



جامعة محمد بوضياف - المسيلة
Université Mohamed Boudiaf - M'sila

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف بالمسيلة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



جامعة محمد بوضياف - المسيلة
Université Mohamed Boudiaf - M'sila

محاضرات في القانون البحري

طلبة السنة الثالثة (LMD)

من إعداد الدكتورة:

بلعيد جميلة

السنة الجامعية: 2017-2018

« La navigabilité serait au navire ce que la pensée est à l'homme¹ »

¹ Cécile DE CET BERTIN ,Introduction au Droit Maritime ,édition ellipse marketing, S. A ,2008.

مقدمة

يعتبر القانون البحري فرع من فروع القانون الداخلي يختص بالملاحة البحرية والاستغلال البحري الذي تمارسه السفن، سواء في البحار الداخلية أو المحيطات أو في منطقة أعالي البحار.

تمر السفن في غالبية الأحيان في مناطق بحرية لا تخضع إلى سيادة أية دولة وتتعرض للأخطار البحرية مثل القرصنة البحرية، أو العواصف البحرية التي يمكن أن تلحق بها أضرار كبيرة، ناهيك عن حالات الغرق أو الهلاك، بما يستوجب خضوعها لقواعد متميزة تتعلق بالملاحة البحرية وأخطارها، وهي قواعد مستوحاة معظمها من الاتفاقيات الدولية من أهمها الاتفاقية الدولية لتوحيد سندات الشحن الموقعة في بروكسل والمبرمة في 1924 والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 12/02/1964.

استمد التشريع البحري الجزائري معظم أحكامه من أحكام وبنود "اتفاقية بروكسل" الخاصة بالقواعد المتعلقة بسندات الشحن، وكذا الاتفاقية الخاصة بتوحيد قواعد الرهون والامتيازات البحرية، والاتفاقية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بمسؤولية مالكي السفن، والتي أدخلت أحكامها في القوانين البحرية للدول المختلفة، وأصبحت بمثابة قواعد تنظم الاستغلال البحري داخل حدود الدولة، وتعمل الجزائر على غرار الدول الأخرى بأحكام الاتفاقيات التي انضمت إليها أو وافقت عليها وأصبحت جزءا من تشريعها الداخلي.

تظهر أهمية القانون البحري في اتصالاته بالكثير من فروع القانون الداخلي، وكذا علاقته الوطيدة بأقرب فرع قانوني إليه وهو القانون التجاري، الأمر الذي أدى إلى اعتبار القانون البحري كفرع يختص بالتجارة البحرية أي التجارة التي تتم في البحر بواسطة السفينة، لكن وعلى الرغم من هذا التلاقي إلا أن القانون البحري يتميز بخصوصية واستقلالية تامة وذاتية تميزه عن كل هذه الفروع لاحتوائه على أنظمة خاصة بالملاحة البحرية كنظام الخسائر المشتركة التي أدت إلى نشوء أنظمة بحرية جديدة وعقود المخاطرة والتأمين البحري الذي لا يزال يحتفظ بمميزاته وخصائصه الأصلية أهمها التخلي للمؤمنين، وكذا قاعدة الرمي في البحر التي هي أصل الخسائر المشتركة الموجود أحكامه في التقنينات البحرية للدول المختلفة.

يشمل التقنين البحري على موضوعات مهمة وحيوية تنظمها الأحكام الخاصة بالسفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية وموضوعها، وكذا الأحكام الخاصة بالملاحة البحرية والاستغلال التجاري البحري الذي تقوم به السفن والمرتبطة بالتجهيز، ونقل البضائع عبر البحر وكذا الشحن والتفريغ في الموانئ والأحكام المتعلقة بالاستغلال المينائي.

أمام هذه الخصوصية والاستقلالية التي يتمتع بها القانون البحري نتساءل ما هي مختلف المفاهيم التي يتميز بها، وكيف نظم المشرع البحري الجزائري الاستغلال التجاري البحري وتعامل مع الاتفاقيات الدولية التي تحاول التوازن بين الدول الناقلة والدول الشاحنة في ظل المستجدات والتطورات الحاصلة في التجارة البحرية على المستويين الداخلي والدولي ؟

للإجابة على هذه الإشكالية قسمنا دراستنا إلى فصلين درسنا في (الفصل الأول) مفهوم القانون البحري والملاحة البحرية، وفي (الفصل الثاني) النظام القانوني الذي تخضع له السفينة كأداة للملاحة البحرية وفي (الفصل الثالث) عقد النقل البحري للبضائع عبر البحر ودوره في تنشيط وتنظيم التجارة البحرية والاستغلال البحري.

الفصل الأول: مفهوم القانون البحري والملاحة البحرية

لم يتم وضع القانون البحري بمفهوم متناسق إلا بعد الحرب العالمية الأولى بعد أن التفت القوى العظمى حول منظمة الأمم المتحدة لتجسيد قانون بحري يغطي كل بحار الكرة الأرضية¹، وعلى الرغم من ذلك إلا أنه بفضل الاتفاقيات الدولية المنبثقة من منظمة الأمم المتحدة تمكنت الدول من تحديد مفهوم متناسق ومنسجم للقانون البحري (المبحث الأول)، الذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالملاحة البحرية والتي تعني كل النشاطات الإنسانية للتنقل عبر البحار والمحيطات²، إذ لا يمكن الحديث عن القانون البحري دون تحديد النشاط الأساسي أو الموضوع الأساسي الذي يقوم بتنظيمه وهو الملاحة البحرية (المبحث الثاني)

المبحث الأول: مفهوم القانون البحري

لتحديد مفهوم القانون البحري، ندرس نشأته القانون البحري (المطلب الأول) والمفاهيم الخاصة بالقانون بهذا الفرع القانوني (المطلب الثاني) ومصادره (المطلب الثالث)

المطلب الأول: نشأة القانون البحري

تقودنا دراسة القانون البحري إلى اقتفاء أثره عبر التاريخ بتحليل جميع المراحل التاريخية التي مر بها بدءاً بالعصر القديم (الفرع الأول) إلى العصور الوسطى (الفرع الثاني) إلى العصر الحديث (الفرع الثالث).

الفرع الأول: العصر القديم

ترجع الآثار الأولى للقانون البحري إلى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد. وكان يتمثل في مجموعة العادات والأعراف التي نشأت بين بلاد البحر المتوسط التي كانت تربطها علاقات بحرية مثل "مصر" و"قبرص"، إلا أنه لم يصلنا شيء من هذه القواعد والعادات.

وقد ذهب بعض الكتاب إلى أن البابليين قد عرفوا عقد "القرض البحري" ويعتبر هذا العقد أصل التأمين البحري الموجود حالياً. ولما كان الفينيقيون على اتصال تجاري

¹ Droit maritime, [en ligne], <https://fr.wikipedia.org>, 07 avril 2017, Consulté le 17/01/18.

² Navigation maritime [en ligne], <https://fr.wikipedia.org>, 16 janvier 2018 Consulté le 17/01/18.,

ببابل، كما كانوا على درجة كبيرة من التقدم في الملاحة والتجارة البحرية، فقد نقلوا "عقد البحري" عن البابليين كما أقاموا حضارات مختلفة في البلاد التي حلوا بها. وأهمها الحضارات التي وجدت في "جزيرة رودس"، وأهم القوانين البحرية التي عرفت في هذه الجزيرة نجد "قانون الإلقاء في البحر" الذي يعتبر أصلاً لكرة الخسارات المشتركة. وعرف الإغريق عقد القرض البحري في القرن الرابع قبل الميلاد وقد تأثر القانون الإغريقي بالعرف السائد في جزيرة رودس فيما يتعلق بالتجارة البحرية والذي أرس قواعد الفنيقيين.

الفرع الثاني: العصر الوسيط

نشأت عناصر القانون البحري بمعناه الحديث في العصور الوسطى، إذ أدى قيام الحروب الصليبية في القرن الحادي عشر إلى إنعاش الملاحة البحرية، وترتب على ذلك ازدهار التجارة البحرية وخاصة في المدن الإيطالية ونشأت عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات بحرية أشهرها مجموعة قواعد أولبرون، قنصلية البحر ومرشد البحر.

كما أن بروز شأن الملاحة في العصور الوسطى وازدهار الموانئ الإيطالية، وظهور موانئ هامة أدى إلى تمتع كل منطقة بحرية بعاداتها الخاصة فصارت لدينا مجموعات مدونة أهمها: قنصلية البحر وتضم العادات التي كانت متبعة في الحوض الغربي للبحر المتوسط، ومجموعة ويسبي¹، وكانت مطبقة في منطقة بحر البلطيق²

الفرع الثالث: العصر الحديث

ظهر أول تقنين بحري في عهد لويس الرابع عشر ووزيره كولبير عام 1681 والذي عرف باسم "أمر البحرية" وقد استمد الأمر الملكي الصادر عام 1681 معظم

¹ les règles de la Haye représentent la première tentative menée par la communauté internationale pour s'entendre sur les règles uniformes afin de résoudre le problème posé par les armateurs qui veulent échapper à leurs responsabilités en cas de pertes ou de dommage subis par la marchandise. les règles de la Haye-Hague Visby rules constituent la base des législations nationales, qui s'appliquent sans doute à plus de 90 % du commerce mondial. Transport maritime: les règles de Rotterdam, Revue du commerce, world Trade and logistics review, [en ligne],www.revue-du-commerce international.info,2009 ,consulté le 15 /02 /2018.

² موسى حسن طالب، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار النشر والتوزيع، الأردن، 2004، ص 6.

