري ج ر ج ج عدد 46 صادر بتاريخ 10/04/1977، عدل بموجب قانون رقم 98-05 مؤرخ في 25/06/1998، ج ر عدد 47، صادر بتاريخ 27/06/1998، وبموجب قانون رقم 10-04 مؤرخ في 15/08/2010، ج ر عدد 46، صادر بتاريخ 18/08/2010.

إضافة إلى مختلف المراسيم التنفيذية الصادرة في هذا المجال منها:

-مرسوم تنفيذي رقم 05-102 مؤرخ في 26/03/2005، يحدد النظامي النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج ر عدد 22، صادر بتاريخ 27/03/2005.

<sup>16</sup> المرجع نفسه، ص. 18.

<sup>17</sup> Ordonnance de la Marine du mois d'Aout 1681, <http://www.fortunes-de-mer.com/france>, consulte le 10/03/2023 à 22h00.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابع

-مرسوم تنفيذي رقم 02-143 مؤرخ في 16/04/2002 يحدد الشهادات وشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها ر ج ر عدد 29، صادر بتاريخ 24/04/2002.

### 3- العرف والعادات البحرية

يعد مصدر من مصادر القانون ذلك أن القواعد البحرية عرفية النشأة، وهو عبارة عن مجموع القواعد التي وضعها العاملون في البحر واتبعوها لفترة طويلة مع اعتقادهم بالزاميتها، إذ يلجأ القاضي إليها عند قصور نصوص التشريع بشأن نزاع معروض أمامه.

أما العادات البحرية والتي يستعين القاضي بها كذلك، فهي قواعد تواتر عليها المنشغلون بالنشاط البحري على إتباعها بصفة منتظمة بحيث لا تستمد قوتها الإلزامية من اعتقاد المعني بها بل من إرادة المتعاقدين واتجاهها صراحة أو ضمنا للأخذ بها<sup>18</sup>.

### 4- القضاء

يقصد به مجموع الأحكام الصادرة عن المحاكم في المنازعات البحرية، ويعد مصدر تفسيري يستأنس به القاضي لاستخلاص القواعد أو تقصي مفهومها حين الفصل في النزاعات وتعد بمثابة أحكام بالغة الأهمية في المجال البحري ومرد ذلك ما يبذله القاضي من جهد في تفسير النصوص المتصلة بالملاحة البحرية لاستنباط الحلول للمشاكل البحرية التي لم يعالجها المشرع أو الاتفاقيات الدولية أو المسائل المستجدة أي ظهرت حديثا. وتهتم أغلب الدول بتدوين أحكام القضاء البحري في دوريات خاصة تضم مختلف أحكام القضاء<sup>19</sup>:

- المجلة الدولية للقانون البحري R.I.D.M
- مجلة القانون البحري المقارن R.D.M.C
- مجموعة أسبينال للقضايا البحرية Aspinall's Reports maritimes cases
- مجموعة اللويدز Lloyd's List Law reports
- الجزائر: مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية R D T A P

<sup>18</sup> محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص. 21.

<sup>19</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 19.

عبارة عن مجموع ما يستنبطه فقهاء القانون البحري حينما يفسرون النصوص القانونية أو تعليقاتهم على الأحكام القضائية، ذلك أن الفقه يفسر النصوص القانونية من خلال إبراز ما يعترها من نقص و ما يشوبها من عيوب واقتراح ما يراه ضروريا فيها من تعديل، وعادة ما يستعين القاضي بأرائهم ، كما يعتبر الفقه عامل مساعد في تطور القانون البحري من خلال إبرام اتفاقيات دولية لأن الفقهاء غالبا ما يتناولوا دراسة المعاهدات الدولية في كتبهم وتدوين آرائهم بشأن أحكامها<sup>20</sup>.

### رابعا: خصوصية القانون البحري

يتسم القانون البحري بنوع من الاستقلالية عن غيرها من فروع القانون الأخرى وهذا بالنظر للقواعد التي يتضمنها والتي لا نظير لها في باقي فروع القانون وبالتحديد القانون التجاري باعتبارها الأصل في مجال التجارة عامة:

**1-قاعدة الخسائر البحرية المشتركة:** إذا كانت القاعدة العامة تنص على أن مسبب الضرر أن يعوض المضرور تعويضا كاملا، فإن هذه القاعدة يشترك فيها كل أطراف الرحلة البحرية، مجهز السفينة والشاحنين بما فيهم المضرور قصد التخفيف من الخسائر لمواجهة الأضرار الكبيرة التي قد تتعرض لها السفينة<sup>21</sup>. كرس المشرع الجزائري هذه القاعدة في المواد من 299 إلى 331، من حيث تعريفها وتصنيفها والمساهمة فيها وتسويتها<sup>22</sup>.

**2-طرق الإثبات:** إذا كان الإثبات في المجال التجاري حر وهذا تماشيا مع ما تقنضيه المعاملات التجارية، فإنه في القانون البحري يشترط الكتابة لإثبات الالتزامات التي تنشأ بمناسبة الاستغلال البحري، ذلك أن الرحلة البحرية قد تستغرق وقت طويلا مما يتطلب الأمر بوجود إثباتها خشية نسيانها، وهذا راجع لما تتصف به الرحلة البحرية من مخاطر يخشى بسببها زوال تلك الالتزامات لذا ينبغي كتابة الالتزامات ضروري في التجارة البحرية<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص. 18.

<sup>21</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 11.

<sup>22</sup> لمزيد من التفصيل في هذا الموضوع أنظر في ذلك: مخالفة كريم، الخسائر البحرية المشتركة و طرق تسويتها على ضوء الأمر 80/76 المعدل والمتمم في الجزائر والنظم المقارنة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة باتنة، الجزائر، مجلد 3، عدد 1، 2016، ص. 348-367.

<sup>23</sup> كمال حمدي، القانون البحري، السفينة أشخاص الملاحة البحرية-استغلال السفينة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص. 9.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

**3-ملاحيات الربان:** يحتل الربان مركزا قانونيا يخوله سلطات واسعة تفوق ما يتمتع بهالوكيل بموجب الوكالة المعروفة في ميدان التجارة وهذه السلطات منها: التحقيق واستجواب أفراد الطاقم الموجودين على متن السفينة والذين ارتكبوا المخالفات، و التحقيق مع الأشخاص الذين يرتكبون الجرائم البحرية على متن السفينة وحبس المتهم ان اقتضى الأمر ذلك، كما له سلطات إبرام بعض العقود<sup>24</sup>.

**4-تحديد مسؤولية مالك السفينة:** كانت ولا زالت التجارة البحرية تحكمها الأعراف إلى جانب التشريع، فقد جرى العرف بالسماح لكل من مالك السفينة أو تجهزها أو الناقل البحري بالاتفاق على تحديد مسؤولية كل منهم عن الأضرار التي قد يسببها كل واحد منهم للأخر<sup>25</sup>، كون الرحلة البحرية قد تتضمن مخاطر معروفة في ميدان التجارة البحرية، إذ يكون التعويض في حدود الثروة البحرية.

### رابعا: نطاق تطبيق القانون البحري

يطبق القانون البحري على الملاحة البحرية دون غيرها وبذلك تخرج الملاحة النهرية عن نطاق تطبيق القانون البحري<sup>26</sup>، وتعني تلك الملاحة التي تقوم بها السفن دون غيرها، وهذه السفن عادة يكون لها شكلها الذي يميزها عن غيرها كالمركب مثلا، فالسفن تكون لها أبعاد وقوة وطريقة بناء يختلف عن المراكب التي تستخدم في الأنهار ومع ذلك فان هناك من الفقهاء يأخذ بالمكان الذي تنم فيه الملاحة البحرية ولا يهتم بالوسيلة التي تقوم به مهما كان شكلها أو حجمها أو طريقة بنائها.

بناءً على ذلك تعد ملاحة نهريّة إذا كانت في المياه الداخلية (وبالتحديد الأنهار والقنوات)، وتكون ملاحة بحرية إذا كانت في البحار ألا معيار مكان الملاحة يشترط أن تكون في مياه عادة تتسم بمخاطر معروفة وعلى هذا الأساس فالمياه الداخلية التي لايشملها مفهوم الملاحة البحرية، غالبا تكون فيها الملاحة أقل خطر أو أسهل من البحرية.

عرف المشرع الملاحة البحرية في المادة 161 على أنها الملاحة التي تمارس في البحر والمياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون.

<sup>24</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد، مرجع سابق، ص. 35.

<sup>25</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 12.

<sup>26</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد، مرجع سابق، ص. 40.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

وبذلك تخرج الملاحة النهرية عن نطاق تطبيق القانون البحري والتي تمارس بالمراكب، وتنقسم الملاحة البحرية إلى عدة تقسيمات من حيث الغرض ومن حيث المسافة التي تقطعها السفن وهي:

### 1-تقسيم الملاحة من حيث الغرض(موضوعها)

تنقسم الملاحة البحرية إلى ملاحه تجارية وهي الأكثر شيوعا، وملاحه صيد، وملاحه نزهة ومساعدة وهي الأقل شيوعا.

**أ-الملاحه التجارية** يهدف هذا النوع إلى تحقيق الربح من خلال نقل المسافرين أو البضائع دون التمييز بين السفن المملوكة للدولة أو الخاصة، وهذا النوع هو الشائع في ميدان الملاحة البحرية ، ومعظم قواعد القانون البحري وضعت لتنظيم هذا النشاط<sup>27</sup>.

**ب-ملاحه صيد:** يقصد بها صيد الأسماك والحيوانات البحرية بقصد الربح<sup>28</sup>. تخضع للقانون البحري استنادا لأحكام المادة 161 من ق ب ج .

**ج-ملاحه نزهة:** تعني الملاحة التي تقتصر على أعمال النزهة في البحر رغم أنها لا تهدف إلى تحقيق الربح إلا أنها تندرج ضمن الملاحة البحرية وبذلك تخضع للقانون البحري بالنظر للأخطار التي تتعرض لها في البحر<sup>29</sup>.

**د-ملاحه المساعدة:** تخص السفن التي تقوم بتقديم المساعدة كالإرشاد والقطر والإنقاذ لمختلف السفن التي تمارس أنواع مختلفة من الملاحة<sup>30</sup>.

### 2-تقسيم الملاحة بحسب المسافة

تنقسم إلى ملاحه ساحلية وملاحه أعالي البحار، ولكل منها خصائصها تميزها عن غيرها من حيث اشتراط مؤهلات عالية في الربان كما هو الشأن بالنسبة لملاحه أعالي البحار ومدى تحمل السفينة للمخاطر البحرية.

**أ-الملاحه الساحلية:** تنقسم بدورها إلى ملاحه ساحلية وطنية وهي الملاحة التي تتم بين مينائين في السواحل الوطنية<sup>31</sup>، وتوجد

<sup>27</sup>مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 11.

<sup>28</sup>عبد القادر العطير، باسم محمد، مرجع سابق، ص. 44.

<sup>29</sup>مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 11.

<sup>30</sup>كمال حمدي، مرجع سابق، ص. 12.

<sup>31</sup>المرجع نفسه، ص. 22.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

ملاحة ساحلية وطنية صغرى والتي تتم بين مينائين يقعان على بحر واحد كالملاحة الساحلية التي تقوم بها السفن الجزائرية كالملاحة بين ميناء بجاية وميناء عنابة.

**وملاحة ساحلية كبرى** والتي تكون بين مينائين على بحرين مختلفين في إقليم الدولة الواحدة<sup>32</sup>، مثل الملاحة التي تقوم بها السفن المغربية بين ميناء مراكش وميناء وجدة.

**وملاحة ساحلية دولية** وتكون بين مينائين تابعين لدولتين مختلفتين على ضفة بحر واحد<sup>33</sup>، كالملاحة بين ميناء جزائري وميناء ليبيا، بحيث أن السفن في هذه الحالة لا تدخل منطقة أعالي البحار وإنما تسير على المياه الإقليمية لدولة الجزائر ثم تونس وصولاً لميناء بليبيا.

**ب-ملاحة أعالي البحار** تعد ملاحة بعيدة المدى من حيث طول المسافة التي تبحر فيها السفينة والوقت الذي تستغرقه. وهذه المنطقة لا تخضع لسيادة أية دولة فالملاحة فيها حرة غير أنها تتسم بالخطورة من حيث أخطار البحر والقرصنة<sup>34</sup>.

يتضح أثر هذه التفرقة في الجانب الإداري فقط، إذ تخصص الملاحة الساحلية للسفن الوطنية دون الأجنبية إلا استثناء كما هو الحال في القانون البحري الجزائري، حيث تنص المادة 166 من ق ب ج، على أن تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية، إلا في حالات استثنائية المقررة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية طبقاً للاتفاقيات الحكومية المشتركة.

### 3-تقسيم الملاحة إلى عامة وخاصة<sup>35</sup>:

**أ-الملاحة العامة:** تقوم بها السفن الحكومية غير المخصصة للتجارة كالسفن الحربية وسفن الخدمات العامة كالرقابة والتعليم والتموين، هذا النوع من الملاحة لا يخضع للقانون البحري في أغلب الدول.

**ب-الملاحة الخاصة:** تقوم بها سفن تابعة لأفراد وشركات سواء كانت بغرض التجارة أو الصيد أو النزهة وسواء كانت في السواحل أو أعالي البحار.

**ج-الملاحة المختلطة:** الملاحة التي تتم في جزء منها في نهر وفي جزء آخر في البحر، كما لو سارت سفينة في ميناء النيل ثم خرجت

<sup>32</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد، مرجع سابق، ص. 42.

<sup>33</sup> كمال حمدي، مرجع سابق، ص. 11.

<sup>34</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد، مرجع سابق، ص. 42.

<sup>35</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 22.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

---

إلى البحر، أو سارت من لندن عبر نهر التايمز ثم دخلت البحر<sup>36</sup>، والواقع أن طابع هذه الرحلة يختلف من رحلة لأخرى بحسب طول المسافة في كل من الأنهار أو البحار، فهي تعتبر ملاحه بحرية إذا كانت في هذا البحر هي الرئيسية وعليه تخضع للقانون البحري، والعكس صحيح.

---

<sup>36</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 13.

## الفصل الأول

### السفينة كأداة للملاحة البحرية

يطبق القانون البحري على الملاحة البحرية كما سبق و أن  
اشرنا والوسيلة المستعملة في ذلك هي السفينة، ولكي تتخذ هذه  
الوسيلة أو الأداة وصف السفينة ينبغي أن تخصص للملاحة البحرية  
ومن خلال هذا التلازم القائم بين السفينة والملاحة البحرية يظهر  
النظام القانوني للسفينة.

#### أولاً: النظام القانوني للسفينة

نرتكز في هذا العنصر على تحديد مدلول السفينة وطبيعتها  
القانونية، وحالتها المدنية.

#### 1-تعريف السفينة

تبرز أهمية تعريف السفينة في وجهين فمن جهة أدى التطور  
التكنولوجي إلى استحداث العديد من الأدوات والمنشآت البحرية  
بأبعاد صغيرة للتسلية كالقوارب الهوائية والدراجات  
البخارية<sup>37</sup>، والألواح الشراعية كما ظهرت في المقابل منشآت  
أخرى ذات أبعاد كبيرة كمنصات التنقيب أو الحفر والمحطات  
والمصانع العائمة مما يثير التساؤل حول مدى اعتبارها سفن أو  
لا، من جهة أخرى فإن إضفاء وصف السفينة على المنشأة يتوقف على  
تطبيق مجموعة من النصوص القانونية التي تخص السفن دون غيرها.

عرف المشرع الجزائري السفينة في م/13 من القانون البحري  
على أنها: «تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية  
أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة  
وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه  
الملاحة<sup>38</sup>».

أطلق المشرع وصف السفينة على كل عمارة بحرية أو آلية  
عائمة متى تم تخصيصها للملاحة البحرية، أما الآليات العائمة  
والمستقرة في مكانها ولا تخرج عن الميناء لا تكتسب وصف السفينة  
إلا إذا تم تخصيصها فيما بعد للملاحة مثل: "الأرصفة العائمة -  
المدارسالعائمة-المستشفيات العائمة- القوارب". ووصف السفينة  
لا يقتصر على هيكلها فقط من مقدمة و مؤخرة -جانبيين والسطح -

<sup>37</sup>أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية،  
المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلد 5، جامعة تلمسان، مجلد  
5، عدد 7، 2018، ص. 359.

<sup>38</sup>أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23/10/1976، يتضمن القانون البحري ج ر ج ج عدد  
46 صادر بتاريخ 10/04/1977، معدل ومتمم.



## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

وإنما يشمل كل توابع السفينة المتمثلة في الملحقات اللازمة لاستغلالها فهناك ما هو ضروري لإلقاء السفينة في البحر لأول مرة مثل آلات الإنارة ومضخة المياه والرادار<sup>39</sup>، وهناك من اللواحق تضاف عند تجهيز السفينة لأول مرة كقوارب النجاة وشباك الصيد... الخ.