أحكامه من العادات البحرية، ولم تقتصر قواعد هذا الأمر على القانون الخاص البحري بل يشمل أيضا قواعد القانون الإداري البحري والقانون الدولي البحري. وبعد قيام الثورة الفرنسية شكلت لجنة لوضع تقنين تجاري، انتهت من وضعه عام 1801 ولكنه لم يصدر إلا في عام 1807، وقد احتوى الكتاب الثاني على قواعد القانون التجاري البحري. وفي الجزائر فقد وضع القانون البحري في عام 1976 بموجب الأمر رقم 80 - 76 وتم تعديله أول مرة في عام 1998، ثم للمرة الثانية في 2010 وذلك تحت تأثير العولمة والتطور الحاصل في التجارة البحرية والاستثمار البحري الداخلية الدولي.

المطلب الثاني: تعريف القانون البحري وتقسيماته

لتحديد مفهوم القانون البحري يجب تحديد مختلف العناصر اللصيقة به من خلال تعريف القانون البحري (الفرع الأول) ومختلف تقسيماته (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف القانون البحري

يمكن تعريف القانون البحري على أنه: "مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية وأداة استغلالها التي تتمثل بالسفينة، وكل الأحكام الخاصة بهذه الأداة، ومختلف التصرفات القانونية الواردة عليها. " كما يمكن تعريفه على أساس انه " القانون الذي ينشأ من استخدام السفن في الملاحة البحرية، ويتمثل في مجموعة القواعد القانونية التي تطبق على الملاحة البحرية والنشاطات البحرية التي تمارس على السفينة في البحر وخطها دون الملاحة النهرية أو الداخلية "

"القانون البحري بالمعنى الواسع هو مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة في البحر، وعلى ضفاف السواحل (aux abords des cotes) وتلك التي تضع التسيير الأساسي لحل النزاعات على سطح السفينة¹ ."

لا تحدد طبيعة قواعد القانون البحري من مجال تطبيقها، وإنما موضوعها هو الذي يحدد هذا الفرع القانوني، إذ تفرض الحياة على سطح السفينة والعمل اللازم فيها، والتي تكون في غالبية الأحيان غائبة، قواعد خاصة تضاف إلى تلك الموجودة في القانون العام (le droit commun)².

¹ Droit maritime, [en ligne] 07 avril 2017 ,https://fr.wikipedia.org,consulté le 17/01/18.

² Droit maritime, [en ligne] 07 avril 2017,op. cit

تقدر الأهمية العملية لهذا الفرع القانوني في دولة معينة حسب تطور الملاحة التجارية (la marine marchande) وكثافة حركة الموانئ والتجارة الدولية¹. وتستمد أحكام القانون البحري من الشريعة العامة للقانون (القانون المدني)، وكذلك القانون التجاري، كما يعتبر أيضا ذا مصدر اتفاقي، يستمد معظم أحكامه من المعاهدات والاتفاقيات الدولية. ينقسم القانون البحري إلى قانون بحري عام وقانون بحري خاص.

الفرع الثاني: تقسيمات القانون البحري

ينقسم القانون البحري إلى القانون البحري العام (أولا) وإلى القانون البحري الخاص (ثانيا)

أولا: القانون البحري العام

هو "مجموعة القواعد القانونية التي تطبق على العلاقات التي تنتج من الملاحة البحرية، وتكون الدولة طرفا فيها باعتبارها ذات سيادة على إقليمها"، ولذلك فهو يشمل قواعد القانون الدولي العام البحري الذي يحكم العلاقات البحرية بين الدول في وقتي السلم والحرب " أمثلة قواعد جريه الملاحة البحرية، الحصار البحري، الإرشاد البحري، القانون الإداري البحري، القانون الجنائي البحري. عقدت الدول اتفاقيات بهذا الشأن كالخاصة بالتصادم البحري وتنظيم الصيد وإضاءة السفن التجارية والإشارات الصوتية الخاصة بالراديو وإجراءات الإنقاذ والقواعد الخاصة بالمياه الإقليمية، وحتى عام 1990

أنشأت حوالي (120) مائة وعشر دول بحرا إقليميا بطول اثني عشر ميلا بحريا².

ثانيا: القانون البحري الخاص

هو "مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات الناشئة عن استغلال السفن في الملاحة البحرية سواء كان لشخص طبيعي أو ومعنوي من أشخاص القانون العام كالوزارات والهيئات أو الدول إذا دخلت فيها ليس باعتبارها صاحبة سيادة أو سلطة أو من أشخاص القانون الخاص كالشركات".

¹ Ibidem

² موسى طالب حسن، مرجع سابق، 13 .

المطلب الثالث: مصادر القانون البحري

من مصادر القانون البحري نجد التشريع في المرتبة الأولى (الفرع الأول)، والعادات الدولية والاتفاقيات الدولية (الفرع الثاني)

الفرع الأول: التشريع

يعد التشريع أهم مصادر القانون البحري وعلى القاضي الرجوع إليه أولاً قبل غيره من المصادر ولا يقصد بالتشريع نصوص التقنين البحري فحسب بل نصوص التشريعات البحرية الأخرى اللاحقة لهذا التشريع تنفيذاً لنصوصه. ومن ناحية أخرى تعتبر المعاهدات الدولية جزءاً من التشريع يلتزم القاضي بتطبيقها متى صدر تشريع داخلي بالتصديق عليها.

صدر التقنين البحري في الجزائر عام 1976 ثم تم تعديله بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998، ويحتوي هذا التقنين البحري على المواضيع التالية: الملاحة البحرية – رجال البحر – التجهيز – استئجار السفن – نقل البضائع – الامتيازات على البضائع – نقل المسافرين وأمتعتهم، القطر والشحن والتفريغ في الموانئ.

كما تعتبر نصوص التقنين التجاري ونصوص التقنين المدني بمثابة قواعد عامة للقانون البحري ويجب الرجوع إليها عند عدم وجود نص يحكم النزاع في التقنين البحري.

وظهرت محاولات توحيد القانون البحري واتخذت هذه المحاولات أشكالاً ثلاثة تتمثل في:

الفرع الثاني: العادات الدولية والاتفاقيات الدولية

تحتل العادات الدولية والأعراف الدولية مركزاً مهماً بالنسبة لأحكام وقواعد القانون البحري (أولاً) إلى جانب المعاهدات والاتفاقيات الدولية إذ يعتبر القانون البحري في بدايته ذا مصدر عرفي (ثانياً).

أولاً. العادات الدولية

تقوم الجمعيات الدولية أو عرف التجارة بوضع قواعد موحدة تنظم مسائل معينة، وتدعو المتعاقدين إلى تبنيها في اتفاقاتهم دون أن تكون لها صفة الالتزام، على أنه متى

تضمن اتفاق ما الإحالة عليها فإنه يتعين تطبيقها دون النصوص الداخلية، مثل القواعد الموحدة في موضوع الخسارات المشتركة والتي عرفت باسم قواعد "بورك وأتفرس" (1864 و1877).. الخ.

يلعب العرف دورا كبيرا في نطاق القانون البحري، إذ تعود أهمية العرف البحري إلى قلة النصوص التشريعية في نطاق القانون البحري¹، فنجد أن هذا القانون قد نشأ نشأة عرفية وبتعين على القاضي تطبيق العرف إذا لم يجد نصا تشريعا يحكم النزاع، أما العادات فهي دون العرف في المرتبة، ويتعين على الطرف الذي يتمسك بها أن يقوم بإثباتها.

كما نجد بعض المصادر التفسيرية للقانون البحري مثل أحكام القضاء وهي التي تفسر ما يشوب نصوص القانون البحري من غموض، ويعتبر القضاء البحري مصدرا تفسيريا فلا يلتزم القاضي بتطبيق حكم محكمة ما على مسألة مماثلة معروضة أمامه. كما يقوم الفقه بدور كبير في شرح وتفسير أحكام القانون البحري ويستعين القاضي بأراء الفقهاء في هذا المجال على سبيل الاستئناس دون الإلزام.

ثانيا. الاتفاقيات الدولية

أهم هذه المعاهدات نجد:

- المعاهدة المبرمة في 1924/08/25 بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

- المعاهدة المبرمة في 1957/10/10 بخصوص مسؤولية مالك السفينة.

- المعاهدة المبرمة في 1967/05/27 الخاصة بنقل أمتعة الراكب بطريقة البحر. وقد ذكرت هذه المعاهدات على سبيل المثال لا الحصر.

وقد أبرمت هذه المعاهدات لتوحيد التشريعات الوطنية التي تسعى إلى تعديل قوانينها الداخلية بما يتفق وأحكام هذه المعاهدات.

¹محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، طبعة 2004، دار بلقيس، الجزائر، 2004، ص. 9 .

المبحث الثاني: الملاحة البحرية

إن موضوع القانون البحري بالدرجة الأولى هو الملاحة البحرية التي تعرف بالمكان الذي تتم فيه لا بوسيلتها وأداتها. والملاحة البحرية هي إذن الملاحة التي تتم في البحر، وذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طراز بنائها، على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية. إذن فتعتبر الملاحة بحرية عندما تمارس في البحر والموانئ والمرافئ وأجزاء الأنهر المتصلة بالبحر¹.

ولا يكفي حصول الملاحة في المياه البحرية لاعتبارها ملاحة بحرية بالمعنى القانوني، بل يجب لذلك أن تحصل الملاحة في المياه التي يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تكتنف السفن في البحر، وذلك لأن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل وأقل خطرا من الملاحة البحرية، فضلا عن أن فكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية.

نحدد في دراستنا الملاحة البحرية التي تخضع لقواعد القانون البحري والتي تحدد بالمكان الذي تتم فيه لا بوسائلها أو أداتها، والملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر مهما كانت تشكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها وطراز بنائها.

المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية وتحديد نطاقها

نتعرض إلى تعريف الملاحة البحرية (الفرع الأول)، ونطاقها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف الملاحة البحرية

يمكن أن نميز بين تعريف المشرع الفرنسي للملاحة البحرية (أولا) وتعريف المشرع البحري الجزائري (ثانيا)

أولا. تعريف المشرع البحري الفرنسي

عرف المشرع البحري الفرنسي الملاحة البحرية بأنها: "ملاحة الشواطئ التي تقوم بها عائمات لا تبعد أكثر من 65 ميلا من ميناء تسجيل السفينة"²

¹ موسى حسن طالب، مرجع سابق، ص 10 .

² محمود شحماط، مرجع سابق، ص. 13.

ثانيا. تعريف المشرع البحري الجزائري

عرفت المادة 161 من التقنين البحري الجزائري الملاحة البحرية على أنها " الملاحة التي تمارس في الحر في المياه الساحلية بواسطة السفن ".

الفرع الثاني: نطاق الملاحة البحرية

يتوقف تطبيق القانون البحري على الملاحة البحرية حسب المادة 161 السابقة الذكر، وقد اختلفت الآراء في هذا الشأن فمنهم من يرى أن الملاحة مرتبطة بالمياه التي لا تتعدى مبنى الجمارك، وهناك من يرى في الملاحة البحرية أنها تحدد بالنقطة التي يصل إليها المد البحري، أي المكان الذي قد تصله السفينة في حالة عدم وجود مد بحري، إلا أن المشرع البحري الجزائري قد جعل من الملاحة البحرية هي تلك التي تتم في البحر بتحديداته الطبيعية وبواسطة السفينة التي يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر¹.

المطلب الثاني: أنواع الملاحة البحرية

تنقسم الملاحة البحرية إلى ملاحه بحرية حسب موضوعها أو الغرض منها (الفرع الأول) وملاحه بحرية حسب طول الرحلة (الفرع الثاني) والملاحه البحرية حسب المكان الذي تتم فيه (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الملاحة البحرية حسب موضوعها أو الغرض منها

تنقسم هذه الملاحة إلى ملاحه تجارية وملاحه صيد وملاحه نزهة، وملاحه المساعدة، وملاحه الارتفاق².

الفرع الثاني: الملاحة البحرية حسب طول الرحلة

وتنقسم هذه الملاحة إلى:

* الملاحة البحرية البعيدة المدى³ أو ملاحه أعالي البحر (**la navigation maritime des hautes mers**) تسمى هذه الملاحة الدولية وتظهر أهميتها بشكل

¹ نفس المرجع السابق

² نصت عليها المادة 162 الفقرة الأخيرة من التقنين البحري الجزائري كما يلي: ".....ملاحه الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية والسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ. "

³ نصت عليها المادة 163 من التقنين البحري الجزائري

خاص بالنسبة للدول التي لا ترتبط بطرق برية مع الدول الأخرى¹ وهى من أنواع الملاحة وأكثرها خطورة، ولا يوجد في الجزائر تحديد لملاحة أعالي البحار حسب ما قام به المشرع الفرنسي والانجليزي وإنما يمكن تعريفها على أنها " الملاحة التي تتم في بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة ".
الفرع الثالث: الملاحة البحرية حسب المكان الذي تمت فيه
تنقسم إلى:

*الملاحة البحرية الساحلية أو حسب تعبير المشرع البحري الجزائري الملاحة الساحلية على نطاق ضيق²:

هي الملاحة التي تتم بين الموانئ الجزائرية بعضها البعض *الملاحة البحرية العامة أو المختلطة: هي الملاحة التي تقوم بها السفن العامة أو السفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية وغير تجارية كالبحوث الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات وسفن الإطفاء وسفن التعليم. يخرج هذا النوع من الملاحة من نطاق تطبيق القانون البحري ولا تطبق عليه أحكامه، وتتمتع السفن العامة أو التابعة للدولة بحصانة خاصة نصت عليها المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة ببروكسل في 10/04/1926، إذ تنص المادة 3 منها على انه " لايجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أيا كان ".

*الملاحة البحرية المختلطة:

يقصد بها الملاحة التي تقوم بها السفينة في البحر والنهر في رحلة واحدة³ وقد فصل الفقه في القانون الذي يخضع له هذا النوع من الملاحة على أساس الأخذ بقاعدة "الفرع يتبع الأصل " إذ يكون العبرة بالملاحة الأكثر أهمية أو الغالبة، ومن ثمة يمكن القول بتطبيق أحكام القانون البحري على السفينة التي بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد حتى وان حدث ومرت على المياه الداخلية استثناءا للوصول إلى ميناء نهري. وفي

¹موسى حسن طالب، مرجع سابق، ص 10

² نصت عليها دون أن تعرفها المادة 163 من التقنين البحري الجزائري

³ طالب حسن موسى: مرجع سابق، ص 12.

المقابل تسري قواعد القانون المدني والتجاري على مراكب الملاحة الداخلية حتى وان
عبرت مياه البحر وصولاً إلى ميناء الصب.

الفصل الثاني: النظام القانوني للسفينة

نقسم دراستنا للنظام القانوني للسفينة إلى دراسة مفهومها الذي يميزها عن مواضيع فروع القوانين الأخرى (المبحث الأول)، إضافة إلى تمتعها بحالة مدنية الأمر الذي يؤدي بها إلى أن تكون في مركز قانوني متميز وذلك بوجود عناصر تحدد ذاتيتها (المبحث الثاني) مع ورود تصرفات عليها ناتجة من طبيعة عملها كأداة للقيام بالملاحة البحرية والاستغلال البحري (المبحث الثالث) .

المبحث الأول: مفهوم السفينة كأداة الملاحة البحرية

إن تعريف السفينة وتحديد الشروط التي تؤدي إلى منحها وصف سفينة (المطلب الأول) من شأنه أن يحدد طبيعتها القانونية وكيفية تعامل المشرع البحري معها تحت تأثير أحكام المعاهدات الدولية مع اعتبار كونها تواجه مخاطر الملاحة البحرية والاستغلال التجاري البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف السفينة وشروط اكتسابها وصف سفينة

نوضح ما هو التعريف الذي خصت به السفينة كأداة الملاحة البحرية (الفرع الأول) والشروط التي يجب أن تتوفر حتى تأخذ وصف السفينة وحتى لا تختلط بوسائل وأدوات أخرى يمكن أن تنتقل في البحر (الفرع الثاني) (الفرع الأول: تعريف السفينة)

تعتبر السفينة هي الأداة الرئيسية التي تشكل بدورها موضوعا للقانون البحري وهي عنصر من عناصر الثروة البحرية¹ تخضع في الأساس لقواعد القانون البحري فماذا نعني بالسفينة؟

لقد عرف مصطلح السفينة نوعا من الغموض والتوسع بسبب التطور التكنولوجي الذي أدى إلى استحداث أنواع كثيرة من المراكب والمنشآت البحرية مثل القوارب الهوائية (les canots pneumatiques) والدراجات البخارية المائية (les scouteurs de la mer) والألواح الشراعية (les planchers à voiles) التي تستخدم في التسلية واللهو، ومن جهة ثانية ظهرت المصانع العائمة (les usines flottants) ومنصات

هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، د.ط، الإسكندرية، 2004، ص 13¹ .

التنقيب والحفر (les plateformes -forages) والتي تستعمل اقتصاديا ولذلك قام كل من الفقه والتشريع بوضع تعريف للسفينة لتحديدي تكييف السفن البحرية قانونيا والنوع الذي يخضع لأحكام القانون البحري.

تعرف السفينة على أنها كل منشأة تستخدم في السير في البحر، كما يعرفها البعض بأنها عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد .

وعرف الرأي الراجح في الفقه السفينة على أنها "المنشأة التي تقوم وتخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد وتكون مهيأة لتحمل مخاطر البحر وتكون صالحة للملاحة البحرية " .

الفرع الثاني: شروط اكتساب وصف السفينة

يتضح من التعريف السابق أنه لاكتساب وصف سفينة يجب توافر شرطين :

1- أن تخصص المنشأة للملاحة البحرية، وبذلك لا تعد من قبل السفن المراكب المخصصة لنقل البضائع والركاب من وإلى الميناء.

2- صلاحية المنشأة للملاحة البحرية، ولاستيفاء هذا الشرط يتطلب ذلك توافر المواصفات الكفيلة التي تجعلها قادرة على ممارسة الملاحة البحرية وتحمل مخاطر البحر.

وقد عرفت المادة 13 من القانون البحري الجزائري السفينة بأنها " كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى." .

فمحور القانون البحري إذن هو السفينة التي تدور حولها غالبية أحكام القانون

البحري¹

إذ يمتد وصف السفينة إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحري كالألات والصواري والدفة وقوارب النجاة، والراجح هو اعتبار ملحقات السفينة جزءا من السفينة من الناحية التقنية والقانونية، لأن السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها دون ملحقاتها.

¹محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، طبعة 2004، دار بلقيس، الجزائر، 2004، ص 15 .

وقد اتجه الرأي في البداية إلى حصر الملحقات في الأشياء اللازمة لملاحتها، ثم تطور هذا الرأي فيما بعد وأمتد ليشمل كل الأشياء اللازمة لملاحتها أو استغلالها .
تكمن الفائدة من تحديد ملحقات السفينة في أنه بتوافر هذه الملحقات يمكن للمركب أو المنشأة اكتساب اسم السفينة، وذلك لاعتبار أن الأصل والملحقات يكونان معا وحدة قانونية.