والعبرة في اعتبار هذه اللواحق توابع السفينة كونها تخضع لنفس الأحكام القانونية التي تخضع لها السفينة كالبيع أو الرهن أو التأمين إلا إذا وجد اتفاق يستبعد ذلك.

### 2- شروط اكتساب العمارة البحرية وصف السفينة

توجد شروط أوردها الفقه وتبنتها التشريعات بأنه لكي تعتبر كل عمارة بحرية سفينة يجب أن تكون صالحة للقيام بالملاحة البحرية، وأن تخصص لممارسة الملاحة على وجه الاعتياد.

#### أ- شرط الصلاحية للملاحة البحرية

يجب على المنشأة البحرية أن تكون قادرة على مباشرة الملاحة البحرية والتعرض لمخاطر البحر المتصلة بهذه الملاحة، ولا يكفي مجرد قدرتها على أن تطفو على سطح الماء، وعليه لا تعتبر سفننا الأشياء العائمة التي لا تستطيع القيام بالملاحة كالأرصفة العائمة والكراكات- الصنادل - الموانئ وغيرها من المنشآت التي تنقل البضائع أو الركاب داخل الموانئ من السفن إلى الأرصفة أو العكس<sup>40</sup>.

وبهذا الوصف تكتسب العمارة البحرية وصف السفينة بغض النظر عن الوسيلة التي تعتمد عليها في السير في البحر فيستوي في ذلك أن تكون الوسيلة المستخدمة هي قوة الرياح أو الطاقة الذرية، كما يستوي أن تكون الآلة العائمة قادرة على مباشرة الملاحة البحرية الساحلية أو يمكنها القيام بالملاحة في أعالي البحار، ويستوي كذلك أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة التجارية أو لملاحة الصيد أو لملاحة النزهة.

<sup>39</sup> علي عادل المقدادي، مرجع سابق، ص. 25.

<sup>40</sup> كمال حمدي، مرجع سابق، ص. 29.

ب-تخصيص الآلية العائمة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد

لكي تتكسب المنشأة العائمة وصف السفينة لا يكفي مجرد صلاحيتها للملاحة، بل يجب أن تخصص للقيام بهذه الملاحة على وجه الاعتياد، أي ينبغي أن تقوم بالملاحة البحرية فعلا سواء بطريقة منتظمة أو منقطعة، أما إذا كانت المنشأة مخصصة للملاحة في الأنهار والقنوات فإنها لا تعتبر سفينة، وإنما تعتبر مركب « Bateau » حتى ولو كانت بحكم بنائها قادرة على الملاحة البحرية، كما تستبعد المنشآت الطافية على سطح البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة كالأرصفة العائمة والمستشفيات البحرية، والفنادق البحرية، والقوارب التي تستعمل في الغطس، فإن كانت تتحرك في المياه البحرية إلا أنها ليست مخصصة للملاحة البحرية بمعنى الكلمة.

وتخصيص المنشأة أو الآلية العائمة للملاحة البحرية على نحو معتاد يعني عدم اكتساب المراكب المخصصة للملاحة النهرية وصف السفينة حتى ولو قامت بالملاحة البحرية على سبيل الاستثناء، والعكس من ذلك لا يتغير وصف السفينة المخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد وحتى ولو قامت بالملاحة النهرية على سبيل الاستثناء<sup>41</sup>، وأما إذا كانت تقوم بملاحة مختلطة أي ملاحة نهريّة وملاحة بحرية فالعبرة بنشاطها الغالب.

2- الطبيعة القانونية للسفينة

تعتبر السفينة من الأموال لأنها تدخل بطبيعتها في التعامل، وعليه يمكن أن تكون محلا للحقوق المالية، وهذا ما تدل عليه نص المادة 49 من ق ب ج على أنه: « إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق<sup>42</sup> »، و أضافت المادة 54 من ذات القانون على أنه: ( تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقا لأحكام مطلقة لقانون التسجيل<sup>43</sup> ». وتعد السفن مال مقول لأنها ليست مستقرة أو ثابتة وإنما معدة بطبيعتها للانتقال من مكان إلى آخر ويترتب على ذلك وجوب خضوعها لأحكام القانون المدني الخاصة بالمنقول إلا أنها لا تخضع لبعض الأحكام منها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية<sup>44</sup>، كما أن انتقال الملكية في المنقول يتم بالتراضي،

<sup>41</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص. 16.

<sup>42</sup> المادة 49 من أمر رقم 76-80 السابق.

<sup>43</sup> المادة 54 من نفس الأمر.

<sup>44</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص. 17.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

فإن السفن لا تنتقل ملكيتها إلا بمحرر رسمي صادر عن الموثق يتم تسجيله للاحتجاج به على الغير، ومرد هذه الازدواجية في الطبيعة القانونية للسفينة يعود غالبا إلى كونها من المنقولات ذات قيمة مالية معتبرة تقوم بدور أساسي في التجارة والاقتصاد الوطني حتى أن البعض يطلق عليها اسم عقارات البحر.

وتقترب السفن من العقارات من حيث جواز رهنها رهنا رسميا، وهو رهن لا يرد إلا على العقارات ويلزم بتسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها ويخضع الحجز على السفن لإجراءات قريبة من إجراءات الحجز على العقارات كالحجز التحفظي<sup>45</sup>، كما تخول لصاحب الامتياز التي ترد على السفينة الدائن الممتاز من تتبعها في أي يد تكون مثل حقوق الامتياز الواردة على العقار.

ومع ذلك وإن كانت السفينة مال منقول إلا أنها تختلف عن هذه الأموال كذلك من حيث أن القانون خول لها حق اتخاذ جنسية واسم ومواطن، ووثائق خاصة بها والتي تشكل بما يسمى بشخصية السفينة والغرض من ذلك هو تمييزها عن غيرها من السفن<sup>46</sup>.

### 3- عناصر شخصية السفينة" الحالة المدنية للسفينة"

تشتمل عناصر شخصية السفينة طبقا للمادة 14 من ق ب ج على الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية، إضافة إلى الدرجة وهذا استنادا إلى المادة 200 من ق ب ج.

**أ- الاسم:** يعد عنصرا مهما من بين عناصر شخصية السفينة و وضعه على السفينة إلزامي، ورد هذا العنصر في المادة 16 من ق ب ج على أنه: « يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة باختيار اسمها » ، يتضح من هذا النص أن وضع اسم السفينة إجباري، ولمالك السفينة اختيار الاسم المناسب بشرط عدم تعارضه مع النظام العام والآداب العامة وألا يتشابه مع أسماء سفن أخرى تفاديا للاختلاط بين السفن.

يجب أن يوضع الاسم بشكل ظاهر على مقدمة السفينة من الجانبين وعلى المؤخرة ويكون بلون مغاير للون السفينة، وأن يكتب بأحرف عربية ولاتينية و لا يمكن تغييره إلا بموافقة السلطة الإدارية المختصة.

<sup>45</sup> بشأن موضوع الحجز التحفظي على السفن، أنظر: بهجت عبد الله فايد، الحجز التحفظي على السفن، (دراسة مقارنة)، مجلة القانون والاقتصاد، العدد 58، جامعة القاهرة، مصر، 2008، ص ص. 7-112.

<sup>46</sup> علي عادل المقدادي، مرجع سابق، ص. 27.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

### ب-حمولة السفينة

هذا العنصر هو الآخر لا يقل أهمية عن سابقه، فمعرفة حمولة السفينة أمر بديهي، ويقصد بحمولة السفينة طاقتها الداخلية أو سعتها الحجمية، و وحدة حمولة السفينة هي الطن الحجمي الذي يساوي 2,83 م<sup>3</sup> ، أي ما يعادل 100 قدم مكعب، والحمولة نوعان: الحمولة الكلية والحمولة الصافية، الحمولة الكلية تشمل كامل السعة الداخلية للسفينة بما في ذلك الآلات الموجودة داخلها. أما الحمولة الصافية تتمثل في سعة السفينة لنقل البضائع والمسافرين ولا تشمل الأماكن التي تشغلها التجهيزات والملاحين الموجودين على متنها، للحمولة أهمية كبيرة في تحديد<sup>47</sup>:

- رسوم الموانئ وتكاليف الإرشاد: ذلك أنه كلما كانت سعة السفينة كبيرة كلما كانت التكاليف أكثر، و أن تحديدها يركز أساسا على الحمولة.

- تحديد قيمة أجرة النقل: إن تحديد أجرة النقل يتوقف أساسا على طاقة حمولة السفينة فكلما ازدادت طاقة حمولتها كلما ازدادت أجرة النقل.

- تحديد مسؤولية مالك السفينة: إن تحديد مسؤولية مالك السفينة يتوقف عن النظام المتبع، فإذا كان النظام جزافي فإن تحديد المبلغ يكون وفقا لسعة السفينة.

### ج- الموطن (ميناء التسجيل)

يجب أن تسجل السفينة في ميناء معين والذي تتخذه موطنها، وهذا ما نصت عليه المادة 17 من ق ب ج على أن موطن السفينة هو ميناء تسجيلها وللمالك السفينة حرية اختيار هذا الميناء واتخاذها كموطن للسفينة<sup>48</sup>، حتى ولو كان ميناء التسجيل يختلف عن ميناء الاستغلال كأن يكون مثلا ميناء بجاية هو ميناء التسجيل وميناء الجزائر العاصمة هو ميناء الاستغلال.

ويجب أن يكون الموطن مكتوبا على السفينة، ويرتبط ميناء التسجيل بالجنسية الوطنية، غير أنه توجد بعض الدول تسمح للسفن الأجنبية بالتسجيل في موانئها.

تبرز أهمية اختيار موطن السفينة في ، كما تسمح للغير بالاطلاع على مختلف التصرفات القانونية المترتبة على السفينة

<sup>47</sup>MONTAS Arnaud, Droit Maritime, éd, Vuibert, Paris, 2012 , p. 53.

<sup>48</sup> المادة 17 من أمر 76-80 السابق.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

من رهن...، ويكون بالرجوع إلى سجل السفينة الموجود لدى مصلحة التسجيل البحري في موطن السفينة.

### د-درجة السفينة

لقد سبق و أن أشرنا بأنه لم يرد هذا العنصر في نص المادة 14 السابقة، رغم ذلك إلا أنه يعتبر من عناصر شخصية السفينة، وهذا بالرجوع إلى نص المادة 200 التي اشترطت شهادة رتبة السفينة في إطار الوثائق المطلوبة للإبحار ملف تسجيل السفينة، هذا ما يدل على أن الدرجة تدرج ضمن عناصر شخصية السفينة<sup>49</sup>.

للسفينة درجة أو مرتبة تقدر لها بمراعاة كيفية بنائها وصفاتها البحرية وعمرها ومدى استيفائها لشروط السلامة، فقد تكون السفينة من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة وهكذا، ولدرجة السفينة أهمية كبيرة في تحديد ذاتيتها فضلا على أنها محل اعتبار حين إبرام العقود المتعلقة بالسفينة كالبيع والإيجار والتأمين.

تتولى تقدير أو منح درجة السفينة هيئات خاصة تسمى بهيئات تصنيف السفن « Sociétés de Classifications » وأهمها: Lloyd's Register of shipping وهي شركة انجليزية، و توجد شركة فرنسية وهي Bureau Veritas- وشركة أمريكية تسمى "American Bureau of shipping- والدرجات التي تصدرها شركات التصنيف ذات قيمة دولية معترف بها في كافة الدول، وحصول السفينة على درجة معينة من احدي هيئات التصنيف يعد قرينة قانونية على صلاحياتها للملاحة وإن كانت هذه القرينة قابلة لإثبات العكس<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> المادة 200 من أمر رقم 76-80 السابق.

<sup>50</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 37.

ه-جنسية السفينة

تمنح الجنسية كأصل عام للأشخاص دون الأموال، ولكن استثناء من هذا الأصل تمنح الجنسية للسفن وهذا راجع لعدة اعتبارات منها تحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم والتصرفات التي تقع على متن السفينة.

كما تعد جنسية السفينة في بعض الحالات أكثر أهمية من جنسية الأشخاص فإذا كانت هناك حالات يكون فيها الشخص عديم الجنسية أو متعدد الجنسيات وهذا ما لا نجده بالنسبة لجنسية السفينة، فإذا كانت السفينة بدون جنسية تعتبر بمثابة سفينة قرصنة<sup>51</sup>، و لا يمكن كذلك أن تكون للسفينة عدة جنسيات أي أكثر من جنسية واحدة حتى لا تخضع لأكثر من نظام قانوني واحد<sup>52</sup>، و إذا ما حصل ذلك فإنها تعتبر كأنها لم تحمل أية جنسية، و تتمحور الشروط التي تتطلبها الدول المختلفة بصفة عامة للحصول على جنسيتها بين ثلاث شروط تتمثل في:

- شرط البناء الوطني

- شرط الملكية الوطنية

- الطاقم الوطني.

**أ- شرط البناء الوطني:** يتمثل هذا الشرط في أن هناك بعض الدول تشترط لمنح جنسيتها للسفينة أن تكون مصنوعة أو تم بنائها في مصانعها، وبناء على ذلك لا يمكن منح الجنسية لسفن تم بنائها في دول أجنبية، إن مثل هذا الشرط تأخذ به الدول المتقدمة في مجال صناعة السفن بتقنيات عالية وبكميات كبيرة لذلك فهي ليست بحاجة لاقتناء السفن من الدول الأخرى<sup>53</sup>، إذ تحرص على حماية إنتاجها الوطني من المنافسة الأجنبية بخلاف الدول النامية كالجزائر التي لا تتوفر على مصانع للسفن و إنما لها ورشات تهتم خصوصا ببناء سفن الصيد ذات أحجام متوسطة نسبيا، كما أن برامج البناء بهذه الورشات موجهة أساسا الهياكل والتجهيزات

<sup>51</sup> بشأن القرصنة، أنظر: وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي تامنغست، المجلد 1، عدد 1، 2012، ص 88.

<sup>52</sup> كمال حمدي، مرجع سابق، ص. 42.

<sup>53</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد، مرجع سابق، ص. 69.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

ذات الأهمية الثانوية<sup>54</sup>، فليس من مصلحتها الأخذ بهذا الشرط ، فتطوير الأسطول البحري الوطني يعتمد على اقتناء هذه السفن لهذا نجد المشرع الجزائري لم يأخذ بهذا الشرط.

كما أن الدول المتقدمة في مجال صناعة السفن لم تأخذ هي الأخرى بهذا الشرط كونها لا تخشى المنافسة الخارجية، وهناك دول تخلت عنه مثل فرنسا بسبب ارتفاع تكاليف صناعة السفن.

**ب- شرط الملكية الوطنية:** يعني أن تكون السفينة مملوكة لرعايا الدولة، وعلى أساس ذلك تمنح الدولة جنسيتها للسفن، تبنته دول كثيرة مع وجود اختلاف في نسبة ملكية رعايا الدولة ( الوطنيين) لهذه السفينة. تتبنى الدولة سياسة إقصاء الأجانب من ملكية السفن الوطنية إذا كانت لها إمكانيات مالية، وعلى خلاف ذلك إذا كانت الدولة تفتقر لمثل هذه الإمكانيات فإنها تفتح المجال للاستثمار الأجنبي بنسبة معينة لاملاك سفن وطنية<sup>55</sup>.

تبني المشرع الجزائري هذا الشرط في نص المادة 28 التي تنص على أنه: ( لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.....)، ونشير هنا إلى أن هذه المادة تعديل للأمر 76-80، بحيث كان يسمح للأجنبي الاشتراك في رأسمال السفينة<sup>56</sup> بنسبة أقل من 50 %، أي في حدود 49 %، وهذا أمر منطقي في تلك الفترة كون الجزائر حديثة الاستقلال وبحاجة إلى تدعيم أسطولها البحري، لكن مرور 20 سنة من صدور الأمر وبناء الأسطول البحري الجزائري تم تدارك الوضع وذلك باشتراط الملكية المطلقة.

فنجد مثلا قانون التجارة البحرية اللبنانية يشترط الملكية الوطنية بمقدار النصف للبنانيين إضافة إلى التسجيل في الموانئ اللبنانية.

**ج- شرط الطاقم الوطني:** يقصد بهذا الشرط أن يكون مجموع أفراد طاقم السفينة وطنيين أو نسبة معينة منهم وطنيين، وتختلف هذه النسبة باختلاف حاجة الدول للخبرة الفنية لإدارة السفن وقيادتها، فإذا كانت الدولة متقدمة في مجال الملاحة البحرية

<sup>54</sup>بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري...، مرجع سابق، ص. 3.

<sup>55</sup>محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، ص. 78.

<sup>56</sup>تنص المادة 28 من أمر 76-80 على أنه: ( للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة يجب أن تكون هذه السفينة مملوكة بنسبة 51 % من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية، و أن تكون نسبة البحارة الجزائريين في عداد طاقم السفينة).

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

فإنها تشترط أن يكون كل طاقم السفينة من رعاياها، وعلى خلاف ذلك إذا كانت الدولة في حاجة إلى الخبرة الأجنبية فإنها تفتح المجال للأجانب أن يكونوا ضمن الطاقم الوطني. وهذا مسار عليه المشرع الجزائري، حيث نصت المادة 413 على أنه: « يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية» ، يتضح من هذا النص بأن المشرع فتح المجال للاستعانة بالخبرة في مجال الملاحة البحرية وهذا إدراكا منه للنقص الذي تعانيه الجزائر من جهة وفتح خطوط بحرية بعيدة مثل خط بحري اتجاه جنوب إفريقيا وأستراليا من جهة أخرى.

**-أثار اكتساب السفينة للجنسية:** توجد آثار في غاية الأهمية من ذلك أن السفن الوطنية هي وحدها التي تتمتع بحماية الدولة دون سواها، يضاف إلى ذلك فإن علم السفينة الذي يحدد جنسيتها هو الذي يبين حقوق تلك السفن أثناء السلم والحرب والدول تمنح السفن التابعة لها مزايا عدة تتمثل في:

**- الاستفادة من الدعم المالي للدولة:** تقوم الدول ومنذ زمن بعيد بتقديم منح وإعانات مالية مباشرة لسفنها الوطنية قصد تطوير نشاطها البحري الذي يعود بالفائدة على الوطن.

**-تخصيص الملاحة الساحلية للسفن الوطنية دون الأجنبية:** تنظر الدولة عادة إلى أسطولها التجاري سواء من حيث وجوده آّم تطويره باهتمام، وهذا نظرا لدوره في الدفاع وتطوير الاقتصاد الوطني، وانطلاقا من هذا تحرص دائما على الدفع قدما ببحريتها التجارية والاعتناء بها من خلال بعض المزايا التي تمنحها للسفن التي ترفع علمها دون السفن الأجنبية، ومنها امتياز الملاحة الساحلية وملاحة الصيد في المياه الإقليمية على السفن الوطنية فقط، وقد تبني المشرع الجزائري هذا النهج بغية حمايتها من المنافسة الأجنبية القوية التي قد تواجهها وتؤثر على نشاطها الوطني في المادة 166 التي تنص على أنه: ( تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية إلا في حالات الاستثناءات المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة)، كما نصت المادة 167 على أنه: ( تعتبر أيضا منطقة ملاحة مخصصة للراية الوطنية الملاحة المساعدة وملاحة الارتفاق المتممة في حدود المياه الإقليمية).

كما نص على تخصيص ملاحة الصيد للراية الوطنية في المادة 169 بنصها: ( تخصص ملاحة الصيد في المياه الإقليمية لرجال البحر والسفن الجزائرية ما عدا في حالة الحصول على رخصة من



## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للاتفاقيات المتبادلة في هذا الخصوص والخاصة بالسفن الأجنبية).

بناءً على ما سبق يتضح مدى حرص المشرع على دعم الأسطول الوطني من خلال تخصيص الملاحة بين الموانئ الوطنية للراية الجزائري سواء كانت ملاحية تجارية أو مساعدة أو صيد، ومع ذلك فتح المجال للسفن الأجنبية بالعمل في الموانئ الوطنية شرط حصولها على ترخيص من طرف الوزير المكلف بالشؤون البحرية التجارية وهذا حينما تستدعي الحاجة ذلك.

### -تحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات والجرائم التي تقع على متن السفينة:

إن القانون الواجب التطبيق على التصرفات والجرائم التي تقع على متن السفينة في المياه الإقليمية للدولة ومنطقة أعالي البحار تخضع لقانون العلم، أما إذا كانت السفينة في المياه الإقليمية لدولة أجنبية فإنه ينبغي التمييز هنا بين السفن العسكرية والتجارية، ذلك أنه كل ما يقع على متن السفن العسكرية من تصرفات مدنية وجرائم تخضع لقانون العلم، أما السفن التجارية فإنه ينبغي التمييز بين التصرفات المدنية والجرائم، حيث تخضع التصرفات المدنية لقانون العلم، أما الجرائم فإنها تخضع لقانون العلم كذلك مع بعض الاستثناءات، وهذا استناداً لأحكام المادة 27 من اتفاقية "مونتري غوبي" Montégo Bay «بـ جاميكا-لقانون البحار المبرمة عام 1982<sup>57</sup>، حيث نصت على أن الاختصاص في الجرائم التي تقع على متن السفن و في المياه الإقليمية لدولة أجنبية تخضع لقانون العلم باستثناء:

1. إذا امتدت الجريمة لدولة الساحلية.
2. إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في بحرهما الإقليمي.
3. إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.
4. إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

بناءً على ذلك فإن الجرائم التي تقع على متن السفن الجزائرية التجارية تخضع للقانون الجزائري أينما وجدت سواء في المياه الإقليمية الوطنية أو منطقة أعالي البحار أو في

<sup>57</sup> المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة عام 1982، ودخلت حيز النفاذ عام 1994، انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-53 مؤرخ في 1996/01/22، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر عدد 6، صادر بتاريخ 1996/01/24.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

المياه الإقليمية لدولة أجنبية باستثناء الحالات المذكورة أعلاه في المادة 27 من ذات الاتفاقية، بحكم أن الجزائر صادقت على تلك الاتفاقية.

- **إثبات الجنسية:** تثبتجنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه، والعلم دليل مادي يبين جنسية السفينة، فالسفن الجزائرية يجب عليها رفع العلم الجزائري وهذا ما نصت عليه المادة 27 من ق ب ج على أنه: « إن الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية » ، ويرفع العلم الوطني عند الدخول أو الخروج من الميناء الوطني وإظهاره في أعالي البحار كما يجب على السفن الأجنبية رفع العلم الوطني في مقدمة السفينة وعلمها في مؤخرة السفينة عند دخولها الموانئ الوطنية، وبالعكس يرفع العلم الوطني في مؤخرة السفينة وعلمها في المقدمة عند خروجها من الموانئ الوطنية، وبالمقابل تخضع إجراءات رفع العلم الوطني في الموانئ الأجنبية وفقا للشروط المحددة في تلك الدولة.

كان العلم هو الدليل المادي لإثبات هوية السفينة ( الجنسية )، إلا أنه لا يعتبر في كل الحالات كدليل حقيقي، ذلك أنه توجد دول تسمح برفع علمها دون وجود رابطة قانونية معها، مثل: الهندوراس وليبيريا- و مؤخرا كوستريكا، وفي هذه الحالة يسمى بعلم المجاملة<sup>58</sup>، لأن ليس هناك رابطة حقيقية بين الدولة ومالك السفينة.

يلجأ أصحاب السفن لرفع علم الدولة التي لا تشترط لرفع علمها سوى التسجيل في احد موانئها نتيجة لبعض التسهيلات التي تمنحها تلك الدول، كتلك المتعلقة بالتسهيلات الضريبية وكذا عدم اشتراط توفر شروط الأمن التي تتطلبها بعض الدول.

استبعد المشرع الجزائري فكرة: "علم المجاملة"، وهذا ما نستنتجه من نص المادة 27 ق ب ج التي أعطت الحق للسفن الوطنية الجزائرية لرفع العلم الجزائري دون السفن الأجنبية الأخرى ومن جهة أخرى استبعد كذلك ظاهرة ازدواجية تسجيل السفن، فلا يمكن للسفينة أن تسجل في الميناء الجزائري وفي ميناء دولة أجنبية، كما أنه إذا ما تم بيع سفينة جزائرية لأجنبي فإنها تشطب من سجل السفن وفقا لنص م: 37/و" من ق ب ج وهذا ما يعني أنها تفقد الجنسية الجزائرية، وفي المقابل في حالة اقتناء سفينة أجنبية لا تسجل في دفتر التسجيل الوطني إلا بعد أن تشطب من دفتر التسجيل الأجنبي إذا كانت مسجلة فيه طبقا لنص المادة 46 من ذات القانون.

<sup>58</sup> محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص. 71.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

يثور إشكالات جنسية بشأن الدول الحبيسة، أي غير الساحلية، غير ان الاتفاقيات الدولية وجدت حل لهذا الإشكال<sup>59</sup>.

### ثانيا: النظام الإداري للسفينة

ينحصر النظام الإداري في عملية تسجيل السفينة والاجراءات المتبعة في ذلك، و أوراق السفينة المطلوبة للإبحار.

#### 1-تسجيل السفينة

ألزمت التشريعات البحرية المقارنة ضرورة تسجيل السفينة، ومن ذلك المشرع الجزائري حيث تنص المواد 34 إلى 48 من ق ب على دفتر تسجيل السفن وإجراءات التسجيل، فبذلك يعتبر التسجيل وسيلة فعالة في يد الدولة لغرض رقابتها على السفن والإشراف عليها، ذلك أن رفع العلم الوطني يقتصر على السفن الجزائرية التي تم تسجيلها في إحدى الموانئ الوطنية و نصت المادة 503 من ذات التقنين على عقوبة لكل من يرفع في البحر علما جزائريا فوق سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري للترقيم فتسجيل السفينة يعتبر أمرا إلزاميا كما يتعين القيام به قبل الإبحار بالسفينة تحت العلم الجزائري والتسجيل يخص السفن الجزائرية دون الأجنبية.

- إجراءات التسجيل: يؤل اختصاص تسجيل السفن في الموانئ الجزائرية للسلطة الإدارية البحرية المختصة وهذا ما نصت عليه المادة 44 ق ب ج على أنه على كل مالك سفينة يرغب في تسجيلها أن يقدم طلبا إلى الجهة الإدارية البحرية المختصة ويشتمل البيانات الآتية<sup>60</sup>:

- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة
- عناصر شخصية السفينة (قرار منح الاسم-شهادة المعاينة الصادرة عن هيئات تصنيف السفن-شهادة الحمولة).
- اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة
- سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها.

<sup>59</sup>بن عيسى حياة، جنسية السفينة و دورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية لقانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة تلمسان، مجلد 3، عدد 4، 2016، ص. 43.

<sup>60</sup> م/44 من أمر رقم 76-80 السابق.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

- التأمينات العينية و الأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي في السفينة أو في جزء منها.
- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها.
- سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل إذا كانت مسجلة في دولة أخرى.

ويرفق طلب السجل بجميع المستندات والوثائق وفي هذا الصدد يتم تخصيص صفحة أو أكثر لتدوين البيانات المقدمة للجهة الإدارية البحرية المختصة وهذا ما يعني أن نظام تسجيل السفن نظام عيني مناطه السفينة ذاتها محل التسجيل بحيث يمكن التعرف على كل ما يتصل بها بمجرد الاطلاع على الصفحة الخاصة بالسفينة.

ولكي يكون سجل السفينة مطابقا لحالتها أوجبت نص م/36 على مالك السفينة أو تجهزها أو ربان السفينة أن يسارع إلى إبلاغ مصلحة الموانئ أو مكتب التسجيل بالكتابة بأي تغيير في البيانات الواردة في سجل السفن ويؤشر بهذا التغيير في السجل وكذلك في شهادة التسجيل التي يجب على المالك أو المجهز أو الربان تقديمها فورا إذا كانت السفينة راسية في ميناء به مكتب تسجيل أو بمجرد وصولها إلى إحدى الموانئ يتولى المكتب الذي قام بالتأشير إذا لم يكن هو المكتب الذي تم فيه التسجيل أن يبلغ بهذا التغيير من أجل إثباته في سجل السفن.

وتشطب السفينة من التسجيل إذا ما تحققت إحدى الحالات المنصوص عليها في م/37 من ق ب ج والمتمثلة في:

- أ. أ- إذا غرقت السفينة أو تحطمت أو تلفت .
- ب. ب- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة ( الفقدان الحقيقي كان تغرق وعرف مكان غرقها وتاريخه، اعتبرت مفقودة في حالة انقطاع أخبارها لذلك تعبر مفقودة حكما والمدة هي 3 أشهر تحسب من يوم وصول آخر خبر استنادا م/37 من ق ب ج).

- ج. ج- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.
- د. د- إذا لم تعد تتوفر فيها شرط الجنسية الجزائرية المطلوبة
- ه. ه- إذا فقدت خاصية السفينة (كأن تصبح مدرسة أو فندق).
- و. ه- إذا بيعت للخارج

### 2- أوراق السفينة

بناء على المواد 189 و 190 ، فإنه لا يمكن لأية سفينة الشروع في الإبحار إذا لم تتوفر على شهادة الملاحة والتي

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

تتضمن الوثائق الآتية: شهادة الجنسية ودفتر البحارة ورخصة أو بطاقة المرور<sup>61</sup>.

**أ-شهادة الجنسية:** تمنح هذه الشهادة من طرف السلطة الإدارية المختصة في مكان تسجيل السفينة ويذكر فيها اسم ونوع ومواصفات السفينة واسم مالكيها ومجهزها ومكان تسجيلها وتجدد هذه الشهادة في حالة تغير إحدى البيانات السالفة الذكر(المواد 29 و 30 و 31 ق ب ج).

**ب-دفتر البحارة:** يتضمن هذا الدفتر أسماء البحارة وتاريخ ميلادهم وجنسياتهم ومهنة كل واحد منهم بصفة منفردة ، وحتى يأخذ الدفتر صفة شهادة الملاحة يجب أن تؤشر عليه الجهة الإدارية المختصة بعد أن تقوم بكل التحقيقات الضرورية للتأكد من مدى توفر شروط الكفاءة المطلوبة في الطاقم وكذلك صلاحية عقود العمل طبقا المادة 191.

**ج-رخصة المرور:** تمنح هذه الرخصة إذا ما توفرت السفينة على كل الشروط اللازمة للإبحار سواء من حيث توفر الوثائق السابقة وشروط أخرى ضرورية للإبحار التي وردت في نص المادة 200 من ق ب ج .

بينت المادة 195 من ق ب ج هدف شهادة الملاحة بنصها على أنه: ( إن هدف شهادة الملاحة ينصرف إلى:

أ. أ-السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر والنصوص المتخذة لتطبيقه، بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها.

ب. ب-ايضاح هوية السفينة ومالكها و أفراد طاقمها وكذلك نوع وصنف الملاحة الممارسة.

ج. ج-التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجباريا تحت طائلة البطلان وذلك بالنسبة لجميع السفن المذكورة في المادة 192.

د. د-التحقق من نوع ومدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الإنزال والتحميل وكذلك الأعمال التي يقوم بها كل بحار والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السلطة الإدارية البحرية.

ه. وتكون للبيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوة الثبوت أمام القضاء).

<sup>61</sup> المادتين 189 و 190 أمر رقم 76-80 السابق.

## الفصل الثاني: الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة

تعد حقوق مرتبطة بغيرها، بحيث لا تنشأ مستقلة بذاتها وإنما تتبع حق شخصي أخر حيث تضمن للدائنين مخاطر إعسار المدين وتحميهم من مزاحمة الدائنين من تقسيم أموال المدين قسمة غرماء، رغم أن السفينة مال منقول إلا أن المشرع أخضعها لأحكام العقارات حينما رتب عليها رهن رسمي دون الرهن الحيازي كما هو الشأن بالنسبة للمنقولات وهذا حتى لا تنتقل حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن<sup>62</sup>.

### أولاً: الرهن البحري

#### 1- إنشاء الرهن البحري:

ينشأ الرهن البحري بالعقد أو الاتفاق شأنه شأن سائر العقود وهذاماتنصعليه المادة 55 ق ب ج على أن "يكون الرهن البحري تأميناً اتفاقياً تخول للدائن حقاً عينياً على السفينة"<sup>63</sup>.

يتضح من خلال هذا النص أن الرهن الرسمي الذي يرد على السفينة مصدره إرادة أطراف العقد أي بين المدين الراهن وهو مالك السفينة والدائن المرتهن، ويشترط في هذا الرهن أن تتوافر فيه الأركان الموضوعية العامة كالرضا والمحلو السبب، كما يجب أن يستوفي ركن الشكل أي إفراغه في وثيقة رسمية وأن يشهر هذا الرهن بطريق القيد حتى يمكن الاحتجاج به أمام الغير. ونتيجة لخصوصية الرهن البحري الذي ينفرد بأحكام خاصة سنتولى إبراز محل الرهن البحري ثم العناصر التي تحل محله.

#### 2- محل الرهن البحري: يشمل محل الرهن البحري.

-**السفينة:** يستفاد من المادة 56 قانون ب ج أن محل عقد الرهن البحري هو السفينة، والتي تعني كل عمارة بحرية مخصصة للملاحة البحرية وبغض النظر عن نوع الملاحة التي تمارسها سواء كانت ملاحة تجارية أو صيد أو نزهة، أو جزء منها (ملحقاتها)، ولم يحدد المشرع حمولة معينة لكي تكون السفينة محل الرهن، عكس بعض التشريعات التي حددت ذلك مثل التشريع الأردني، والتشريع اللبناني.

<sup>62</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 65.

<sup>63</sup> المادة 55 من أمر رقم 76-80 السابق.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

- رهن السفينة قيد الإنشاء: أجازت المادة 58 رهن السفينة قيد الإنشاء وهذا لإفساح المجال أمام المالك للحصول على المال اللازم لإتمام البناء وقد يتم الرهن لمصلحة طالب البناء عندما يتفق مع الباني على أن يرهن أجزاء السفينة التي تم بناؤها كضمان للدفعات المقدمة منه للباني ليتفادى قسمة الغرماء عند إفلاس الباني<sup>64</sup>. ويشمل الرهن البحري استنادا للمادة 2/58 المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورشة والتي سوف تتركب على السفينة قيد الإنشاء.