يترتب على ذلك أن كل التصرفات القانونية المتعلقة بالسفينة ترد على هذه الوحدة القانونية وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا الاتجاه بحيث نصت المادة 52 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعلبة السفينة، وكل الأشياء المخصصة لخدمتها الدائمة ملكا للمشتري "
يمكن أن نتساءل هنا: متى يبدأ وصف السفينة ؟

يبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية وينتهي هذا الوصف بالنسبة للسفينة من الوقت الذي تفقد صلاحيتها للملاحة البحرية نهائيا، أو بعدولها نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية .
وللسفينة مجموعة من المقومات المادية تتمثل في:
أ-الأصل

هو جسم السفينة أو هيكلها، وكذلك الأجزاء المثبتة أو الثابتة بحيث لا يمكن فصلها عنها ماديا دون تلف، وهي الآلات والمحركات.
ب-الملحقات

ومنها ما هو متصل بالسفينة، ولكن يمكن فصله عنها دون إحداث تلف مثلا، الأهلاب، السلاسل، البوصلة، ومنها ما هو غير متصل بالسفينة مثل قوارب النجاة وشبايبك الصيد بالنسبة لسفن الصيد .

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

ندرس الاعتبارات التي أملت على المشرع البحري إلى إعطاء طبيعة قانونية خاصة للسفينة من اعتبارها مالا منقولا (الفرع الأول) إلى اعتبارات خضوعها لأحكام العقار باعتبارها ثروة اقتصادية كبيرة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: اعتبار السفينة مال منقول

تعتبر السفينة من الأموال المنقولة لكونها قابلة للانتقال من مكان إلى آخر دون أن يحدث لها تلف وهذا تطبيقاً لنص المادة 683 من القانون المدني الجزائري¹ والتي تعرف العقار والمنقول، وقد أكد القانون البحري الجزائري ذلك في المادة 56/1 من القانون البحري² الجزائري في نصها "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة...". لكن على الرغم من اعتبار السفينة من الأموال المنقولة إلا أنها لا تخضع لقاعدة "الحيازة في المنقول بحسن نية سند الملكية" وهي قاعدة هامة وأساسية في الأموال المنقولة .

الفرع الثاني: اعتبارات خضوع السفينة لأحكام العقار

نظراً لاعتبارات خاصة بطبيعة السفينة، وبالناحية الاقتصادية والسياسية والتي قضت خضوعها لبعض أحكام العقار إلا أنها تختلف في بعض الأحيان عن أحكام العقار والمنقول أيضاً. من بين أوجه شبه السفينة بالعقار هو خضوعها لبعض أحكامها منها :

- 1- جواز رهن السفينة رهناً رسمياً، ويشهر هذا الرهن بقيده في سجل السفن، وهذا ما نصت عليه المادة 56/3 من القانون البحري الجزائري،
- 2- وجوب شهر ما يرد على السفينة من تصرفات، بقيدها في نفس السجل،
- 3- تقرير حقوق امتياز على السفينة، يترتب بموجبها للدائن الممتاز حق التتبع والأفضلية على السفينة،

- 4- إخضاع حجز السفينة لإجراءات تشبه إجراءات الحجز العقاري .

كما تختلف السفينة عن العقار والمنقول في أنها تشبه الأشخاص الطبيعية، بحيث تتمتع بالإضافة إلى الجنسية بموطن واسم، فالسفينة ليست شخصاً قانونية طبيعياً أو معنوياً، ومع ذلك تشبه الأشخاص الطبيعية في بعض الأوجه .

السفينة ليست عقار ومع ذلك تخضع لبعض أحكام العقار، وعلى الرغم من كونها منقول فهي لا تخضع لكل أحكام المنقول .

¹تنص المادة 683 من القانون المدني الجزائري: "كل شيء مستقر في مكانه ولا يمكن نقله دون تلف فهو عقار، وكل شيء ما عدا ذلك فهو منقول "

²المعدلة بالمادة 11 من القانون 98-05 الذي يتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998

وبالنتيجة، فالسفينة منشأة ذات طبيعة خاصة، ويتأكد خلال ذلك مدى استقلالية القانون البحري، وذاتيته، حيث تخضع لنظام قانوني متميز يتلاءم مع طبيعة الأخطار التي تصاحب الملاحة البحرية والاستغلال البحري .

تبرز أهمية النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري في كون السفينة من أهم أدوات تطبيق القانون البحري فهو الرابط بين الواقع والقانون الواجب التطبيق.¹

المبحث الثاني: عناصر ذاتية السفينة وخضوعها للتسجيل

يمكن أن نميز من النظام القانوني الذي تخضع له السفينة مجموعة من العناصر التي تجعل السفينة متمتعة بذاتية خاصة (المطلب الأول)، بالإضافة إلى وجوب تسجيلها والذي يمكن الدولة ومعها السفينة من أن تكون ضمن الأسطول البحري والتجاري للدولة والثروة البحرية (المطلب الثاني)

المطلب الأول: عناصر ذاتية السفينة

تتكون الحالة المدنية للسفينة من الاسم والموطن (الفرع الأول)، والحمولة والدرجة (الفرع الثاني) والجنسية (الفرع الثالث) .

الفرع الأول: الاسم والموطن

يجب على كل سفينة أن تحمل اسما (أولا) يميزها عن باقي السفن، وعلى مالكيها اختيار هذا الاسم، كما يجب أن يكون لها موطن محدد (ثانيا).

أولا. اسم السفينة

تنص المادة 16 من القانون البحري الجزائري إلى أنه: "يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها . ويخضع منح اسم السفينة وتغييره لموافقة السلطة البحرية المختصة، كما أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره يحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية"².

¹وناسة بوخميس: " النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري "،مقال منشور في مجلة الاجتهاد القانوني للدراسات القانونية، المركز الجامعي لمتنغاست، الجزائر، العدد 1 في 01 / جانفي/ 2012 ص 69.

²أي وزير النقل.

ثانيا. موطن السفينة

يجب على كل سفينة أن تتخذ موطنها لها، وموطن السفينة هو الميناء الذي يتم فيه تسجيلها، ولذلك يطلق عليه "ميناء الربط". ويختلف ميناء التسجيل عن ميناء الاستغلال أو التجهيز حيث تباشر السفينة نشاطها، بحيث يجب أن يوضح موطن السفينة بالإضافة إلى الاسم أسفل السفينة بكل وضوح¹.

تتمثل أهمية تحديد موطن السفينة من الناحية العملية باعتباره المكان الذي تسجل فيه السفينة حيث يسمح لها بالرجوع إلى سجل السفن الموجودة به، للوقوف على ما يكون قد ورد على السفينة من تصرفات كالبيع أو الرهن.

ولتعيين موطن السفينة أهمية من حيث تحديد المحكمة المختصة وذلك في حالة ارتكاب جرائم على ظهر السفينة، إذ تعد المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء تسجيل السفينة هي المحكمة المختصة في نظر تلك الجرائم.

الفرع الثاني: الحمولة والدرجة

لكل سفينة حمولة محددة (أولا) مع تمتعها بدرجة تمكن من تقدير درجتها وتحملها لمخاطر الملاحة البحرية (ثانيا)

أولا. الحمولة

يقصد بالحمولة سعة السفينة، بحيث تتوقف الطاقة الداخلية للسفينة على مقدار حمولتها أو سعتها، وتقاس بالطن الحجمي، والذي يختلف عن الطن الوزني، ويبلغ 100 قدم مكعب².

ويعتد بحمولة السفينة لتقدير ما يستحق عليها من رسوم مختلفة، كرسوم الإرشاد في الموانئ، وكذا اتخاذها أساسا لتقدير أجره النقل، وتقدير التعويض الذي يستحق في حالة التفريغ والشحن والتأجير، كما يعول على حمولة السفينة لتحديد مسؤولية مالكها وهذا وفقا لمعاهدة "بروكسل" المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري³

¹ المادة 17 من التقنين البحري الجزائري التي تنص على أنه " يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى طرف منه، ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها

² السعيد بوعناقة: دروس في مقياس القانون البحري، جامعة التكوين المتواصل، فرع قانون الأعمال

³ الأستاذ بن أعراب، محاضرات في القانون البحري، قدمت لطلبة السنة الرابعة حقوق، جامعة مولود معمري -تيزي وزو -1997.

ثانيا. درجة السفينة

تقسم السفن إلى درجات تقدر على أساس المواصفات التي اتبعت في بنائها، وتقوم هيئات خاصة تعرف "بهيئات التصنيف والإشراف"¹، بتقدير درجة السفينة التي تمنحها قيمتها الفنية ويعتبر التصنيف مسألة خاصة تتعلق بعقد بين الشركة والمجهز، والتي يمكن أن تفيد نتائجها الغير، المؤمنين، المستأجرين، البنكيين وحتى المشترين. يترتب على اختلاف درجة السفن اختلاف قيمتها من الوجهة الاقتصادية، إذ تتحدد قيمة السفينة عند بيعها أو تأجيرها أو رهنها على درجتها إلى حد كبير²، وتؤخذ درجة السفينة بعين الاعتبار من المتعاقدين في مختلف المعاملات البحرية، كما تعد شهادة هيئات الإشراف قرينة على صلاحية السفينة للملاحة، ولكنها قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها .

وتختلف السفن من حيث الدرجة، فمنها ما هو من الدرجة الأولى، ومنها ما يعد من الدرجة الثانية، ومنها ما يعد من الدرجة الثالثة، وعند تقدير درجة السفينة، يؤخذ بعين الاعتبار مواصفاتها من حيث طريقة البناء، وقوة الاحتمال، أي يراعى في تقدير درجة السفينة، إمكاناتها الملاحية وقيمتها الاقتصادية³ .

الفرع الثالث: جنسية السفينة

إلى جانب عناصر الحالة المدنية التي تشبه بها السفينة الأشخاص الطبيعيين، تشارك السفينة الشخص الطبيعي أيضا من حيث تمتعها بحالة عامة أي بجنسية دولة ما . ولقد استقر الرأي الراجح في الفقه الحديث على أن: "الجنسية رابطة قانونية وسياسية بين الفرد والدولة، يصبح بموجبها عضوا فيها " .