3- العناصر التي تحل محل الرهن البحري: بينت المادة 62 من ق ب العناصر التي تحل محل السفينة في حالة تعرضها لخطر وأدى إلى نقص قيمتها وتكون كحق للدائن المرتهن وهي:

- التعويضات المادية المستحقة لمالك عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة: يكون في حالة تعرض السفينة المرهونة لحادث ألحق بها أضرار تنقص من قيمتها فالتعويض الذي يستحقه مالك السفينة المتضررة يكون كحق للدائن المرتهن.

- المبالغ المستحقة للمالك عن اشتراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة ومثال ذلك أن تتعرض السفينة في رحلتها لمخاطر بحرية ويتطلب الأمر لإنقاذها و إنقاذ الحمولة الموجودة على متنها التضحية ببعض أجزاء السفينة و إلقائها في البحر، فالأضرار التي أصابت السفينة تعتبر كخسائر مشتركة توزع على أصحاب المصالح في الرحلة البحرية وتحدد نسبة المسؤولية وفقا لنصيبه في الحمولة، وهذه المبالغ تعوض النقص الذي أصاب السفينة المرهونة لذلك فهي كحق للدائنين المرتهنين.

- التعويضات المستحقة لمالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة وتتحقق هذه الحالة إذا ما كانت السفينة المرهونة قامت بإنقاذ أو إسعاف سفينة أخرى تعرضت لخطر مقابل مكافأة، وأدى هذا إلى إلحاق ضرر للسفينة المرهونة، فمبلغ المكافأة يكون كحق للدائن المرتهن ولكن بشرط أن يتم هذا الإنقاذ بعد تسجيل الرهن.

- تعويضات التأمين على هيكل السفينة المرهونة ويكون عند تعرض السفينة لضرر ناتج عن حادث فيستحق المؤمن له ( مالك السفينة) التعويض بموجب عقد التأمين، فهذا التعويض يكون كحق للدائن المرتهن.

<sup>64</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد، مرجع سابق، ص. 119.

4- آثار الرهن البحري:

تتمثل هذه الآثار في:

أ- بالنسبة للمدين الراهن

يجب عليه المحافظة على السفينة بما أن حيازة السفينة تبقى لدى المدين الراهن، لذلك يحق للدائن المرتهن الاعتراض على كل تصرف من شأنه إنقاص قيمة السفينة وله في حالة الاستعجال أن يتخذ ما يلزم من الوسائل التحفظية و أن يرجع على المدين الراهن بما ينفق في ذلك ، ويحق له استغلالها والتصرف فيها دون أن يكون له الحق في بيعها لأجنبي.

أ- بالنسبة للدائن المرتهن

يعطي الرهن له حق الحجز على السفينة وبيعها قضائيا في حالة عدم الوفاء بالدين الأصلي عند حلول أجله.

-**حق التقدم:** للدائن المرتهن حق التقدم على الدائنين العاديين والدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة، وكذلك الدائنين الممتازين في الدرجة الثانية، أصحاب الديون المنصوص عليها في الفقرتين: ز - ح.

-**حق التتبع:** للدائن المرتهن حق تتبع السفينة في أي يد تكون، فمهما تعاقبت البيوع على السفينة المرهونة فإن حق الدائن يبقى قائما يثقل السفينة. فإذا بيعت السفينة جاز للدائن المرتهن تتبعها في أي يد كانت والتنفيذ عليها تحت يد الحائز واستيفاء دينه من ثمنها، وهذا تطبيقا للمادة 67 من ق ب ج.

5- **انقضاء الرهن البحري:** ينقضي الرهن البحري إذا ما تحققت إحدى الحالات الآتية وهذا طبقا للقواعد العامة<sup>65</sup>:

- انقضاء الدين الأصلي.
- التطهير القضائي إذا ما تم بيع السفينة قضائيا تطهر من جميع الرهون.
- التطهير الاختياري يكون في حالة ما إذا قام المشتري بإعلان الدائنين المسجلة رهونهم بأنه يريد تسديد الديون المضمون بالرهن فبعد إيداع الثمن لدى المحكمة تشطب الرهون من سجل السفينة.

<sup>65</sup> المادة 969 من أمر رقم 58-75 السابق.



## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

- هلاك السفينة تنقضي كل الرهون المسجلة لأن السفينة في هذه الحالة تشطب من دفتر التسجيل وفقا لما نصت عليه المادة 37 من ق ب، وينتقل الرهن إلى العناصر التي تحل محل السفينة.

- مرور 10 سنوات من قيد الرهن دون أن يجدد، استنادا إلى نص المادة 66 من ق ب ج.

### ثانيا: حقوق الامتياز البحرية

تشجيعا للإيمان البحري تبنت معظم التشريعات للدائنين حقوقا ذات طبيعة خاصة تكفل لهم حق تتبع السفينة في أي يد تكون كما هو الحال بالنسبة لحقوق الامتياز الواردة على العقار، وتسمى هذه الحقوق بحقوق الامتياز البحري التي أصبحت محل اهتمام المعاهدات الدولية التي تسعى إلى توحيد القواعد التي تحكم هذه الحقوق وهذا بعد أن تبين عدم كفاية توحيد قواعد تنازع القوانين بين الدول<sup>66</sup>.

أبرمت في هذا المجال معاهدة "بروكسل" بتاريخ 10/04/1926 لغرض توحيد بعض القواعد المتصلة بحقوق الامتياز والرهن البحرية، حيث صنفت الامتيازات إلى فئتين، امتيازات الفئة الأولى تتقدم على الرهن البحرية، وامتيازات الفئة الثانية تأتي بعد الرهن البحرية.

انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بعد الاستقلال أي سنة 1964 وأدرجت أحكامها في القانون البحري.

**1- تحديد حقوق الامتياز:** حددتها المادة 73 من ق ب على سبيل الحصر، و صنفت م/75 من ذات القانون هذه الامتيازات إلى امتيازات من الدرجة الأولى التي تسبق الرهن البحرية، وامتيازات الدرجة الثانية التي تأتي بعد الرهن البحرية وهذا وفقا لتصنيف الذي اعتمده اتفاقية "بروكسل" السالفة الذكر.

### أ- حقوق الامتياز من الدرجة الأولى

**1- الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها،** أساس هذا الامتياز راجع إلى اعتبارات إنسانية لتمكين كل من يربطه عقد عمل على متن السفينة لتوفير لنفسه وعائلته مستلزمات العيش من جهة ومن

<sup>66</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص. 142.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

جهة أخرى لتشجيع الربان على القيام بهذه المهمة على أحسن وجه .

**المادة 73/ب -رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد:** وهذه الرسوم مستحقة للدولة أو لأحد الأشخاص العامة ، فيجب على مالك السفينة تقديم رسوم الميناء نتيجة استغلاله لهذا المرفق ورسوم عبور القنوات وطرق الملاحة والتي تحددها السلطات الجزائرية اصطناعيا، وكما يدخل في هذا الامتياز مصاريف الإرشاد.

**م73/ج-الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية الحاصلة برا وبحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة:** وتخص مختلف التعويضات الناتجة عن الإصابات البدنية التي تصيب الطاقم سواء في البر أو البحر نتيجة استغلال السفينة، و من الحوادث التي يمكن أن تصيب الأشخاص خلال عمليات الشحن والتفريغ، وجاء النص بصيغة عامة بحيث يمكن أن يشمل هذا الامتياز كل الأشخاص بما فيهم المسافرين.

**م73/د الديونالجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة:** تشمل هذه الامتيازات كل التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تصيب الأموال من جراء الحوادث التي لها علاقة مباشرة باستغلال السفينة والمتولدة عن مسؤولية المالك التقصيرية دون العقدية وهذا طبقا لما ورد في الفقرة د".." وغير مثبتة بعقد"

**م73/هـ الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها:** فيما يخص العمليات الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ والمساهمة بالخسائر المشتركة فكل هذه الديون ناشئة عن جهود بذلت أو أموالا تم التضحية بها لإنقاذ السفينة من حادث خطير يمكن أن يلحق بها أضرار، والأمر نفسه فيما يخص إزالة حطام السفينة فكل المصاريف التي تنفق في هذه العملية تعد دين ممتاز.

فيما يخص المصروفات الأخرى تعتبر كديون ممتازة كالمصاريف القضائية وهي المصاريف المتعلقة برفع الدعوى.

**م73/و- ديون منشئ أو مصلح السفن والناشئة عن إنشاء وتصليح السفينة:** فهذه الديون تعتبر ممتازة وتبقى السفينة في حيازته إلى حين استيفاء دينه الممتاز.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

ب- حقوق الامتياز من الدرجة الثانية: وهي الامتيازات الواردة في الفقرتين "ز" و "ح".

م73 ز- الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للاستمرار في الرحلة.

تكون الديون ممتازة وفقاً لهذه الفقرة إذا كانت ناشئة عن تصرفات الربان التي يقوم بها خارج ميناء تسجيل السفينة بغية صيانة السفينة و متابعة الرحلة البحرية، و لكي تكون الديون ممتازة يجب أن تتوفر الشروط الآتية:

1. أن تكون هذه الديون ناشئة عن تصرفات و أعمال الربان خارج ميناء التسجيل، فإذا نشأت هذه الحقوق في ميناء التسجيل لكان باستطاعة الدائن أن يتحصل على ضمان اتفاقي و قيده في سجل السفينة، إذا نشأ الدين خارج ميناء التسجيل فيستوي الأمر إذا كان الربان هو من أنشأ هذا الدين أو مالك السفينة.

2. أن يدخل التصرف الناشئ عن الدين ضمن صلاحيات الربان القانونية إذ لا تنصرف آثار التصرفات القانونية التي يجريها الربان خارج حدود وكالته إلى مالك السفينة إلا إذا أجازها المالك.

3. يجب أن يكون الدين لضرورة معينة سواء فيما يدخل ضمن عمليات الصيانة الضرورية أو ما يتعلق بمواصلة الرحلة ك شراء الوقود مثلاً، فيعد الدين ممتازاً في هذه الحالة أياً كان المستحق له ولو كان الربان ذاته نتيجة ما أخرجه من ماله الخاص.

م73 ح/ الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة و الحقائب.

يتضمن هذا الامتياز كل التعويضات التي يسأل عنها مالك السفينة باعتباره ناقلاً تجاه المرتبطين معه بعقد النقل و تنحصر في الأضرار التي سلمها المالك بموجب عقد نقل البضائع أو الحقائب و الأشعة التي تسلمها بموجب عقد النقل، وهذا الامتياز يشمل فقط التعويضات المترتبة عن فقدان أو الخسائر دون التعويضات المترتبة عن التأخير في تسليمها لأصحابها.

2-ترتيب الامتيازات البحرية

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابع

وردت الامتيازات البحرية في نص المادة 73 ق ب ج بشكل غير مرتب فيما توالى المواد 75 و 80 و 77 و 79 من ذات القانون بترتيب هذه الامتيازات وهذا وفقا للقواعد الآتية:

### القاعدة الأولى:

طبقا لنص المادة 75 ترتب الامتيازات الواردة في الفقرات أ ب ج د هـ و قبل الرهون البحرية المسجلة قانونا، وهذه الأخيرة تسبق الامتيازات الواردة في الفقرتين " ز " - " ح " من نفس المادة. وعليه يكون الترتيب كآتي: الامتيازات الواردة في الفقرات أ - ب - ج - د - هـ - و - في المرتبة الأولى ثم الرهون البحرية ثم الامتيازات الواردة في الفقرتين " ز " - " ح " بعد ذلك تأتي امتيازات " القانون المدني " والتي نصت عليها م 76 من ق ب ج .

### القاعدة الثانية:

وردت في م / 80 وهو أن الديون الممتازة لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة.

بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد الاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون كل أحر رحلة "

يفهم من هذا أن كل رحلة مستقلة عن الأخرى فالديون الناشئة عن الرحلة الأخيرة تتقدم عن الديون الممتازة الناشئة عن الرحلة التي سبقتها، فكتلة الديون المتعلقة بالرحلة الأخيرة أي الأحداث تاريخا تكون لها الأولوية عن الرحلة السابقة وهكذا، باستثناء الديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتي كلها في المرتبة مع ديون الرحلة الأخيرة فتكون لها الأفضلية على الحقوق الممتازة الأخرى إذ تأخذ المرتبة الأولى.

### القاعدة الثالثة:

نأخذ بهذا الترتيب في حالة عدم كفاية ثمن السفينة فترتب هذه الامتيازات وفقا لما نصت عليه م / 77 ق ب ج .

ترتب الامتيازات وفقا للترتيب الذي تحتله في الفقرات م / 77/1 ولكن مع الأخذ بعين الاعتبار الاستثناء الوارد في الفقرة الثانية من م / 77 والتي تتعلق بالامتياز " هـ " التي تتقدم على كل الديون الممتازة والسبب في ذلك هو أن هذه العمليات تهدف إلى حماية الدائنين الآخرين سواء فيما يخص المساعدات التي قدمت للسفينة وإنقاذها من الغرق وكذلك

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

الحراسة القضائية لكي تبقى السفينة على حالتها إلى غاية بيعها في المزاد العلني.

### القاعدة الرابعة:

م/79 ق ب ج تخص ترتيب ديون الفقرة الواحدة، و لا نكون في حاجة لهذا الترتيب إلا في حالة إذا كان ثمن السفينة لا يكفي لسداد كل الديون، فالمادة 79 اعتبرت كلالتي ترتبها فقرة من الفقرات في نفس المرتبة وتشارك في توزيع الثمن ولكن مع أخذ بعين الاعتبار ما ورد في م/2/79 والتي تنص على أن: "الامتيازات البحرية الواردة في الفقرة "هـ" من م/77 تأتي مرتبتها فيما يبينها حسب الترتيب العكسي لترتيب نشوء الديون المضمونة بهذه الامتيازات" ويفهم من هذه الفقرة أن الديون التي تترتب طبقا للفقرة "هـ" ليست في مرتبة واحدة بل ترتب داخل هذه الفقرة وفقا للتاريخ العكسي استنادا إلى لتاريخ إنشائها ومثال ذلك: إذا ما قدمت للسفينة المساعدة مرتين في رحلة واحدة فإن الدين الناتج عن المساعدة الأخيرة يتقدم عن دين المساعدة الأولى.

### ترتيب حقوق الامتياز البحرية بتطبيق القواعد السابقة

- 1- الامتيازات الواردة في الفقرة "هـ"
- 2- الامتيازات الواردة في الفقرة "أ"
- 3- الامتيازات الواردة في الفقرة "ب"
- 4- الامتيازات الواردة في الفقرة "ج"
- 5- الامتيازات الواردة في الفقرة "د"
- 6- الامتيازات الواردة في الفقرة "و"
- 7- الرهون البحرية
- 8- الامتيازات الواردة في الفقرة "ز"
- 9- الامتيازات الواردة في الفقرة "ح"
- 10- الامتيازات التابعة للقانون العام أي الشريعة العامة ( القانون المدني).

### 3- محل الامتيازات البحرية

- السفينة: ترد حقوق الامتياز البحرية على السفينة وفقا لتعريفها الوارد في المادة 13 من ق ب ج بغض النظر عن نوع الملاحة التي تمارسها<sup>67</sup>.

- أجرة النقل: تشمل حقوق الامتياز أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين دون أجرة الرحلات الأخرى سواء كانت ناتجة عن نقل البضائع أو عن نقل المسافرين.

### 4- انقضاء الامتيازات البحرية

تنقضي الامتيازات البحرية استنادا للمادتين 84 و 87 من ق

ب ج .

- مرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون الا اذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة وبيعت جبريا.
- انقضاء الامتياز الوارد في الفقرة "و" من المادة 73 عندما تنتهي حيازة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحالة.
- مصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.
- البيع الجبري للسفينة على اثر دعوى قضائية
- في حالة نقل اختياري لملكية السفينة بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل.

### ثالثا: الحجز على السفينة

تخضع السفن لنوعين من الحجز، الحجز التحفظي ويسمى كذلك بالحجز الاحتياطي، وحجز تنفيذي، فالحجز التحفظي يقصد به منع السفينة من السفر بأمر من سلطة قضائية مختصة، أما الحجز التنفيذي فيشمل حجز السفينة بناء على سند واجب التنفيذ تمهيدا لبيعها واستيفاء الدين من ثمنها.

<sup>67</sup> م / 73 من أمر رقم 76-80 السابق.

1- الحجز التحفظي على السفينة

تناول المشرع الحجز التحفظي في المادة 150 من القانون البحري، وعرفه على أنه توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري خشية قيام المجهز بتهريبها<sup>68</sup>، و يلجأ إلى هذا النوع من الحجز الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي و أسباب الدين البحري كثيرة مرتبطة بالوقائع التي تحدث في البحر أثناء الملاحة أو استغلال السفينة عديداً.