ولما تعتبر السفينة مالا منقولا تخضع لبعض أحكام العقار، فان تمتعها بجنسية ما افتراض أقامه المشرع لمواجهة بعض الضروريات العملية التي تقتضيها الطبيعة الخاصة للسفينة في مباشرة رسالتها البحرية المتمثلة في انتقالها من إقليم إلى إقليم دولة أخرى،

¹C'est à L'ondre ,au milieu de dix septième siècle, que des assureurs maritimes ont ressenti pour la première fois le besoin de s'appuyer sur une société indépendante pour évaluer la solidité des navire qu'ils garantissent ,un premier registre de navires classés ,le Lloyd's Registre Book, fut publier pour les années 1764 -1765-1766. [en ligne] ,Classification des =sociétés, Encyclopédie Universalis France SAS[FR] ,<https://universalis.fr/encyclopedia/société-de-classification> ,consulté le 15 fevrier 2018.

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص 32.

³ نفس المرجع السابق .

وتواجدها في معظم الأوقات في منطقة لا تخضع لسيادة أية دولة (منطقة أعالي البحار)، مما يقتضي تمتع السفينة بجنسية دولة معينة على سبيل المجاز، ويتحقق بموجبها انتمائها إلى هذه الدولة .

وتعتبر شهادة الجنسية من بين العناصر المكونة لشهادة الملاحة البحرية ومن الوثائق الواجب حملها على متن السفينة، إلى جانب دفتر الملاحة، رخصة أو بطاقة المرور، وهي تختص بالسفن التي تقوم بملاحة الارتفاق أو السفن التي تقوم بسياحة النزهة، والتي ليس لها طاقم مأجور وشهادة الصلاحية للملاحة، وشهادة الأمن بالنسبة للسفن التي تتقل أكثر من 12 مستأجرا، والشهادات النظامية المفروضة، ودفتر السفينة، والذي يجب أن يتم التأشير عليه من طرف السلطة الإدارية البحرية، ويكون ممسوكا من طرف الربان، ويخضع لتأشيرة هذه السلطة كل ستة أشهر .

هناك مجموعة من الأسباب أملت على المشرع إفراغ فكرة الجنسية على السفينة، وهي استثناء عن القواعد العامة من أجل فرض حماية الدولة عليها، فيوجد مجموعة من الأسباب أملت على المشرع البحري ضرورة منح جنسية الدولة للسفينة (أولا) مع مختلف الشروط التي يفرضها المشرع لاكتساب السفينة للجنسية، بحيث تفرض الدول مجموعة من الشروط لمنح جنسيتها للسفينة (ثانيا) .

أولا. الأسباب التي أملت على المشرع البحري منح الجنسية للسفينة

نسرده هذه الأسباب بنوع من الاختصار وتتمثل في :

- حاجة السفينة إلى حماية الدولة، إذ من النتائج المترتبة على اكتساب السفينة للجنسية هو وجوب رفع العلم الوطني وهو السبيل الوحيد لبسط الدولة سيادتها وحمايتها للسفن الوطنية الجزائرية وسريان القانون الجزائري¹
- حاجة السفينة إلى تحديد حقوقها في وقت الحرب،
- حاجة السفينة إلى ضابط إسناد لمعرفة القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي تقع على متن السفينة،
- حاجة الدولة لتمييز سفنها الوطنية عن السفن الأجنبية وحاجة الدولة للرقابة والإشراف على سفنها .

¹ محمود شحماط، مرجع سابق، ص 26 .

ثانيا. شروط اكتساب الجنسية

تختلف التشريعات في كيفية منح الجنسية تبعا لاختلاف الظروف الاقتصادية والصناعية الخاصة بكل بلد، إلا أنه يمكن لنا حصر هذه الشروط في ثلاثة شروط وهي :

1- شرط البناء الوطني

يقصد بهذا الشرط أنه لكي تمنح الدولة جنسيتها لسفينة، يجب أن تكون مبنية في مصانعها الوطنية، وتأخذ بهذا الشرط عادة الدول المتقدمة في الصناعات البحرية، وخاصة صناعة السفن والقادرة على سد احتياجاتها الوطنية البحرية وحماية سوقها من المنافسة الأجنبية .

2- شرط الملكية

ومضمون هذا الشرط هو أنه تشترط الدولة لمنح جنسيتها لسفينة ما أن تكون مملوكة كلية او نسبة منها للوطنيين وهو الشرط الذي يبرر مصلحة الدولة في مد حمايتها لسفينة في عرض البحر، وتقديم مساعدات مالية لها، وهذا دعما لأسطولها التجاري .
ويأخذ بهذا الشرط تقريبا كل الدول مع اختلاف نسبة الملكية المشروطة للوطنيين، وتحدد نسبة الملكية المطلوبة للوطنيين، ويبرر هذا الشرط مصلحة الدولة في مد حمايتها لسفينة في عرض البحر وتقديم مساعدات مالية لها، وهذا دعما لأسطولها التجاري .
تنص المادة 28 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998 على، أنه لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي اعتباري خاضع للقانون الجزائري¹

¹وتكمل المادة 28 على أنه ".....يجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية: - بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامن، أو الشركاء بالتوصية، بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص، - بالنسبة لشركات المساهمة لرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية الرأسمال، - بالنسبة للجمعيات، المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين."

وتكمل المادة 28 على أنه ".....يجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية: - بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامن، أو الشركاء بالتوصية، بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص، - بالنسبة لشركات المساهمة لرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية الرأسمال، - بالنسبة للجمعيات، المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين."

ونجد الجزائر على الرغم من احتياجها للرأس مال الأجنبي في مجال الاستثمار البحري، فإنها لا تسمح بهذا الاستثمار إلا بالقدر الذي يمكنها من مد رقابتها والإشراف الفعلي على نشاطها، بحيث لا تتمتع سفينة بالجنسية الجزائرية إلا إذا كانت مملوكة بنسبة 51% للأشخاص الطبيعيين أو المعنويين ذوو الجنسية الجزائرية والغرض من هذه النسبة هو تمكين الدولة من فرض وبسط رقابتها وإشرافها الحقيقي على سفنها، واستعمالها لأغراض المصلحة العامة عند الضرورة كالتعبئة مثلا لمواجهة عدوان خارجي .

3- شرط الطاقم الوطني

ويقصد بهذا الشرط أن تشترط الدولة أن يكون طاقم أو نسبة منه من الوطنيين حتى تكتسب السفينة جنسية الدولة، وتأخذ بهذا الشرط الدول التي تتوافر على الخبرات الفنية البحرية القادرة على إدارة السفن، ومن أجل حماية اليد العاملة الوطنية من المنافسة الأجنبية، فضلا عما يمتاز به الطاقم الوطني من ولاء وإخلاص للدولة والدفاع عن سيادتها وخاصة في حالة التعبئة العامة لصد عدوان خارجي.

والجزائر تشترط لمنح جنسيتها لسفينة ما أن يكون مجموع طاقمها جزائريا، هذا على رغم من احتياجها للخبرات الفنية الأجنبية، وتجيب عن هذا الإشكال المادة 413 من القانون البحري الجزائري التي تحيل إليها المادة 28 من القانون البحري الجزائري، حيث تنص على انه "يجب أن يتكون جميع أفراد طاقم نفس السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالملاحة البحرية التجارية تحديد نسبة البحارة الأجانب "بحيث تجنب المشرع البحري جمود النص وأضاف في الأخير عبارة ' يجوز للوزير المكلف بالملاحة البحرية التجارية تحديد نسبة البحارة الأجانب "

المطلب الثاني: تسجيل السفينة

لدراسة تسجيل السفينة يجب تحديد معنى تسجيل السفن وأهميته (الفرع الأول)، وإجراءات التسجيل وأثاره (الفرع الثاني)، وكيفية شطب التسجيل (الفرع الثالث).

الفرع الأول: معنى تسجيل السفينة وأهميته

نحدد معنى التسجيل الذي تخضع له السفينة (أولا) وأهميته بالنسبة للدولة والسفينة (ثانيا)

أولاً. معنى التسجيل

يعني تسجيل السفينة تكوين بيانات خاصة بالسفينة، وما يرد عليها من تصرفات (إما بالبيع أو الرهن أو الحجز)، وذلك في سجل تسجيل السفن. وتخضع للتسجيل كل السفن الجزائرية حسب المادة 34 من القانون البحري الجزائري.¹

ثانياً. أهمية التسجيل

للتسجيل أهمية خاصة من ناحيتين بالنسبة لدولة (1) وبالنسبة للسفن (2)

1- بالنسبة للدولة

يمكن التسجيل الدولة من التحقق من توافر شروط الجنسية في السفن التي ترفع علمها، بالإضافة إلى ذلك يمكن لها حصر عدد السفن التابعة لها، وبالتالي فرض رقابتها ومدى الحماية اللازمة ومنحها المزايا المقررة للسفن الوطنية .

2- بالنسبة للسفن

يمكن التسجيل كل ذي مصلحة من التعرف على مركز السفينة على ضوء البيانات التفصيلية التي يتطلبها سجل السفن، والتي تحدد ذاتية السفينة من حوز ورهون، وتمكين ذوي الحقوق (ذوي المصلحة) من التعرف على مركز السفينة البحرية واعطاء أو منح صاحب الشأن شهادة تتضمن كل البيانات المتعلقة بالسفينة من واقع سجل السفن، حسب نص المادة 43 من القانون البحري الجزائري .