سرد المشرع أحكام هذا الحجز والتي تتماشى مع ما ورد في اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد العامة بالحجز التحفظي على السفن البحرية، بحيث تنص على أنه يقصد بالحجز التحفظي: ( منع السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة ضمانا لدين بحري وحجزها ليس تنفيذا لسند دين و لا تطبق المعاهدة على السفن الحربية المملوكة ملكية عامة للدولة عملاً بأحكام معاهدة بروكسل لعام 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية<sup>69</sup>).

- إجراءات توقيع الحجز التحفظي ورفع

لقد وُحِدت اتفاقية بروكسل لعام 1952 بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية منها إجراءات التحفظي دون التنفيذي، إذ نصت م 2/2 على أنه: ( لا يجوز حجز سفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة في دائرة اختصاص دولة أخرى إلا بناء على دين بحري)، ويعود الاختصاص الأمر بالحجز التحفظي على السفينة للمحكمة المختصة ويتضمن الأمر بالحجز التحفظي تعيين حارس على السفينة لضمان بقائها تحت القضاء و توقيع الحجز التحفظي على السفينة مسألة جوازية تخضع لتقدير رئيس المحكمة المختصة والذي يصدره باعتباره قاضي الأمور المستعجلة ، تأمر الجهة القضائية المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من الشخص الذي يطالب بدين بحري".

يلاحظ في هذا الصدد أنه في حالة استئجار السفينة مع التخلي عن إدارة الملاحة البحرية لمستأجرها وكان المستأجر ضمانا لدين بحري متعلق بها يجوز توقيع الحجز عليها بسبب ذلك الدين على كل سفينة مملوكة للمستأجر دون توقيع الحجز على أي سفينة مملوكة للمؤجر بموجب هذا الدين البحري.

<sup>68</sup> م / 150 من أمر 76-80 السابق.

<sup>69</sup> اتفاقية بروكسل المبرمة عام 1926 انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 171-64 ، المؤرخ في 08/06/1964.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

ولا يرفع الحجز إلا بكفالة كافية، لأن الهدف من الحجز التحفظي هو في أغلب الأحوال الحصول على تلك الكفالة لضمان الدين، والمحكمة المختصة هي التي تأمر برفع الحجز وجوبا وليس للقاضي سلطة تقديرية بصدده، لكن ذلك لا يعني اعتراف مالك السفينة بالمسؤولية، أو تنازل من جانبه عن حقه في تحديد المسؤولية تحديدا قانونيا.

وتقرر المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية في م 4/7 وفي الحالات المشار إليها في الفقرتين السابقتين إذا لم ترفع الدعوى في الميعاد المحدد جاز للمدعي عليه أن يطلب رفع الحجز أو إعفاء الكفيل.

### - إثبات الدين البحري وصحة الحجز التحفظي

يتم توقيع الحجز التحفظي عن طريق رفع دعوى قضائية يثبت فيها الدائن صحة دينه وهذا استنادا لنص المادة 152 ب ج، "تأذن المحكمة المختصة بالحجز التحفظي بناءً على طلب من يدعي أن له ديناً بحرياً على السفينة ففي مجال تحديد المحكمة المختصة ووفقاً للقواعد العامة لتنازع الاختصاص فقد نصت م 1/7 من معاهدة بروكسل 1952 أن محاكم الدولة التي توقع الحجز في دائرتها تختص بالفصل في موضوع الدعوى.

لكن هذا الاختصاص المنوط لمحاكم الدولة التي توقع الحجز التحفظي في دائرتها ليس مطلقاً بل يعود الاختصاص تطبيقاً للنص المذكور سابقاً في فرضين:

1- يعود الاختصاص بالنظر في الدعوى وفقاً للقانون الداخلي للدولة التي توقع الحجز على السفينة في دائرتها.

2- في الحالات المعينة التي عددها و التي تتوافر فيها علاقة بين محل الحجز والدين وهي الحالات:

- إذا كان للمدعي محل إقامة معتادة أو موطن عمل رئيسي في الدولة التي وقع فيها الحجز.

- إذا كان الدين المطالب به ناشئ في الدولة التي وقع الحجز التحفظي بدائرتها.

- إذا كان الدين ناتج عن تصادم السفن أو أي ظرف من الظروف المشار إليها في المادة 13 من معاهدة "بروكسل" بشأن توحيد بعض قواعد التصادم و إذا كان الدين مضمون برهن تأميني.



## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

والملاحظ في هذا المجال أن المشرع الجزائري قد حدد ميعاد تقادم دعوى الحجز الناجمة عن تصادم السفن في البحار بمرور عامين تحسب من تاريخ وقوع الحادث.

### 2- الحجز التنفيذي

نظمه المشرع في المواد من 1-160 إلى 8-160 في إطار التعديل لعا 1998، ويعد امتداد للحجز التحفظي على السفينة ما دام لم يرفع، ويفترض أن بيد الحاجز سند تنفيذي، والدائن الحامل لمثل هذا السند من البديهي أنه ليس مطالباً بتوقيع حجز تحفظي مسبق إذ له اتخاذ إجراءات التنفيذ مباشرة على السفينة تمهيدا لبيعها واستيفاء حقه من ثمنها.

### - السند التنفيذي

يعد أساس كل حجز تنفيذي وهذا خلافا للحجز التحفظي الذي يكفي لتوقيعه وجود الحق، ويعود سبب هذا الاختلاف إلى أن الحجز التنفيذي يشكل بداية أساسية لإتمام البيع الجبري للسفينة، في حين أن الحجز التحفظي لا يسمح ببيع السفينة جبرا عن مالكيها إلا بعد المطالبة باستصدار أمر بالحجز التحفظي على منقولات أو عقارات مدينه و لا يشترط في الدين الذي يوقع الحجز التنفيذي أن يكون ديناً بحرياً وبذلك يكون لكل دائن لمالك السفينة ولو بدين لا يتصل باستغلالها وبيده سند تنفيذي حق توقيع الحجز التنفيذي على السفينة بما له حق الضمان العام على أموال مدينه على أساس أن السفينة ليست ضماناً قاصراً على الدائنين البحريين دون غيرهم وهذا ما نصت عليه م/160-مكرر 1 من ق ب ج .

وإذا لم يسدد الدين في أجل أقصاه عشرون (20) يوماً عن الإلزام بالدفع، يقوم الحاجز برفع دعوى ضد مالك السفينة أمام المحكمة المختصة التي تبلغه بأنه سيجري حجز تنفيذي على السفينة و يوضح النص المذكور سابقاً أن المشرع الجزائري اشتراط قبل توقيع الحجز التنفيذي على السفينة أن يتم التنبيه رسمياً على المدين بالدفع و يتم التنبيه بالدفع لمجهز السفينة المحجوزة أو ربان السفينة و في غيابه يسلم إلى الشخص الذي يمثل المجهز.

### - إجراءات توقيع الحجز التنفيذي

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

استنادا للمادة 1/160، وأحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية بشأن الحجز التنفيذي<sup>70</sup>

1-تنبيه المدين تنبيهها رسميا في أجل أقصاه عشرون (20) يوما ويجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد، نشير إلى أن المشرع غير المصطلح والأجل في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، بحيث استعمل التكليف بالوفاء بدلا من الإلزام بالدفع وقلص الأجل إلى خمسة عشر يوما<sup>71</sup>.

2-يقوم الحاجز برفع دعوى قضائية ضد مالك السفينة وهنا نشير إلى أن نص المادة لم يذكر مالك السفينة وإنما ذكر السفينة، وتدارك المشرع الوضع في النص باللغة الفرنسية، التي تبلغه بأنه سيجري حجز تنفيذي على السفينة.

3-يجب تسليم التنبيه للشخص المالك أو في موطنه و إذا كان الأمر متعلق بدين على السفينة جاز تسليمه لربان السفينة وفي غيابه إلى الشخص الذي يمثل المجهز وفي مدة لا تتجاوز ثلاث (3) أيام.

يتضح من خلال ما تقدم أن المشرع اشتراط قبل توقيع الحجز التنفيذي على السفينة أن يتم التنبيه رسميا على المدين بالتسديد والتنبيه يتم بواسطة المحضر القضائي، الذي يتولى بنفسه توقيع الحجز على السفينة بناءً على طلب المستفيد من السند التنفيذي أو من ممثله القانوني أو الاتفاقي، وتبلغ صورة من أمر الحجز لممثل المجهز أو الربان وكذا السلطة الإدارية البحرية الذي وقع الحجز فيها لمنع السفينة من السفر وصورة ثانية من أمر الحجز لمكتب تسجيل السفينة بالميناء الذي وقع فيه الحجز.

قد يقع الحجز التنفيذي على سفينة تحمل جنسية جزائرية بالخارج فصورة الحجز تسلّم للقنصل الجزائري المعتمد لدى الدولة الأجنبية التي وقع بها الحجز على السفينة الجزائرية والداعي لهذا الإجراء هو تمكين القنصل المذكور من رعاية مصالح دولته ومصالح البحارة والمسافرين والشحنة.

<sup>70</sup> راجع في ذلك المواد 721 إلى 774، قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25/02/2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21، صادر بتاريخ 2008/04/23.

<sup>71</sup> العربي الشحط عبد القادر، إجراءات الحجز على السفن في التشريع الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 2، العدد 1، 2015، ص. 181.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

وتتم عملية بيع السفينة أمام قاضي التنفيذ بالمحكمة التي وقع الحجز بدائرتها:

- يحدد الثمن المرجعي وشروط بيع السفينة المحجوزة بموجب أمر استعجالي يصدره رئيس المحكمة المختصة.
- إشهار البيع قبل إجرائه ليعلم به كافة، ويكون هذا الإشهار أو الإعلان بإجرائين متلازمين: هما النشر واللصق، النشر يكون في إحدى الصحف اليومية، واللصق يكون بمكتب تسجيل السفينة، وعلى السفينة ذاتها وفي أي مكان آخر تعيينه المحكمة كمقر الولاية مثلا كما حصل عام 2012 في ولاية بجاية، وتخصم من ثمن البيع الديون المترتبة عن مصاريف توقيف السفينة وحراستها وضمان أمنها.

يجرى البيع في مكان توقيع الحجز التنفيذي بدائرة اختصاص رئيس المحكمة المختصة ويشترط في البيع توافر توقيع الحجز بموجب أمر استعجالي يتضمن تحديد الثمن المرجعي للسفينة وشروط البيع وكذا الأيام التي تجرى فيه المزايدة وتتوقف عملية البيع بالمزايدة عن شرط الإعلان عن بيع السفينة حتى يعلم به كافة من الناس.

وفي هذا الصدد فإن الدائن إذا تقاعس عن إتمام إجراءات النشر خلال ستين يوما من تاريخ صدور الأمر من المحكمة المختصة بالبيع، فإنه يجوز للمحكمة بناءً على طلب المدين أن تقضي باعتبار الحجز التنفيذي كأن لم يكن ويترتب عنه زوال الآثار القانونية المترتبة على الحجز التنفيذي.

كما قد يعترض سبب الحجز التنفيذي على السفينة منازعة تتعلق بصحة الإجراءات أو حول ملكية السفينة وهي أمور تعاطي معها المشرع الجزائري حيث اوجب عدم المضي في إجراءات التنفيذ الجبري على السفينة إلى أن يفصل القضاء في المنازعة.

## الفصل الثالث أشخاص الملاحة البحرية

تعتمد الملاحة البحرية على مجموعة من الأشخاص وهم مالك السفينة ( مجهزها)، ربان السفينة، و كيل السفينة، وكيل الحمولة، السمسار البحري، غير أننا سنقتصر في دراستنا هذه على مالك السفينة والربان نظرا لدورهما الكبير والمهم في مجال الملاحة البحرية ( المواد من 568 إلى 649 القانون البحري الجزائري).

### أولا: مالك السفينة

عرف المشرع الجزائري مالك السفينة في المادة 572 على أنه "مالك السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ومستغلة منه، وهو الذي يتولى تزويدها بكل الوسائل اللازمة للإبحار، كالوقود والمؤنة، وتقع على عاتقه مسؤولية استخدام الربان وباقي أشخاص الملاحة البحرية، وإبرام عقود النقل والتأمين على السفينة ويسمى في هذه الحالة المالك المجهز *Propriétaire Armateur*، أما في حالة تأجير السفينة للغير و يعرف بالمجهز غير المالك *Affrèteur Armateur* و الذي يتولى تجهيزها بكافة الوسائل للإبحار<sup>72</sup>.

### 1- صور ملكية السفينة

حدد الفقه ثلاث صور لملكية السفينة وهي: ملكية السفينة من طرف شخص واحد، ملكية السفينة على الشيوع، ملكية السفينة من طرف شركة<sup>73</sup>.

**أ- ملكية السفينة من طرف شخص واحد:** وهذه الملكية إما أن تكون بالشراء أو الإرث أو غيرها من أساليب كسب الملكية<sup>74</sup>، وبذلك يتولى تزويدها بكافة الوسائل اللازمة للإبحار، كإختيار الطاقم

<sup>72</sup> المادة من 568 أمر رقم 76-80 السابق.

<sup>73</sup> بن حمو فتح الدين، ملكية السفينة في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، مجلد 6، عدد 1، 2019، ص ص. 162-169.

<sup>74</sup> عبد القادر العطير باسم محمد ملحم، مرجع سابق، 95.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

والتعاقد معه، إبرام عقد التأمين على السفينة، إضافة إلى تمتع المالك بحق ممارسة كافة التصرفات عليها من بيع وإيجار ورهن.

**ب- ملكية السفينة على الشيوع:** وهي تملك السفينة من طرف شخصين أو أكثر وبالتالي يعتبر مالكيها في هذه الحالة شركاء في السفينة على وجه الشيوع<sup>75</sup>، وقد يكون مصدرها الإرث أو غيرها، كأن يطلب عدة أشخاص بنائها وبذلك تكون ملكيتها لجميع هؤلاء الأشخاص.

### ج- ملكية السفينة من طرف شركة

لما كانت السفن الضخمة تحتاج إلى أموال كبيرة والتي لا تتوفر لدى الأشخاص الطبيعية، ولهذا نجد قد تأسست عدة شركات أصبحت تملك أساطيل من السفن، وأغلب الشركات في الوقت الحاضر هي شركات مساهمة لما تتمتع به من إمكانية جمع رؤوس الأموال واستثمارها في ملكية السفن، وتخضع هذه الشركات في نشاطها وإدارتها لقواعد القانون التجاري (أحكام الشركات)<sup>76</sup>.

### 2- مسؤولية مالك السفينة

تخضع المسؤولية في مجال التجارة البحرية إلى نظامين، نظام المسؤولية المطلقة عن الأخطاء الشخصية طبقاً للقواعد العامة، ونظام المسؤولية المحددة في مجال النشاط البحري مع وجود بعض الاستثناءات.

يعتبر مالك السفينة أو تجهزها مسؤول عن الأفعال التي تصدر منه وتسبب ضرراً للغير تطبيقاً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني، وعلى اعتبار أن السفينة تكون دائماً تحت إدارة وإشراف الربان وغيره من أشخاص الملاحة البحرية، لذا فلا يتصور صدور خطأ من المالك المجهز، ولهذا فإن المسؤولية تنشأ عن الأخطاء التي تقع من تابعي المالك، وهم الربان وأشخاص الملاحة البحرية الآخرين أثناء تأدية عملهم، وهذا ما جعل التشريعات تأخذ بقاعدة " تحديد مسؤولية المالك في مجال النشاط البحري".

### أ- المسؤولية الشخصية لمالك السفينة

تخضع مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية وعن بعض أخطاء تابعيه لنظام المسؤولية المطلقة طبقاً للقواعد العامة.

<sup>75</sup> بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص. 167.

<sup>76</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 69.



المسؤولية عن أخطائه الشخصية

يسأل مالك السفينة عن أخطائه الشخصية طبقاً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني، غير أنه من الناحية العملية يبدو من الصعب إثبات خطأ المجهز كون السفينة في أغلب الأوقات تكون بعيدة عن المجهز وبذلك تخرج عن سلطته وسيطرته بمجرد إبحارها، وما يمكن أن ينسب في هذه الحالة للمجهز من خطأ هو أن لا يجهز السفينة تجهيزاً كافياً، أو تركها تبحر دون صلاحياتها لذلك<sup>77</sup>.

نشير في هذا الإطار إلى أن القضاء فرنساستقر في اعتبار المالك مسؤولاً عما تحدثه السفينة للغير من ضرر بوصفه حارساً للسفينة وفقاً للقواعد العامة الواردة في م/1384 من قانون مدني فرنسي<sup>78</sup>، وتقوم على أساس خطأ مفترض من جانب المالك في الحراسة وهو خطأ لا يكلف المضرور بإثباته و لا يقبل إثبات العكس إلا إذا أثبت وجود سبب أجنبي خارج عن إرادته أو خطأ من المضرور.