الفرع الثاني: إجراءات التسجيل وآثاره

تتمثل إجراءات التسجيل في: يتم تسجيل السفن في ميناء التسجيل بإتباع مجموعة من الإجراءات القانونية (أولاً)، ويحقق التسجيل للسفينة آثاراً قانونية تمكنها من الإبحار تحت راية الدولة التي تتمتع بجنسيتها (ثانياً).

أولاً. إجراءات التسجيل

تتمثل إجراءات التسجيل في تقديم الطلب (1) واثبات البيانات في السجل (2) وتقديم في الأخير شهادة التسجيل (3).

¹المادة 34 من الأمر 76- 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98- 05 المؤرخ في 25

يونيو 1998 الذي يتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998

1-تقديم الطلب

يتم تسجيل السفينة بناء على طلب يتقدم به مالك السفينة إلى السلطات البحرية المختصة، ويشمل هذا الطلب على بيان عناصر الحالة المدنية للسفينة (سنة صنعها، مكان صنعها، عنوان مجهز السفينة إذا كان غير مالك، وما يكون قد ترتب عليها من حوز) . كما يتضمن الطلب بيانا عن تاريخ شطب السفينة من سجل السفن السابق، حسب ما تنص عليه المادتان 46 و 47 من القانون البحري الجزائري. يجب تسجيل السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة¹، ويحدد القرار المؤرخ في 2 أكتوبر 1988 كفيات مسك تسجيل الجزائري لقيد السفن من قبل السلطة، وتدوين البيانات المطلوبة.

2-إثبات البيانات في السجل

تخصص الإدارة البحرية المختصة لكل سفينة سجلا خاصا في دفتر تسجيل السفن²، ويتكون عادة من صفحة أو أكثر يدرج فيه رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة، وتدون فيه البيانات السالفة الذكر. كما تدون فيه ما يستجد من تصرفات على السفينة تباعا، وفي حالة وقوع أي تعديل في البيانات المسجلة يتعين على مالك السفينة إبلاغ الإدارة البحرية لتقوم بتدوين هذه التعديلات(المادة 36 من القانون البحري).

3- شهادة التسجيل

بعد تسجيل السفينة تسلم شهادة التسجيل تتضمن كافة البيانات الخاصة بها .

ثانيا. آثار التسجيل

1 - يمكن التسجيل من الإبحار تحت علم الدولة التي سجلت فيها السفينة والتمتع بحمايتها والاستفادة من المزايا المقررة للسفن الوطنية وربط التقنين البحري الجزائري بين حق السفينة في رفع العلم الوطني وبين حقها في الحصول على الجنسية. كما ربط من ناحية أخرى بين حصول السفينة على الجنسية الجزائرية وبين تسجيلها³

¹ تنص على التسجيل بصفة أمرة باستعمال عبارة يجب المادة 34 من التقنين البحري الجزائري

² المادة 35 من التقنين البحري الجزائري

³المادة 29 التقنين البحري الجزائري

2- تعتبر شهادة التسجيل بمثابة الوثيقة الأساسية لإثبات جنسية السفينة وتحديد ذاتيتها من جميع الوجوه، فهي سجل لحالتها المدنية، وتعتبر دليلاً على ملكية السفينة للمالك، إذا كانت صادرة باسمه، إلا أن هذه القرينة يمكن إثبات عكسها (تصريح كاذب أو غش)

3- للتسجيل دور هام في شهر ما يرد على السفينة من تصرفات وما يتقلها من رهون وحجوز، إذ تنص المادة 45 من ق.ب.ج على أن "كل بيان خاضع للقيود في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت اتجاه الغير إذا تم تسجيله".

في الأخير تشطب السفينة من سجل السفن لأسباب ترجع إما إلى فقدانها شرط من شروط الجنسية الوطنية، وقد قررت المادة 37 من ق.ب.ج أنه "تشطب السفينة من دفتر تسجيل السفن في الحالات الآتية :

- أ- إذا غرقت السفينة أو تحطمت،
- ب- إذا فقدت السفينة أو اعتبرت مفقودة،
- ج- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تتحمل التصليح،
- د- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية،
- ه- إذا فقدت السفينة أو بيعت إلى الخارج ."

المبحث الثالث: الامتيازات البحرية والرهن البحرية التي ترد على السفينة

يرد على السفينة حقوق عينية أصلية كحق الملكية، بحيث يجب أن تثبت العقود المنشئة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفينة أو حصصها تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق، ويتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين وبقدر الإمكان طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة، ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة¹ كما تخضع السفينة إلى الحقوق العينية التبعية التي نجد من بينها الامتيازات البحرية والرهن البحرية.

نجد أن استثمار السفينة يتطلب توفير سيولة نقدية يعجز المجهز في بعض الأحيان عن تغطيتها بأمواله الخاصة، مما يضطره للسعي إلى تأمينها عن طريق اعتمادات يقدمها الممولون تشمل على مجموعة من الضمانات الخاصة بالدائنين البحريين، وذلك لتمكينهم من القيام أو إبرام رهن رسمي للسفينة، وهو نوع من أنواع الرهن التي لا تنتقل في حيازة الشيء المرهون من المدين الراهن إلى الدائن المرتهن، وهذا خلافا للقواعد العامة في رهن المنقول والتي تقضي بانتقال الحيازة للدائن المرتهن، ويترتب الرهن الرسمي للسفينة تمكين الدائن من استيفاء دينه بالأولوية من غيره كما يحق له تتبع السفينة في أي يد كانت .

قرر المشرع البحري على غرار نظرائه المشرعين في القوانين المقارنة الأخرى كضمان للدائنين حقوق امتياز خاصة تسمى الامتيازات البحرية (المطلب الأول) وكذا الرهن البحرية التي تنشأ باتفاق ذوي المصلحة (المطلب الثاني)

¹ المادة 49 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-80، الجريدة الرسمية العدد، 47 / 1998

المطلب الأول: الامتيازات البحرية التي ترد على السفينة

سندرس هذه الحقوق وفقا للقواعد التي تضمنها القانون البحري من خلال تعريف الديون الممتازة وبيانها (الفرع الأول)، وعناصر ضمان الديون الممتازة وترتيبها (الفرع الثاني) وآثار الامتياز البحري وانقضائه (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف الديون الممتاز وبيانها

نوضح ماذا نعني بالامتياز البحري وكيف يتقرر امتياز على السفينة والنتائج من استغلال السفينة في الملاحة البحرية (أولا) ثم بيان مختلف هذه الامتيازات البحرية (ثانيا) أولا. تعريف الدين الممتاز

تنص المادة 72 من القانون البحري الجزائري على أن "الامتياز هو تأمين عيني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لصفة دينه " بمقتضى الدين الممتاز يحق للدائن الممتاز تتبع السفينة في أي يد كانت قصد الحصول على حقوقه البحرية، فهي تنشأ باتفاق ذوي المصلحة .

وتعرف حقوق الامتياز في القانون المدني على أنه "حق عيني تبقي يخول للدائن أسبقية فيما يخص ترتيب الامتيازات والرهن البحرية". وقد جاءت معاهدة بروكسل الخاصة بالامتيازات البحرية والرهن البحرية لتحل هذا المشكل، والتي انضمت إليها الجزائر، ثم جاء القانون البحري الجزائري وخص حقوق الامتياز بقواعد تفصيلية أوردها في المادة 73 وما بعدها من القانون البحري الجزائري.

ثانيا. بيان الديون الممتازة

قررت المادة 73 من القانون البحري الجزائري¹، على أنه تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة .

أ- الأجور والمبالغ الواجبة الأداء لربان السفينة² ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها،

ب- رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد،

ج- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية الحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة،

د- الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير المثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق له برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة،

ه- 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 إلى غاية بيعها ودفع ثمنها .

و- ديون منشئ أو مصلح السفن والناشئة عن إنشاء وتصليح السفينة،

ز- الديون الناشئة عن العقود أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو الاستمرار في الرحلة،

ح- الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب³.

بالإضافة إلى هذه الامتيازات نجد المادة 76 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه "يجوز للدائنين أيضا التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام، ولكن الديون التي ترتب امتيازها بهذا الشكل لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهنون البحرية". وفقا لأحكام القانون العام باعتباره الشريعة العامة في مجال القانون الخاص، والتي نقصد بها الامتيازات وفقا للقانون المدني .

¹ المادة 73 معدلة بالمادة 12 من الأمر رقم 98-05 السابق الذكر .

² الربان هو من يتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية أو الملاحية فحسب وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضا وتنص المادة 580 من التقنين البحري على أنه " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من الأشخاص المؤهلين قانونا"

³ المادة 73 من التقنين البحري الذي ذكرت الديون الممتازة على سبيل الحصر.

الفرع الثاني: عناصر ضمان الحقوق الممتازة وترتيبها

نتطرق إلى العناصر التي تدخل في ضمان الديون الممتازة (أولاً)، ثم نبين كيف تم ترتيب هذه الديون الممتازة حسب أولويات تفضيلها الملاحة البحرية والاستغلال البحري (ثانياً).

أولاً. عناصر ضمان الحقوق الممتازة

يرد بالامتياز البحري على السفينة، والتي يقصد بها جسم السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها، ويكون للدائنين الممتازين حق التتبع في أي يد كانت .

ولقد كانت معاهدة بروكسل المبرمة في 10-04-1926 قد قررت ورود الامتياز على السفينة وملحقاتها، وكذلك على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي تنشأ من خلالها، فضلاً عن وروده على ملحقات أجرة النقل وهي تتكون من العناصر الآتية :

1- التعويضات المستحقة للمالك بسبب الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة والتي لم يتم إصلاحها أو بسبب خسارة أجرة النقل،

2- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر البحرية المشتركة¹، إذا تمثلت في أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو في خسارة أجرة النقل،

3- المكفآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة أو الإنقاذ التي تكون قد تمت عند نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان ولغيرهم من الأشخاص القائمين بالخدمة في السفينة. ولا تدخل في هذا الضمان التعويضات المستحقة للمالك نتيجة لعقد التأمين أو الإعانات التي تحصل السفينة عليها من الدولة .

لا حاجة إلى ترتيب هذه الحقوق في حالة كفاية محل الامتياز لسداد جميع الديون،

أما في حالة عدم كفايته، فإنه يجب المفاضلة بين الحقوق الممتازة وفقاً للقواعد العامة .

¹المادة 300 من التقنين البحري تنص على أنه " تعد بمثابة خسائر مشتركة، كل تضحية أو مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها "

ثانيا. ترتيب الديون الممتازة

ترتب الديون الممتازة حسب القواعد الأربعة التي سوف نقوم بعرضها كما يلي :

1 - الترتيب حسب القاعدة الأولى

قد منحت المادة 77 من القانون البحري الجزائري المرتبة الأولى للامتيازات البحرية الضامنة للإسعاف والإنقاذ ومصاريف رفع حطام السفن، إذ قررت أفضليتها على جميع الامتيازات البحرية الأخرى التي تتقل السفينة، وترتب هذه الامتيازات فيما بينها بحسب الترتيب العكسي لتاريخ نشوء الديون المضمونة بهذه الامتيازات ويترتب على ذلك أن تكون الأفضلية لكل دين احدث في نشأته بحيث يستوفى قبل الديون الأخرى السابقة له. فإذا استحققت مثلا مكفآت عن إنقاذ السفينة في حوادث متعددة فالأفضلية تكون للمنقذ الأخير ثم تأتي المكفآت المستحقة على الحوادث السابقة تالية لها في المرتبة. والحكمة من ذلك هي التشجيع على التقدم لإنقاذ السفينة، وذلك بمنح المنقذ الأخير امتيازاً متقدماً على المنقذين الآخرين اللذين لا يتضررون من تقرير له هذه الأولوية والذي بفضلها يتم إنقاذ السفينة أي إنقاذ محل الامتياز لديونهم .

2- الترتيب حسب القاعدة الثانية

تأخذ الامتيازات البحرية التي أوردتها المادة 73 من القانون البحري الجزائري في الفقرات أ،ب،ج،د،و الترتيب الذي وردت به في المادة 73 المذكورة، بحيث تأخذ المرتبة الثانية، الامتيازات الخاصة بالأجور والمبالغ الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة... (ديون الفقرة أ من المادة 73).

وفي المرتبة الثالثة يأتي الامتياز الضامن لرسوم الميناء والقناة. ..(ديون الفقرة ب من المادة 73). ويأخذ المرتبة الرابعة الامتياز الضامن للديون المستحقة على المالك من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية. ..(ديون الفقرة ج من المادة 73).

ويأتي في المرتبة الخامسة الامتياز الضامن للديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير المثبتة بعقد.(ديون الفقرة د من المادة 73). ويأتي في المرتبة السادسة

الامتياز الضامن لديون منشئ السفينة أو مصلحها. (ديون الفقرة ومن المادة 73).

3- الترتيب حسب القاعدة الثالثة

تأخذ الرهون البحرية المسجلة قانونا المرتبة السابعة والتالية لترتيب الامتيازات البحرية السابقة في الفقرات أ، ب، ج، د، وبحيث تسبق الرهون البحرية الامتيازات الضامنة لديون الفقرات ز، و ح ثم تأتي الديون والامتيازات المقررة وفقا لأحكام القانون المدني في المرتبة التالية للامتيازات المنصوص عليها في الفقرتين ز، و ح¹.

4 - الترتيب حسب القاعدة الرابعة

ترتب الديون الممتازة في حالة تعدد الرحلات البحرية للسفينة على أساس أفضلية الديون الممتازة الناشئة عن الرحلة الأخيرة للسفينة على ديون الرحلات السابقة لها . وبالنسبة للرهون البحرية لا يعتد بالرهون غير المسجلة، وفي هذه الحالة ترتب ديون الرحلة الأخيرة وفقا للقواعد السابقة، ثم ترتب الرحلات السابقة عن الرحلة الأخيرة فيما بينها على أساس أسبقية الأحداث منها على الأقدم. وترتب ديون كل رحلة من هذه الرحلات على حدة وفقا للقواعد الأربعة وهناك استثناء بالنسبة للأجور الخاصة بالطاقم تكون في نفس المرتبة وإذا كانت ناتجة عن عقد استخدام واحد، على أن الديون الامتيازية لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة، بيد أن الديون الناتجة عن عقد استخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات²، وهذا يضمن للسفينة ائتمان متجدد خلال رحلتها البحرية، لأن دائني الرحلة الأخيرة سيقدمون يد العون للسفينة وينقدمون للتعامل معها مطمئنين إلى تقديم امتيازاتهم على امتيازات دائن الرحلات السابقة، ولا شك أن من مصلحة هؤلاء الآخرين في أن تتمكن السفينة من مواصلة رحلتها بنجاح، وهو ما يدعم قدراتها على الوفاء بديونهم .

أما الحكمة من الاستثناء الوارد على القاعدة لصالح ربان السفينة وطاقمها وبعض الأشخاص المستخدمين على ظهرها فهو استثناء أمّلته الاعتبارات الإنسانية التي تقضي برعاية هؤلاء الأشخاص الذين يقع على عاتقهم مهمة تسيير السفينة وتفضيلهم على

¹تنص المادة 75 من التقنين البحري الجزائري على انه " تكون للامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، ومن المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانونا، غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز و ح من المادة المذكورة " .

² المادة 80 من القانون البحري الجزائري.

غيرهم من الدائنين خاصة أنهم يعتمدون على أجورهم في رعاية عائلاتهم، بالإضافة إلى ذلك، فإن ديون عقد استخدام واحد لا يعد عبئا كبيرا على السفينة، ولا يؤثر تقديمه على الديون الأخرى مقارنة بالمبالغ المحددة التي يتقضاها الأفراد القائمون على خدمة السفينة.

الفرع الثالث: آثار الامتياز البحري وانقضائه

للامتياز البحري آثار تؤكد على أهمية كآلية لتحقيق استمرارية الاستغلال التجاري البحري وديمومة الملاحة البحرية (أولا) مع تقرير حالات أين ينقضي فيها هذا الامتياز مع الأخذ بعين الاعتبار لطبيعة الدين وسرعة العمليات الخاصة بالتجارة البحرية (ثانيا) .

أولا. آثار الامتياز البحري

يحقق الامتياز البحري كحق عيني تبقي للدائن الممتاز ميزتي التتبع والتقدم، فيكون من حقه تتبع السفينة في أي يد كانت، وهذا ما نصت عليه المادة 82 من القانون المدني الجزائري. وهو يماثل في ذلك الدائن الممتاز المقرر له حق امتياز على العقار بالرغم من أن السفينة في حقيقتها هي منقول إلا أن طبيعتها الخاصة كأداة للملاحة البحرية والتي تعبر عن ذاتية القانون البحري، اقتضت معاملتها معاملة العقار، وذلك بتقرير حق التتبع لدائن السفينة، وما يدعم تقرير حق التتبع على السفينة أن قاعدة الحيازة بحسن نية في المنقول سند الملكية "استبعد بالنسبة لها نظرا للاعتبارات السابق ذكرها .

ويكون للدائن الممتاز فضلا عن حق التتبع حق التقدم والأولوية في المرتبة استيفاء دينه قبل سائر الدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة، وقبل الدائنين المرتهنيين بالنسبة لديون الفقرات ب،ه،أ،ج،د وقبل الدائنين الممتازين وفقا لأحكام التقنين البحري الجزائري وذلك وفقا الذي للترتيب الذي أوردنا قواعده بالتفصيل .

ثانيا. انقضاء الامتيازات البحرية

ينتهي الامتياز البحري وفقا للقواعد العامة لانقضاء الدين الممتاز، وكما تنقضي بالأسباب الأخرى التي تنص عليها التقنينات البحرية، وفقا لأحكام التقنين البحري الجزائري، بحيث تنقضي الامتيازات البحرية بالأسباب الآتية :

1- بالتقادم القصير ومدته سنة واحدة، تحسب ابتداء من نشوء الدين المضمون الا اذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة وبيعت جبريا¹، وحددت المادة 81 من القانون

¹ المادة 84 من التقنين البحري الجزائري

البحري الجزائري تاريخ نشوء الدين المضمون بامتياز بحري، والذي يبدأ منه سريان مدة التقادم القصير على الوجه الآتي :

بالنسبة للإصابة الجسمانية لشخص أو فقدان مال أو ضرر لاحق به ابتداء من تاريخ حصوله وبالنسبة للإسعاف والإنقاذ أو رفع حطام السفن من يوم انتهاء هذه العمليات .
بالنسبة لفقدان البضائع أو الحقايب ابتداء من اليوم الذي كان من المفروض تسليمها فيه،
أما بالنسبة للحالات الأخرى فيكون هو اليوم المحدد لاستحقاق الدين،

نرى أن التقادم القصير المقرر بالنسبة للامتيازات البحرية يعد خروجاً على حكم القواعد العامة التي تقيم تلازماً ما بين الدين والامتياز، بحيث لا ينقضي الامتياز إلا بانقضاء الدين ذاته، مع ملاحظة أنه بالنسبة لمنشئ السفينة وكذلك القائم بإصلاحها، أجاز التقنين البحري أن يمارس الامتياز الضامن لديونه مادامت السفينة تحت حيازته، وهذا ما نصت عليه المادة 78 من القانون البحري الجزائري.