-مسؤولية المالك عن أخطاء تابعيه

يعد المالك مسئولاً عن الأخطاء التي تقع من الربان وتابعيه أثناء تادية العمل أو بسببه ، وبحكم مسؤولية المالك عن أخطاء الربان والتابعين لأحكام القانونالبحري الجزائري.وعلى هذا فالمالك مسؤول عن العقود التي يبرمها الربان بوصفه ممثلاً للمالك وهذه المسؤولية تطبق للقواعد العامة التي تقضي بمسؤولية الموكل عن التصرفات القانونية التي يبرمها الموكل، كما أنه مسؤول عن أفعال الربان وسائر التابعين وسائر التابعين وهذا تطبيقاً للقواعد العامة.

ويراعي أن مالك السفينة لا يسأل عن كل الأخطاء التي تقع مع الربان وتابعيه ، بل يلزم لقيام هذه المسؤولية أن تكون هذه الأخطاء قد وقعت منهم أثناء تادية العمل أو بسببه، وقد قضى تطبيقاً لذلك بمسؤولية مالك السفينة إذا لم يقدمالربان مساعدته لضحايا التصادم الذي وقع بخطئه، وبمسؤولية المالك عن جرائم التهريب التي يرتكبها الربان لأن الوظيفة التي يشغلها هي التي سهلت له سبيل ارتكاب تلك الجرائم<sup>79</sup>.

<sup>77</sup> مصطفى طه، مرجع سابق، ص.105.

<sup>78</sup>Voir: Art 1384 Code Civil Français, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr), consulte le 1/5/2023 à 20 h00

<sup>79</sup> مصطفى طه، مرجع سابق، ص. 106.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

وإذا قضي بمسؤولية المالك عن أخطاء تابعيه كان له أن يرجع بما دفعه من تعويض على التابع، بيد أن الرجوع غير مجد في الواقع كونه في أغلب الأحوال معسر.

### ب- تحديد مسؤولية مالك السفينة

يكون مالك السفينة مسؤولاً عن أخطائه الشخصية التي تقع خلال الرحلة البحرية، وتكون جميع أمواله ضامنة للوفاء بديونه طبقاً للقواعد العامة.

ويسأل مالك السفينة كذلك عن أخطاء الربان وبقية رجال الطاقم بصفة عامة أثناء تادية مهامهم أو بسببها، والأصل أن تنصب هذه المسؤولية على كافة أمواله تطبيقاً للقواعد العامة كما سبق و أن أشرنا، غير أن المشرع خرج على حكم هذه القاعدة ونص على تحديد مسؤولية المالك عن التزامات الربان والتابعين البحريين في حدود "الثروة البحرية"<sup>80</sup>.

### - مبررات تبني مبدأ تحديد المسؤولية

- إن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه تقوم على افتراض الخطأ من جانب المتبوع في التوجيه والرقابة، ويتعذر إن لم نقول يستحيل على المالك مباشرة سلطة التوجيه والرقابة على الربان وهو يعمل بعيداً عنه، فضلاً عما يتمتع به الربان من سلطة واسعة في التصرف وحرية كبيرة في العمل<sup>81</sup>.

- يستفيد الدائنين البحريين من هذا المبدأ، ذلك أن ملاك السفن تجمعهم في أغلب الأحيان علاقات متشابكة بحيث يكون كل منهم دائناً في بعض العلاقات ومديناً في البعض الآخر، فإذا كانوا يضارون من تحديد المسؤولية فإنهم يستفيدون منه حينما يكونوا مدنيين<sup>82</sup>.

- يهدف هذا المبدأ إلى تشجيع الاستثمار البحري<sup>83</sup>، وبذلك يتوافر للدولة أسطول بحري تجاري قوي يحقق حاجياتها الاقتصادية، فضلاً عما يؤدي إليه ذلك من خفض أجور الشحن ونمو التجارة الدولية.

<sup>80</sup> المادة 92 من أمر 76-80 السابق.

<sup>81</sup> علي عادل المقدادي، مرجع سابق، ص. 72.

<sup>82</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص. 109.

<sup>83</sup> المرجع نفسه، ص. 109.



## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

### أ- الأضرار أو التعويضات التي تخضع لتحديد المسؤولية في التشريع الجزائري

تبني المشرع مبدأ تحديد مسؤولية المالك تجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير بسبب الديون المترتبة عن أحد الأسباب المذكورة في المادة 93 من ق ب ج، إلا إذا ثبت أن الخطأ المرتكب كان متعلقاً به (أي خطأ شخصي للمالك)<sup>84</sup>.

أ. الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله والفقدان والأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها.

ب. الموت أو الإصابة الجسمانية لأي شخص آخر في البر أو البحر والفقدان والأضرار بالأموال الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص يوجد على متن السفينة ويكون المالك مسئولاً عنه، أو كل شخص آخر لا يوجد على متنها ويكون المالك مسئولاً عنه، على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل والإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفريغ الحمولة وصعود ونزول ونقل المسافرين.

ج. كل مسؤولية أو التزام يتعلق برفع حطام السفن أو تعويمها، و إصعادها أو تدميرها و في حالة الغرق أو الجنوح أو الترك (بما في ذلك كل ما يوجد على متنها).

د. كل التزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة و اللاحقة بمنشآت المواني وأحواض السفن والخطوط الملاحية.

ومن خلال كل ما تقدم يتضح بأن المشرع قد أخذ باتفاقية بروكسل لعام 1957.

### -الديون التي لا يشملها التحديد

معنى ذلك أن مالك السفينة يكون مسئولاً مسؤولية كاملة ومطلقة اتجاه أصحاب هذه الحقوق أو الديون، ولا يجوز له تحديد مسؤوليته وهي ثلاث حالات تتمثل في الآتي:

أ. الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ والمساهمة بالخسائر المشتركة.

ب. الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام .  
ج. ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل.

### ب- صور تطبيق مبدأ المسؤولية

<sup>84</sup> المادة 93 من أمر رقم 76-80 السابق.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

يوجد نظامان، نظام التحديد العيني والجزافي<sup>85</sup>.

**أ- نظام التحديد العيني:** يسمى بنظام الترك ، وظهر في الأنظمة اللاتينية وتبناه المشرع الفرنسي 1967، والمصري عام 1990، ومفاده أن المالك يعتبر مسئولاً عن أفعاله تابعيه البحريين مسؤولية شخصية ومطلقة ، لكنه يمكن التخلص من مسؤوليته في مواجهة دائنيه ترك السفينة و أجرة النقل<sup>86</sup>. أي أنه ينحصر ضمان الدائنين البحريين في الثروة البحرية فقط دون أن يحق لهم التنفيذ على أموال المالك غير البحرية.

**ب- نظام التحديد الجزافي:** مؤد هان مالك السفينة يدفع مبلغ جزافي محدد على أساس نوع الضرر من ناحية ومقدار حمولة السفينة من نوع أخرى ويأخذ بهذا النظام الفقه الانجليزي<sup>87</sup>.

أما موقف المشرع الجزائري من هذا فإن المادة 104 بينت ذلك بحيث جعل منحمولة السفينة الصافية أساساً لتحديد المسؤولية، و أن هذا التحديد ينطبق على الديون الناتجة عن حادث واحد وليس عن جميع الحوادث وقد تقرر هذا التحديد بموجب نص المادة 97 من ق ب ج، بنصها " يطبق تحديد المسؤولية المعنية وفقاً لأحكام المادة السابقة على جميع الناتجة عن الأضرار الجسمانية أو الأضرار المادية المتولدة عن نفس الحادث دون النظر إلى الديون الناشئة أو التي يمكن أن تنشأ عن حادث آخر". ويحدد لمالك السفينة المبلغ الذي يمكن أن يحدد مسؤوليته على أساسه في كل حالة حسب أحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفاً فيها.

### ج- المستفيدون من تحديد المسؤولية

نص المشرع في المادة 111 من ق ب على من يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية وهم:

مستأجر السفينة والمجهز و المجهز المسير والربان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوب عن المالك والمستأجر والمجهز أو المجهز المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه.

<sup>85</sup>خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2011-2012، ص. 120.

<sup>86</sup>مصطفى طه، مرجع سابق، ص. 196.

<sup>87</sup>شحماط محمود، مرجع سابق، ص. 151.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

وقد يرجع الربان على مالك السفينة طبقاً لأحكام م/92 من ق ب، إذا لم تحدد مسؤوليته في حالة ما إذا عاد المضور على الربان.

وأجازت المادة 113 من ق ب، لربان السفينة وكذلك طاقمها التمسك بأحكام المادة المذكورة سابقاً حتى ولو ارتكبوا خطأ شخصياً، ولم تسمح بتحديد المسؤولية في حالة ما إذا كان الربان أو أحد أفراد الطاقم الآخرين مالكا وحيدا في نفس الوقت للسفينة أو مالكا شريكا لها أو مستأجرا أو مجهز أو مجهز مسير.

اتخذت المادة 104 من حمولة السفينة الصافية أساساً لتحديد المسؤولية وأن هذا التحديد ينطبق على جميع الحوادث وقد تقرر هذا التحديد للمسؤولية بنص المادة 97 من ق ب.

### ثانياً: الربان

يقصد به كل شخص يتولى قيادة السفينة وله مركز قانوني خاص، بحيث يعتبر ممثلاً قانونياً للمجهز وللشاحنين وللسلطة العامة.

تناول القانون الجزائري ربان السفينة في الفصل الثاني من الباب الأول من الكتاب الثاني وبالتحديد من المادة 580 إلى المادة 608.

### 1- تعيين ربان السفينة وعزله

يحتل الربان مكانة مهمة في مجال النشاط البحري وهذا بالنظر إلى العلاقات التي تربطه بكل من المجهز والشاحنين<sup>88</sup>.

تناول القانون البحري الجزائري مسألة تعيين الربان وعزله في المادة 575، على أن مجهز السفينة له حق التعيين والعزل، غير أن حرية المجهز في التعيين مقيدة بمبدأ التأهيل، أي يجب أن يكون شخص مؤهل لقيادة السفينة ويكون مسئولاً عنها بما في ذلك ضباط الملاحة البحريين الذين يتشكل منهم طاقم السفينة. ولمجهز السفينة حق عزل الربان في أي وقت ويعود ذلك إلى أن هذا الأخير يتمتع بسلطات واسعة في مباشرة عمله والذي يتم في جانبه الأكبر بعيداً عن المجهز، ومن ثم كان منح هذا الحق للمجهز إذا ما فقد الثقة في الربان، خاصة وأن

<sup>88</sup> بشأن علاقة الربان بالمجهز والشاحنين راجع في ذلك: أريوط وسيلة، المركز القانوني لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، المركز الجامعي النعامة، مجلد 4، عدد 8، جوان 2018، ص. 529.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

السفينة في حد ذاتها ثروة كبيرة لا يمكن أن تبقى تحت يد لا يأتونها صاحبها عليها.

يعد الربان نائب قانوني عن المجهز يسأل هذا الأخير عن أعماله بما لا يتصور معه الإبقاء على الربان إذا وجد المجهز تصرفاته تخل بهذه النيابة وقد نصت م/583 من ق ب ج على أن: "يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيه مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة".

ويكون المشرع الجزائري في تقريره مثل هذا الوضع يؤدي إلى الاحتكام والالتزام بأحكام القواعد العامة المنظمة للوكالة التي تلزم الموكل تعويض الوكيل عن الضرر الذي يلحقه من جراء عزله ولو كانت الوكالة أجرة (م/581 ق م ج)<sup>89</sup>.

### 2- اختصاصات الربان

يقوم الربان بعدة اختصاصات تتمثل أساسا في:

#### أ- اختصاصات تقنية

يتمتع الربان في أداء هذه الوظيفة بالاستقلالية عن المجهز، وعليه لا يجوز إملاء أي تعليمات أو أوامر في هذا الشأن من قبل المجهز إلا إذا كانت الغاية تحقيق مصلحة أو دفع ضرر في مثل هذه الحالة ينبغي عليه إتباعها<sup>90</sup>، بحيث يتولى الربان:

- قيادة السفينة لوحده وإدارة الرحلة البحرية ويقوم مقامه الضابط الذي يليه في المرتبة ( الدرجة) محله في حالة وفاته أو غيابه أو جود مانع آخر<sup>91</sup>.

- يجب على الربان قبل بدء السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة والأمن وتحتوي على طاقم كاف ومجهز تجهيزا جيدا وممونة وقادرة على قبول الحمولة ونقلها وحفظها طبقا للمادة 589<sup>92</sup>.

<sup>89</sup> راجع المادة 581 من أمر رقم 75-58 مؤرخ في 20/09/1975، يتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78، صادر بتاريخ 30/09/1975.

<sup>90</sup> أربوط وسيلة، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، مجلد 4، عدد5، 2017، ص. 415.

<sup>91</sup> المادة من أمر رقم 76-80 السابق.

<sup>92</sup> م 589 من الأمر نفسه.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

- أن يراعي في قيادته السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية<sup>93</sup>.
- أن يحافظ على صلاحية السفينة وما يقتضيه ذلك من التحقق من كفاية المؤن و ما يلزم السفينة منذ بدء الرحلة حتى دخول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون استنادا للمادة 591.
- أن يسهر على أن تكون الوثائق المطلوبة والمتعلقة بالسفينة وطاقمها و مسافريها وحمولتها موجودة على متن السفينة بناء على نص المادة 594.
- أن يتولى بنفسه توجيه السفينة عند دخولها المواني أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية، وكذلك في جميع الأحوال التي تتعرض الملاحة عقبات خاصة ولو كان ملزما بالاستعانة بمرشد، وأن الربان هو آخر من يغادر السفينة إذا أشرفت على الغرق أو اشتعلت بها النيران ويحترم الربان عادة هذا التقليد طبقا للمادة 593.
- طلب الإسعاف من سفينة أو أكثر في حالة الخطر.

### ب- اختصاصات تجارية

- يمثل المجهز أمام القضاء خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار احتياجات العادية للسفينة والرحلة.
- يتولى إبرام بعض العقود كالقرض مثلا م. / 584، ويمثل الربان أمام القضاء حسب المادة 588 من ق ب ج، فهذا التمثيل للمجهز يتيح لربان أن يقاضي أمام المحكمة باسمه ولحساب المجهز، وان كان هذه القاعدة تقررت على خلاف القواعد العامة التي لا تسمح بجواز المقاضاة بوكيل دون ذكر اسم الأصيل وهذا راجع لأسباب تاريخية<sup>94</sup>.

<sup>93</sup> م / 592 من نفس الأمر .

<sup>94</sup> أنظر: يوسف التومي أحمد، سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري، مجلة دفاتر البحوث العالمية، المركز الجامعي تيبازة، مجلد 10، عدد 2، 2023، ص. 557.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

- يتولى التصرفات اللازمة لسير الرحلة البحرية كإقتناء الوقود والأدوات اللازمة وإصلاح السفينة.

### ج- الاختصاصات الإدارية

- يتمتع الربان بسلطة التوثيق فهو الذي يتولى إثبات كل ما يحدث على السفينة من وقائع كالميلاد والوفاة وإبرام عقود الزواج والعقود التي تشترط فيها الرسمية، وتعتبر المحررات الصادرة عن الربان في هذا الشأن كأنها صادرة من الموظف المختص بتحريرها و ذلك متى كانت السفينة في عرض البحر أو في ميناء أجنبي لا يوجد فيه تمثيل قنصلي للجزائر وأن يسجل ذلك في دفتر الحوادث الرسمي طبقاً للمادة 596 من ق ب ج .

- أوكل المشرع مهمة الضبط القضائي إلى مجموعة من الأفراد حدهم حصراً ومنحهم مجموعة من السلطات بقدر ما يمكنهم من كشف حقيقة الجريمة ومرتكبها بغية حفظ الأمن بالمجتمع<sup>95</sup>.

- إذ يتمتع بسلطة التحقيق في حالة حدوث جريمة على متن السفينة يتولى الربان جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير وعند الاقتضاء يأمر بحبس المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي تفيد في إثبات الجريمة و أن يحرر الربان تقريراً بالإجراءات التي اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية في أول ميناء جزائري.

- حفظ نظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة البحرية وله سلطة توقيع عقوبات تأديبية على أفراد الطاقم باعتباره الرئيس السلمي لجميع أفراد الطاقم، وهذا في حالة ارتكابهم لخطأ يمس بالانضباط بحيث يقوم باستجواب المتهم والتحقيق معه استناداً للمادة 582 من ق ب ج .

<sup>95</sup>أربوط وسيلة، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، مرجع سابق، ص. 416.

### 3- طبيعة علاقة مجهزة السفينة بالربان

أثار تحديد طبيعة علاقة مجهزة (المالك) السفينة الكثير من الجدل ذلك أن الربان بجانب قيامه بأعمال مادية في قيادة السفينة يقوم بأعمال وتصرفات قانونية مثل تعيين البحارة وإصلاح السفينة وشراء المؤنة، وهو إن كان يقوم بتلك الأعمال باسمه الخاص إلا أنه يباشرها بوصفه ممثل للمجهز، حيث رأى البعض من الفقهاء إلى اعتبار الربان وكيل عن المالك أو المجهز في حين يرى البعض الآخر إلى أن العلاقة التي تربط بينهما هي مزيج بين عقد العمل والوكالة، ويزيد من صعوبة تحديد هذه العلاقة ما هو مقرر من الربان أن يخرج عن أوامر رب العمل في ذاته لوظيفته الفنية والتي تتمثل في قيادة السفينة ومن أنه يمارس جانباً من السلطة العامة.

ومهما تميز المركز القانوني للربان عن مركز أي تابع في عقود العمل الأخرى فإنه تبقى قائمة علاقة التبعية بين الربان ورب العمل و إن اختلف وضعها عن عقود العمل العامة وخاصة ظروف العمل على ظهر السفينة وبعدها عن ملاكها في اغلب الأحيان لم تعد السلطات التي يتمتع بها الربان اليوم في منأى عن مراقبة مجهزة السفينة بفضل التطور التكنولوجي<sup>96</sup>.

فالربان يرتبط مع مجهزة السفينة بعقد عمل وذلك لتوفر رابطة التبعية بينهما وليس شأن الوكيل الذي لا يخضع في مباشرة نشاطه لسلطة وإشراف الأصيل، وإذا كان الربان يقوم بجانب قيادته للسفينة بأعمال قانونية لحساب المجهز فإن ذلك لا يجعل منه وكيلاً، إذ يبقى الموضوع الأساس لعقده مع مالك السفينة هو قيادة السفينة بما يعد معه عقد إجازة خدمات، وكون أن المجهز يكلفه بأداء بعض الأعمال وكيلاً يخضع لأحكام عقد الوكالة وذلك كله دون أن ينقلب العقد إلى وكالة. وإذا كان يصدق على الربان وصف البحار فإن العقد الذي يرتبط به مع رب العمل يكون في الحقيقة والواقع عقد عمل بحري<sup>97</sup>.

### 4- مسؤولية الربان

نظراً لتعدد اختصاصاته يجد نفسه قد دخل في علاقات مع أشخاص عديدين مما قد يرتب عن سلوكه أضرار بالغير مما ينتج عن ذلك قيام مسؤوليته المدنية، كما أن مخالفة الربان لالتزاماته المقررة بموجب عقد العمل تجعل منه مسئولاً تأديبياً أمام صاحب العمل وإذا خالف القواعد الآمرة المقررة في قانون العقوبات والقوانين المكملة له كان مسئولاً جنائياً.

<sup>96</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص. 42.

<sup>97</sup> المرجع نفسه، ص. 43.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

أ-المسؤولية المدنية للربان: قد تكون عقدية أو تقصيرية على النحو الآتي:

### -المسؤولية العقدية

بما أن الربان نائب قانوني عن المجهز ويربط بينهما عقد عمل بحري في كل عمل يتعلق بالأعمال اللازمة في تنفيذ السفينة والرحلة البحرية، فإنه لا بد عليه بذل العناية اللازمة في تنفيذ التزاماته وأي إخلال بهذه العناية يكون مسئولا عقديا اتجاه المجهز<sup>98</sup>.

بناءً على ذلك يسأل مدنيا عن الأخطاء التي يرتكبها خلافا لعقد عمله على أساس المسؤولية العقدية فضلا على أنه يسأل عن إخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد العمل البحري الذي يرتبط به مع المالك أو المجهز عن إخلاله بالالتزامات التي تفرضها نيابته عن المجهز كونه نائبا عنه وذلك استنادا للمادتين 583 و 584 من ق ب ج .

تنص المادة 586 من ق ب على أنه: ( يتعين على الربان خلال الرحلة أن يعمل على حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف في هذا الميدان طبقا لتعليمات المجهز)، وأشارت م / 582، توجب على الربان إعلام المجهز فورا بجميع الحالات التي تحول دون ممارسة الربان قيادة السفينة.

يتضح من خلال كل ذلك أن الربان يتولى تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد العمل الذي أبرمه مع المجهز منها إتباع التعليمات وإخطار المجهز بكل ما يتعلق بالسفينة أو الشحنة ومخالفته لهذه الالتزامات القانونية يتعرض لمسالة مدنية مع رب العمل.

وتتحقق مسؤولية الربان نحو المجهز في حالة تغييره لخط سير السفينة في غير الأحوال التي يسمح فيها القانون ذلك، كما يسأل أمامه إذا لم يراعي كفاية الوقود اللازم لإتمام الرحلة البحرية وكذا عند عدم المحافظة على سلامة الشحنة للملاحة البحرية.

### -المسؤولية التقصيرية

يعد الربان مسؤولا مسؤولية شخصية عن أخطائه الشخصية اتجاه الغير، من ذلك مسؤوليته اتجاه المسافرين، كما تؤكد على ذلك القواعد العامة في هذه المسألة، إذ يتعين عليه أن يتخذ جميع

<sup>98</sup> أربوط، ربان السفينة بين دفتي السلطة...، مرجع سابق، ص. 419.



## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

التدابير الضرورية لحماية السفينة والبضائع و الأشخاص وعليه فإن الربان مسؤول تجاه ركاب السفينة مدنيا عن كل الأفعال التي قد تضر بهم بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في القانون المدني.

يتعين على المضرور في هذه الحالة إثبات الدليل على خطأ الربان واثبات علاقة السببية بين الخطأ والضرر الذي أصابه وللربان دحض مسؤوليته بإثبات وجود سبب أجنبي أي خارج عن إرادته.

أما فيما يخص مسؤولية الربان نحو الشاحنين فهي وإن كانت مسؤولية عقدية في مواجهة مالك السفينة أو تجهزها منبعا عقد النقل البحري إلا أنها لا تتعدى كونها مسؤولية تقصيرية في مواجهة ربان السفينة.

ذلك لعدم وجود علاقة تعاقدية مباشرة بينهم وبين الربان إلا أنهم يستطيعون الرجوع عليه بدعوى المسؤولية التقصيرية وهذا يتوقف على إثبات وجود خطأ من الربان. و لا يكفي للشاحنين إثبات إهمال الربان في تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد استخدامه ، لأنهم حينئذ يتمسكون بعقد ليسوا أطرافا فيه وهو ما لا يجوز و لو كان ذات العقد يفرض عليه الالتزام بالمحافظة على الأرواح والبضاعة<sup>99</sup>.

كما تظهر مسؤولية الربان التقصيرية في مواجهة البحارة وذلك عن كل الأضرار التي قد تلحق بهم من جراء تصرفاته ومن أمثلة ذلك امتناعه عن تقديم العلاج للبحار المريض أو إنزاله لتلقي العلاج مما يضره.

### ب-المسؤولية التأديبية والجنائية

يسأل الربان تأديبيا عن أخطائه المهنية، ويتابع جنائيا عن الأفعال التي يرتكبها ويعاقب عليها قانون العقوبات.

### -المسؤولية التأديبية

إن إخلال الموظف أو العامل بإحدى واجباته الوظيفية ومقتضياتها يتعرض لعقوبة تأديبية تتراوح بين التوبيخ والفصل، ومن هنا يمكن القول أن المسؤولية التأديبية للربان تقوم عند ارتكابه لخطأ مهني وذلك بمخالفته للقوانين التي من شأنها ردع مثل هذه الأخطاء.

<sup>99</sup> إيمان حسن الجميل، الربان، (المركز القانوني، الحقوق والالتزامات، المسؤولية والسلطات)، المكتب الجامعي للنشر، القاهرة، 2010، ص. 53.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

وفي مجال العمل البحري يسأل الربان تآديبيا إذا أخل بواجباته المهنية، حيث نجد المادة 468 من ق ب ج تنص على أن: (يتعرض لعقوبة تآديبية كل عضو من أعضاء الطاقم، يرتكب عملا يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة )، والربان واحد من أفراد الطاقم وعليه يعد الربان مخالفا للنظام إذا حاد عن أحكام القانون البحري والنصوص التطبيقية الأخرى وخاصة الحالات الواردة في م/470 من ق ب ج<sup>100</sup>.

### -المسؤولية الجنائية

زيادة على الأفعال التي يعاقب عليها القانون العام ( قانون العقوبات)، فإنه يمكن أن يكون محلا لمتابعة جزائية طبقا لأحكام القانون البحري في إطار ما يعرف بالجرائم البحرية، حيث يتابع إذا صدر منه خطأ أو فعل من شأنه المساس بأمن الملاحة البحرية، إذ تثار مسؤوليته حين ارتكابه لخطأ في ممارسته لقيادة السفينة مما قد يتسبب في حادث بحري أو يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية الذي بدوره قد يكون حادث ملاحى. وفي كلا الفرضين يوجد مساس بالسلامة البحرية لذلك أملى القانون على الربان مجموعة من الالتزامات تنفيذيا واعملا لاستقلالته في ممارسة سلطة قيادة السفينة وظيفته الفنية<sup>101</sup>.

وعليه فإبحار الربان أما بإرادته أو تهاون منه بسفينة غير سالحة للملاحة أو غير مجهزة كفاية أو غير معدة أو ممونة يسأل جنائيا.

وإذا تسبب هذا الإهمال في حوادث تختلف العقوبة باختلاف جسامته الضرر الناتج حسب ما هو مفصل فيه في أحكام القانون البحري.

كما يسأل الربان جنائيا إذا أبحر أو حاول الإبحار بسفينة انقضت صلاحية شهادة سلامتها أو سحبت منه لعدم توافر الشرط القانونية.

ويسأل الربان أيضا عن تركه السفينة أثناء الرحلة وهي في خطر بدون ضرورة ودونما استشارة لضباطه.

كما أنه يكون عرضة للمساءلة الجنائية إذا ما وقع حادث ملاحى وأخل بواجبه في الانقاذ متى أمكنه ذلك حسب ما فصلت فيه أحكام م/ 484 من ق ب ج.

<sup>100</sup> راجع المادة 470 مر 76-80 السابق.

<sup>101</sup> م/228 من الأمر نفسه.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

-كما يعد تسبب الربان في تلوث البيئة البحرية مظهرا من مظاهر المسؤولية الجنائية للربان سواء كان هذا التلوث ناتج عن حادث ملاحى أو عن صب مواد ملوثة في البحر خارج الحالات المصرح بها قانونا<sup>102</sup>.

### ثالثا: وكيل الحمولة

استنادا للمادة 621 منق ب ج، يتمثل في شخص طبيعى أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجره الشحن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم. يتضح من هذا التعريف أن أمين الحمولة لا تختلف مهمته عن المهمة التي يؤديها أمين السفينة بالنسبة للمجهز.

إنالأصل أن يكون لكل مرسل إليها أمين الحمولة، بيد أن العمل جرى فيما لو تعدد المرسل إليهم على أن يمثل هؤلاء جميعا أمين واحد للحمولة يقوم بتسلمها ودفع أجره نقلها وتوزيعها عليهم والحكمة من ذلك هو منع التزاحم والفوضى التي يؤدي إليها اشتراك أصحاب البضائع جميعا في عمليات التسليم و ما يصحبه من تأخر كل منهم في استلام بضاعته وتعطيل السفينة في الميناء .

وغالبا ما يتم الجمع بين وظيفتي أمين الحمولة والسفينة معا، يمثل المجهز والمرسل إليهم في الوقت نفسه، وهذا ما نتلمسه عمليا من خلال ما تتضمنه سندات الشحن عادة من شرط "تحت الروافع أو شرط التفريغ السريع وبمقتضى هذا الشروط تنتهي مهمة الناقل (الربان) بمجرد إنزال البضاعة من على ظهر السفينة دون انتظار حضور المرسل إليها ومثله ويتولى أمين السفينة حينئذ استلام البضاعة من الربان ونقلها من رصيف الميناء إلى مخازن المرسل إليه على مسؤولية هذا الأخير ونفقاته فكان من قام باستلام البضاعة من الناقل بوصفه أمينا للسفينة هو ذاته أمين الحمولة الموكل من جانب أصحاب البضاعة في استلامها و يتعين عليه بهاتين الصفتين رعاية المصالح المتقابلة.

يعد وكيل عادي عن المرسل إليه في تسلم البضاعة لحسابه ودفع أجره النقل، بيذا أن وكيل الحمولة قد يكون وكيل بالعمولة إذا قام المرسل إليه بتطهير سند الشحن إليه تظهيراً ناقلا للملكية بحيث يتقدم لتسلم البضاعة بصفته المرسل إليه شخصيا.

### 1-التزامات وكيل الحمولة والمرسل إليه

<sup>102</sup> أنظر المادتين: 210 و 214 من أمر رقم 76-80 السابق.

أ-التزامات وكيل الحمولة

يلتزم بصفته وكيل عن المرسل إليه باستلام البضاعة لحسابه ويتطلب لتنفيذ هذا الالتزام قيام الحمولة بالتحقق من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر والتيقن من مطابقتها للأوصاف الواردة في سند الشحن واستيفاء الإجراءات الجمركية عنها كما يجب عليه القيام بكل ما هو لازم للحفاظ على حقوق موكله المرسل إليه فيلتزم في حالة وجود تلف أو عجز البضاعة عند تسلمها بتوجيه التحفظات الخطية في المهلة المحددة قانونا ويقوم بإخطار المرسل إليه بحالة البضاعة وما اتخذته من إجراءات في الوقت المناسب حتى يستطيع المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية في الميعاد القانوني.

يلتزم كذلك عند استلامه البضاعة بدفع أجرة نقلها إذا كانت مستحقة عند الوصول كما يقع عليه واجب المحافظة على البضاعة وحراستها وأخيرا تسليمها إلى المرسل إليه.

ب-التزامات المرسل إليه

يلتزم بأن يدفع لأمين الحمولة الأجر المتفق عليه وعادة ما يكون نسبة مئوية تحسب على أساس حمولة البضاعة وطبيعتها.

وفي حالة عدم الاتفاق تحدد العمولة أو الأجر طبقا لعرف الميناء كما يستحق أمين الحمولة المصروفات التي أنفقها في قيامه بمهمته لحساب المرسل إليه كمصروفات التخزين والرسوم الجمركية ونفقات التحفظات.

ووكيل الحمولة ضمانا لاستيفاء المبالغ المستحقة له في ذمة المرسل إليه الحق في حبس البضاعة كما أن له إذا كان وكيلًا بالعمولة امتيازًا على البضاعة التي يحوزها لحساب المرسل إليه طبقا.....

## 2-مسؤولية وكيل الحمولة

استنادا لنص المادة 627 من ق ب ج، فإن وكيل الحمولة يسأل عن خطئه وخطأ تابعيه وهو خطأ واجب الإثبات كما يلتزم بتعويض كامل الضرر وعلى ذلك فإن وكيل الحمولة بأي التزام من الالتزامات المفروضة عليه يجعله مسئولاً عن تعويض المرسل إليه عما أصابه من ضرر.

وجزاء إهمال وكيل الحمولة في إخطار الناقل بالهلاك أو التلف بالبضاعة في حالة وجود إي منهما إذا لم يستطع المرسل إليه دحض قرينة التسليم المطابق التي تترتب على تخلف الإخطار هو أن يكون وكيل الحمولة مسئولاً عن الأضرار التي لا يتسنى إثباتها قده صلت قبل استلامه البضاعة، وذلك انه يصدق على وكيل في هذه الحالة أحد الفرضين:- إما أن الضرر كان سابق على استلامه البضاعة من الناقل وكان واجب عليه توجيه الإخطار للأخير بالهلاك أو التلف لتجنب قرينة التسليم المطابق والتي تعذر دحضها لانعدام أدلة الإثبات وإما انه لم يكن ثمة ما يوجب توجيه إخطار للناقل ويعني ذلك إن الأضرار قد حصلت والبضاعة بين يدي وكيل الحمولة.

## رابعا: وكيل السفينة

كان للربان في القديم أعمال كثيرة من ذلك تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، لكن مع التطور الكبير للنشاط التجارية البحرية بات من الصعب القيام بمثل هذه الأعمال، وكذلك لتعذر فتح فروع للشركات في مختلف الموانئ، جرى العمل على اختيار شخص من طرف المجهز في كل ميناء تسند إليه مهمة تسليم البضاعة من الربان وحراستها والمحافظة عليها، وتسليمها لأصحابها وأخذ أجره عن ذلك، وقد يتعدى الأمر إلى تكليفه برعاية شؤون السفينة خلال فترة رسوها بالميناء ويسمى بأمين أو وكيل السفينة.

نظم المشرع الجزائري هذه الوظيفة في المواد 609 إلى 620 من ق ب ج، وفي ما يلي نوجز أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الوكيل إلى اتجاه المجهز والالتزامات هذا الأخير اتجاه وكيل السفينة.

## 1-التزامات وكيل السفينة

- يتولى القيام بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة لخدمة السفينة و لحسابها أثناء الرحلة البحرية والتي لا يقوم بها الربان طبقا لنص المادة 609 من ق ب ج. كما أجازت المادة 610 بان يقوم بتسليم البضائع لشحنها أو بتسليمها لأصحابها بعد

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجره النقل المستحقة للمجهز.

وعلاوة على ذلك فإن مهام والتزامات وكيل السفينة تحددها نصوص القانون البحري وما قد يتضمنه العقد أو العرف البحري، ومن المهام الأعمال التي يقوم بها الأعمال القانونية المعتادة واللازمة للسفينة طيلة الرحلة البحرية كإقتناء المؤنة والوقود وقطع الغيار والتعاقد على إجراء الإصلاحات وتحصيل أجره النقل من المرسل إليه إذا كانت مستحقة م / 614 من ق ب ج، يبدو أن هذه المهام هي من اختصاص الربان، فقد يقوم هو بنفسه أو يعهد إليه أو يعهد إليها إلى وكيل السفينة وهو الغالب.

-ينوب الوكيل عن المجهز في الميناء الذي يصل فيه في حدود تنفيذ عقد النقل البحري ومن ثم فقد يعهد إليه بتسلم البضاعة لشحنها أو بتسليمها للمرسل إليهم وفي الحالين يقع على وكيل السفينة واجب المحافظة على البضاعة والعناية بها.

يمكن للمرسل إليه توجيه الإخطار بالحجز أو التلف في البضاعة إلى وكيل السفينة وينتج هذا الإخطار أثره في حق المجهز، و إذا ما أقر وكيل السفينة بوجود تلف أو عجز في البضاعة التزم المجهز بهذا الإقرار.

-يلتزم وكيل السفينة بالمحافظة على حقوق الناقل ومن ثم يكون عليه اتخاذ كافة الإجراءات التي كان للناقل أن يتخذها في مواجهة تأخر أصحاب البضائع على مسؤوليتهم في مخازن الميناء أو يستصدر أمرا من القاضي المختص ببيعها لذمتهم إذا كانت قابلة للتلف.

-قد يمثل المجهز لدى سلطات الميناء فيتولى دفع الرسوم و استلام التراخيص وإعداد ما يلزم من الشحن والتفريغ وعلى الوكيل العمل على تنفيذ ذلك.

### 2-التزامات المجهز:

أ- دفع الأجرة المتفق عليها وإذا لم يكن هناك اتفاق فبموجب العرف، ومختلف التكاليف التي أنفقها في إطار تنفيذ الوكالة.

ب- الالتزام بالتعهدات التي يباشرها الوكيل لحسابه ما دامت تدخل في نطاق الوكالة وليس للوكيل حق امتياز على السفينة وأجرة النقل وملحقاتها، وإنما يثبت له هذا الحق ضمانا للمبالغ التي يكون اقترضها للربان للحاجات السفينة وكذلك للديون التي تترتب على المجهز بسبب

محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور  
طاهير رابح

---

الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة بوصفه وكيلًا له طبقاً  
للمادة 616 من ق ب ج .

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

### خامسا: السمسار البحري

يعد وسيط في مجال التعاملات البحرية، فهو يعمل على التقريب بين طرفي العقد وبالتحديد عقد البيع (البائع والمشتري)، وبين المجهز والشاحن في عقد النقل البحري وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين وهذا مقابل عمولة تكون على شكل نسبة مئوية من أجره النقل أو أقساط التأمين<sup>103</sup>.

#### أ- تحديد عمل السمسار

تعد السمسرة من الأعمال التجارية المشروعة، ولا يعد السمسار طرفا في العقد، وعليه لا تقوم مسؤوليته العقدية في حالة تقصير احد طرفي العقد في تنفيذه، وقد عرفت الجزائر هذا النوع من العمل التجاري منذ الوجود الفرنسي.

تبعاً لدور المهم الذي يقوم به السمسار وأسوة بالتشريعات المقارنة، عمد المشرع إلى وضع مجموعة من الأحكام لتنظيمه والمتمثلة في المواد من 631 إلى 638.

عرفت المادة 631 السمسار على أنه كل طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية. واشترطت المادة 632 وضع الوكالة كتابيا وتحدد فيها حقوق والتزامات السمسار، ويتعين عليه عند تعاقد كوسيط بالعمل في الحدود الصلاحيات المقدمة إليه ووفقا للتعليمات المدرجة في الوكالة ويحق له أن يستلم باسم موكله جميع المبالغ المستحقة عن كل تعاقد مبرم إلا إذا اشترط على ما يخالف ذلك في الوكالة.

أجازت المادة 634 من ق ب لسمسار بالالتزام لحساب طرفين متعاقدين اذا ما تم تعيينه من قبلهما، وفي هذه الحالة يتعين عليه إعلام كل من الطرفين بأنه يتصرف لحسابهما و بأنه يتعهد بالعمل بكل تجرد مع أخذ في الاعتبار مصالح الطرفين.

يتحمل السمسار على أجر مقابل عمله، يحدد بناء على اتفاق أو تعريفة وفي حالة عدم وجود ذلك فيحدد بموجب العرف.

<sup>103</sup> محمود شحماط، مرجع سابق، ص. 68.



## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

### ب-مسؤولية السمسار

تحكم مسؤولية السمسار البحري باعتباره وسيط بالعمل الوكالة طبقا للمادة 633 من ق ب ج، التي تلزمه بالعمل في حدود ما رسمه الموكل من صلاحيات و وفقا لما تتضمنه الوكالة من تعليمات وبنود، وبذلك يكون السمسار مسؤولا عن أخطائه الشخصية طبقا للقواعد العامة، استنادا للمادة 636 من ق ب ج.

يتضح مما تقدم بأن التجارة البحرية تشكل إحدى الاهتمامات الأساسية للمجتمع الدولي، وهذا بالنظر إلى العدد الهائل من الاتفاقيات المبرمة في إطار التقريب بين التشريعات الوطنية المختلفة، وإيجاد اطر توحيد قواعد التجارة البحرية، وهذا نتيجة التطور الكبير في التجارة البحرية سواء من حيث عدد المواني أو عدد السفن وكذا عدد المعاملات التجارية البحرية التي تضاعفت في الآونة الخيرة عشرات المرات عن عقود خلت.

وأن القيام بالنشاط البحري يتطلب توفر وسيلة أساسية وهي السفينة والتي تم إخضاعها لنظام قانوني عن المنقولات ويقترب من العقارات في بعض الأحكام كما يتشابه من حيث الأشخاص من حيث تمتعها بحالة مدنية، خاصة الجنسية ذلك أن هذه الأخيرة تعد أكثر أهمية من الأشخاص كون الشخص يمكن أن يكون عديم الجنسية ومزدوج الجنسية وهذا ما لا يمكن أن يكون في السفينة، خاصة فيما يتعلق الجرائم التي تقع على متن السفينة في المياه الإقليمية لدولة أجنبية، بحيث حسمت اتفاقية -مونتري غوبي- لقانون البحار المبرمة عام 1982.

وأن هذه السفينة لا تزال نشاطها إلا بعد بوجود مجهزها الذي يتولى تزويدها بكافة الوسائل ومستلزمات الإبحار والذي يتولى كذلك تعيين طاقم يقودها خلال الرحلة البحرية منهم الربان الذي يتولى قيادة السفينة من بداية الرحلة إلى غاية وصولها وخلالها الرحلة يمارس عدة اختصاصات تقنية وتجارية بصفته ممثل المجهز واختصاصات إدارية بصفته ممثل السلطة العامة. إضافة إلى أشخاص آخرون مرابطون بالمواني كوكيل السفينة و وكيل الحمولة والسمسار البحرية.

## قائمة المراجع

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

- 1- الجميل إيمان، الربان (المركز القانوني، الحقوق والالتزامات، المسؤوليات والسلطات، المكتب الجامعي للنشر، القاهرة، 2010.
- 2- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة)، السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - النقل البحري - الحوادث البحرية - الضمان (التأمين البحري)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- 3- عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة - أشخاص الملاحة - النقل البحري - البيوع البحرية - الحوادث البحرية - التأمين البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
- 4- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1988.
- 5- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 6- كمال حمدي، القانون البحري، السفينة أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- 7- زكي شعراوي، القانون البحري: السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
- 8- شحماط محمود، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014.
- 9- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.

### ثانيا- الأطروحات والمذكرات

#### أ- الأطروحات

- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2011-2012.

#### ب- المذكرات

- بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012.

- 1- أريوط وسيلة، المركز القانوني لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، المركز الجامعي النعامة، مجلد 4، عدد 8، جوان 2018، ص ص. 418-537.
- 2- أريوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، مجلد 5، عدد 7، 2018، ص ص. 358-370.
- 3- العربي الشحط عبد القادر، إجراءات الحجز على السفن في التشريع الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 2، العدد 1، 2015، ص. 181.
- 4- أريوط وسيلة، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، مجلد 4، عدد 5، 2017، ص ص. 413-426.
- 5- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي تامنغست، المجلد 1، عدد 1، 2012، ص ص. 69-96.
- 6- بن عيسى حياة، جنسية السفينة و دورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية لقانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة تلمسان، مجلد 3، عدد 4، 2016، ص ص. 37-50.
- 7- بهجت عبد الله فايد، الحجز التحفظي على السفن، (دراسة مقارنة)، مجلة القانون والاقتصاد، العدد 58، جامعة القاهرة، مصر، 2010، ص ص. 7-112.
- 8- بن حمو فتح الدين، ملكية السفن في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، مجلد 6، عدد 1، 2019، ص ص. 162-169.
- 9- مخالفة كريم، الخسائر البحرية المشتركة و طرق تسويتها على ضوء الأمر 80/76 المعدل والمتمم في الجزائر والنظم المقارنة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، جامعة باتنة، الجزائر، مجلد 3، عدد 1، 2016، ص ص. 348-367.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

10- يوسف التومي أحمد، سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري، مجلة دفاتر البحوث العالمية، المركز الجامعي تيبازة، مجلد 10، عدد 2، 2023، ص. 548-559.

### رابعا-النصوص القانونية

#### أ-الاتفاقيات الدولية

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة عام 1982، ودخلت حيز النفاذ عام 1994، انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-53 مؤرخ في 1996/01/22، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر عدد 6، صادر بتاريخ 1996/01/24.
- 2- اتفاقية بروكسل المبرمة في 1926/04/10 لتوحيد القواعد الخاصة بالامتيازات البحرية والرهون، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-71، المؤرخ في 1964/03/02.
- 3- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد حول الحجز التحفظي للسفن المبرمة في " بروكسل" بتاريخ 1952/05/10، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-171، المؤرخ في 1964/06/08.
- 4- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد مسؤولية ملاك السفن المبرمة في بروكسل بتاريخ 1957/10/10، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 1964/30/08

#### ب-القوانين والأوامر:

##### ب-1-القوانين:

-قانون رقم 08-09 مؤرخ في 2008/02/25، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21، صادر بتاريخ 2008/04/23.

##### ب-2-الأوامر

- 1- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 1975/09/20، يتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78، صادر بتاريخ 1975/09/30.
- 2- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 1976/10/23، يتضمن القانون البحري ج ر ج ج ر عدد 46 صادر بتاريخ 1977/04/10، معدل ومتمم.

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

### ج-المراسيم

- 1-مرسوم رئاسي رقم 96-53 مؤرخ في 22/01/1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر عدد 6، صادر بتاريخ 24/01/1996.
- 2-مرسوم تنفيذي رقم 05-102 مؤرخ في 26/03/2005، يحدد النظامي النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، جر عدد 22، صادر بتاريخ 27/03/2005.
- 3-مرسوم تنفيذي رقم 02-143 مؤرخ في 16/04/2002 يحدد الشهادات وشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها ج ر عدد 29، صادر بتاريخ 24/04/2002.

### Ouvrages

- 1- MONTAS Arnaud, Droit Maritime, éd, Vuibert, Paris, 2012
- 2- Pierre Bonassies, Christian Scapel, Cyril Bloch, Droit Maritime, 4 édition, éd, LGDJ, Paris, 2022.

### Sites Internet

- 1- Code Civil Français, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr), consulte le 1/5/2023 à 20 h00
- 2- Ordonnance de la Marine du mois d'Aout 1681, <http://www.fortunes-de-mer.com/france>, consulte le 10/03/2023 à 22h00.

## فهرس المحتويات

1	المختصرات.....
2	تمهيد.....
3	الفصل التمهيدي: مفهوم القانون البحري.....
3	أولا: تعريف القانون البحري.....
3	1-التعريف الواسع للقانون البحري.....
4	2-التعريف الضيق للقانون البحري.....
4	ثانيا: نشأة وتطور القانون البحري.....
4	1-العصور القديمة.....
5	2-العصور الوسطى.....
5	أ-قواعد أوليرون.....
5	ب-مجموعة قنصل البحر.....
6	ج-مرشد البحر.....
6	3-العصر الحديث.....
7	ثالثا: مصادر القانون البحري.....
7	1-الاتفاقيات الدولية.....
8	2-التشريع.....
9	3-العرف والعادات البحرية.....
9	4-القضاء.....
10	5-الفقه.....
10	رابعا: خصوصية القانون البحري.....
10	1-قاعدة الخسائر البحرية المشتركة.....
11	2-طرق الإثبات.....
11	3-صلاحية الربان.....
11	4-تحديد المسؤولية.....
10	خامسا: نطاق تطبيق القانون البحري.....
10	1-تقسيم الملاحة البحرية من حيث الغرض.....
12	2-تقسيم الملاحة البحرية بحسب المسافة.....
13	3-تقسيم الملاحة البحرية إلى عامة وخاصة.....
14	الفصل الأول: السفينة.....
16	أولا: النظام القانوني للسفينة.....
16	1-تعريف السفينة.....
16	2-شروط اكتساب العمارة البحرية وصف السفينة.....
17	3-الطبيعة القانونية للسفينة.....
19	3-عناصر شخصية السفينة "الحالة المدنية للسفينة".....
20	أ-الاسم.....
20	ب-حمولة السفينة.....
20	ج-الموطن(ميناء التسجيل).....
21	ج-درجة السفينة.....
22	د-الجنسية.....

## محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور طاهير رابح

28	ثانيا: النظام الإداري للسفينة .....
28	1-تسجيل السفينة .....
30	2-أوراق السفينة .....
	<b>الفصل الثاني: الحقوق العينية التبعية التي ترد على</b>
32	<b>السفينة.....</b>
32	<b>أولا: الرهن البحري.....</b>
32	1-إنشاء الرهن البحري.....
33	2-محل الرهن البحري.....
33	3-العناصر التي تحل محل الرهن البحري.....
34	4- آثار الرهن البحري.....
35	5-انقضاء الرهن البحري.....
36	<b>ثانيا: حقوق الامتياز البحرية .....</b>
36	1-تحديد الامتيازات البحرية .....
39	2-ترتيب الامتيازات البحرية .....
41	3- محل الامتيازات البحرية .....
41	4-انقضاء الامتيازات البحرية .....
42	<b>ثالثا: الحجز على السفينة .....</b>
42	1- الحجز التحفظي.....
44	2-الحجز التنفيذي.....
48	<b>الفصل الثالث: أشخاص الملاحة البحرية.....</b>
48	<b>أولا: مالك السفينة (المجهز) .....</b>
48	1-صور ملكية السفن.....
49	2-مسؤولية مالك السفينة .....
50	أ- المسؤولية الشخصية لمالك السفينة .....
51	ب-نظام تحديد مسؤولية مالك السفينة .....
52	-الأضرار والتعويضات التي تخضع لتحديد في التشريع الجزائري ..
54	-صور تطبيق نظام المسؤولية .....
55	-المستفيدون من تحديد المسؤولية .....
55	<b>ثانيا: الربان.....</b>
56	1-تعيين ربان السفينة وعزله .....
56	2-اختصاصات الربان .....
57	أ-اختصاصات تقنية .....
58	ب-اختصاصات تجارية .....
58	ج-اختصاصات إدارية .....
59	3-طبيعة علاقة مجهز السفينة بالربان .....
60	4-مسؤولية الربان .....
60	أ-المسؤولية المدنية .....
62	ب-المسؤولية التأديبية والجنائية .....
64	<b>ثالثا: وكيل الحمولة .....</b>
65	1-التزامات وكيل الحمولة والمرسل إليه .....
66	2-مسؤولية وكيل الحمولة .....



محاضرات في القانون البحري الجزائري إعداد الدكتور  
طاهير رابح

---

66	رابعاً: أمين السفينة
67	1-التزامات وكيل السفينة
68	2-التزامات المجهز
68	خامساً: السمسار البحري
68	1-تحديد عمل السمسار
69	2-مسؤولية السمسار
71	قائمة المراجع
75	الفهرس

Nom du document : دروس في القانون البحري 2023  
Répertoire : F:\Droit M  
Modèle : C:\Users\HP\AppData\Roaming\Microsoft\Templates\Normal.dotm  
Titre :  
Sujet :  
Auteur : HP  
Mots clés :  
Commentaires :  
Date de création : 03/06/2023 17:27:00  
N° de révision : 3  
Dernier enregistr. le : 11/06/2023 23:35:00  
Dernier enregistrement par : HP  
Temps total d'édition : 73 Minutes  
Dernière impression sur : 11/06/2023 23:36:00  
Tel qu'à la dernière impression  
Nombre de pages : 73  
Nombre de mots : 16 139 (approx.)  
Nombre de caractères : 88 765 (approx.)