بالإضافة إلى التقادم القصير، نجد أن المادة 87 من القانون البحري الجزائري قد أضافت أسباباً أخرى لانقضاء الامتياز وهي: - مصادرة السفينة، وذلك في حالة ارتكاب السفينة مخالفات خطيرة للقوانين الجمركية والأمن .

3- في حالة بيع السفينة بيعاً جبرياً على اثر دعوى قضائية،

4- في حالة نقل حق الامتياز بمرور 3 أشهر على تسجيل عقد الامتياز نقلاً اختيارياً .

المطلب الثاني: الرهن البحرية (hypothèque maritime)

إن السفينة منقول في الأصل تقبل الرهن الحيازي لكن هذا الرهن يعرقل نشاط السفينة لأنه يستلزم التجرد من حيازتها للمرتهن، ولهذا كان الرهن الرسمي المجرد من الحيازة أجدر وأنفع للعمل به¹.

عرف نظام الرهن الرسمي في التشريعات الأجنبية، خاصة في الدول العريقة بالشؤون البحرية مثل بريطانيا، فرنسا، وغيرها، وقد دخل في التشريع الفرنسي بصدور قانون 10 ديسمبر 1885. كما أن لاختلاف التشريعات في موضوع الرهن قد يؤدي إلى

¹ هذا الرهن يشبه كثيراً الرهن الذي يرد على العقار لكون السفينة تمثل ثروة اقتصادية كبيرة بالنسبة للدولة، وكما أنها تمثل امتداداً لإقليم الدولة وباعتبارها تحمل علم الدولة.

التنازع فيما بينها، ولحسم هذا النزاع انعقد إجماع على أن القانون الواجب التطبيق هو قانون علم السفينة (قانون جنسية السفينة) ومن ثم ينتج الرهن المرتب على السفينة وفقا لقانون العلم آثاره في كل البلدان حتى تلك التي لم تأخذ بنظام الرهن البحري.

وقد نصت معاهدة بروكسل الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية في مادتها الأولى على الرهن البحرية التي تنشأ وفقا لقانون الدولة المتعاقدة، ومن ضمن ما جاء في هذه المادة أن الرهن البحرية التي تنشأ وتشتهر وفقا لقانون الدولة المتعاقدة التابعة لها ويجب احترامها في الدول المتعاقدة الأخرى .

وقد أخذ التشريع الجزائري على غرار غيره من التشريعات الحديثة بالرهن على السفن، فلذلك ندرس الرهن البحري على ضوء الأحكام التي جاء بها التقنين البحري الجزائري بدراسة تكوين الرهن البحري (الفرع الأول) والعناصر التي يرد عليها الرهن البحري وآثار الرهن البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تكوين الرهن البحري (la formation de l' hypothèque maritime)

يعتبر الرهن البحري من الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة وهو تأمين اتفاقي يخول للدائن حقا عينيا على السفينة بما في ذلك العمارات البحرية الأخرى¹، ولا يمكن أن تخضع للرهن الحيازي أي عدم تقديمها كضمان للمولين، لأن في ذلك إعاقة جسيمة للحصول على الائتمان اللازم للقيام بالنشاط البحري بواسطة استغلال السفينة²، إذ تنص المادة 56 من التقنين البحري الجزائري على أنه " يكون الرهن البحري تأميننا اتفاقيت يخول الدائن حقا عينيا على السفينة

ينشأ الرهن البحري على السفينة بموجب عقد يكون طرفاه الدائن المرتهن والمدين الراهن والذي يجب أن يكون فقط مالك السفينة وإلا عد باطلا اذ تنص المادة 57 من التقنين البحري الجزائري " يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط من مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن، والا عد باطلا

¹محمود شحماط مرجع سابق، ص 134.

² هاني دويدار، نفس المرجع السابق، 165.

ولكن لا يشترط أن يكون هو المدين بالدين المضمون بالرهن¹ ويشترط لانعقاد هذا العقد توافر الأركان الموضوعية (أولاً) والركن الشكلي (ثانياً)

أولاً. الأركان الموضوعية

نظراً لتواجد تشابه كبير بين الرهن البحري والرهن الرسمي الذي ينظمه التقنيني المدني فإن أحكام هذا الأخير تعتبر بمثابة الشريعة العامة للرهن الرسمي، ونركز دراستنا على دراسة الأركان الموضوعية المتمثلة في الرضا (1) المحل (2).

1 - الرضا

يجب أن يصدر الرضا بالرهن على السفينة من المالك فقط وإلا كان عقد الرهن باطلاً بطلاناً مطلقاً²

في حالة ملكية السفينة على الشيوع يجب أن توافق على الرهن أغلبية الشركاء، غير أنه يمكن لكل مالك شريك أن يرهن حصته المشاعة على السفينة .

2- المحل

يتمثل محل الرهن البحري في السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحري، إذ تنص المادة 58 على أنه " يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها، ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك " إذ استثنى المشرع البحري حمولة السفينة لأنها تعتبر من العناصر المكونة للحالة المدنية للسفينة حسبما تنص عليه المادة 18 من التقنين البحري على أنه "أن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصراً من شخصيتها" ويذهب الرأي الراجح إلى عدم شمول الرهن للمواد القابلة للاستهلاك، كالمؤن والوقود، وذلك بغض النظر عن اتفاق الطرفين، ويرجع ذلك إلى سرعة انفصالها عن السفينة خاصة وأن الرهن المقرر على السفينة لا يحول دون المضي في استغلالها، وبالتالي لا يجوز تعطيل هذا الاستغلال بشمول الرهن لتلك المواد³.

¹ نفس المرجع السابق، ص 163.

² المادة 57 من الأمر رقم 76-80 المتضمن التقنين البحري المعدل والمتمم

³ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 167

يجب استبعاد المنشآت القائمة الأخرى من نطاق هذا الرهن، مثل مراكز الملاحة النهرية، وجميع المنشآت التي لا تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد¹، وتكون السفينة محلاً للرهن البحري أياً كان نوع الملاحة التي تقوم بها، سواء كانت ملاحة رئيسية أو ملاحة مساعدة، ويجب استبعاد السفن العامة من نطاق الرهن البحري، كما استبعدت المادة 56 السفن المملوكة للدولة أو الجماعات المحلية من الرهن البحري .

كما سمح التقنين البحري الجزائري رهن السفينة وهي قيد الإنشاء (Navire en Construction)، حسب الفقرة 2 من المادة 58 من التقنين البحري الجزائري والذي يشمل المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على متن السفينة التي هي قيد الإنشاء، حيث يوفر هذا الرهن ضماناً لطالب البناء بالنسبة للمبالغ التي

ثانياً- الشكل

يراد به إفراغ رضا طرفي العقد في سند رسمي، والرسمية هنا تعتبر ركناً أساسياً لانعقاد العقد، وينتج على تخلف الرسمية بطلان العقد البحري بطلاناً مطلقاً حسب ما تنص عليه المادة 57 من التقنين البحري في نصها على أنه "يجب أن يكون الرهن البحري منشأً بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة وإلا عد باطلاً. ويجب أن يحتوي هذا السند على البيانات الضرورية لتمييز الأطراف المعنيين وشخصية السفينة. بالإضافة إلى ذلك فقد أوجب المشرع البحري قيد الرهن المنشأ في سجل السفينة المعنية والممسوك في دفتر تسجيل السفن²، ويترتب عن ذلك حفظ الرهن لمدة (10) عشر سنوات وذلك من تاريخ قيده أو إجرائه³ .

¹ نفس المرجع السابق، ص، 165

² المادة 63 من الأمر رقم 76-80 المتضمن التقنين البحري المعدل والمتمم

³ المادة 66 من الأمر رقم 76-80 المتضمن التقنين البحري المعدل والمتمم .

الفرع الثاني: العناصر التي يرد عليها الرهن البحري وأثاره
نتطرق للعناصر التي يشملها الرهن البحري (أولا) والآثار القانونية التي يحدثها الرهن
(ثانيا).

أولا. العناصر التي يرد عليها الرهن البحري

يرد الرهن على السفينة وكذلك ملحقاتها الصالحة لاستغلالها البحري ما لم يتفق الطرفان
المدين الراهن والدائن المرتهن على استبعادها كلها أو بعضها من نطاق الرهن¹
وفي حالة فقدان السفينة، أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة
للملاحة البحرية، ويمارس الدائنون المرتهنون حقوقهم على العناصر التي تحل محل
السفينة وهي وحسب المادة 62 من التقنيني البحري تتمثل في :

- 1 - التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة
- 2 - المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة
- 3 - التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم
منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة،
- 4 - تعويضات التأمين على هيكل السفينة.

استبعد المشرع البحري الجزائري مبالغ التأمين تحت تأثير معاهدة بروكسل الخاصة
بالامتيازات والرهن البحرية، وذلك باستبعاد الإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة
لسفنها، وذلك لتشجيعها للقيام بالملاحة البحرية، وهو نفس ما ذهب إليه المشرع البحري
المصري حسب ما تقضي به المادة 43 الفقرة الثانية من قانون التجارة البحرية وذلك بعدم
سريان الرهن البحري المقرر على السفينة على أجرة النقل، وكذا الإعانات والمساعدات
التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة، وكذا مبالغ التعويضات المستحقة
للمالك أو بمقتضى عقود التأمين².

تأثر المشرع البحري الجزائري أيضا بمعاهدة بروكسل من حيث تقرير ورود الرهن على
التعويضات المستحقة للمالك بناء على عقد التأمين .

¹ مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 1952، ص 754.

² هاني دويدار، مرجع سابق، ص 166-167 .

ثانيا. آثار الرهن البحري

قرر التقنين البحري حقوقا تترتب من الرهن البحري بحيث يمكن للدائن المرتهن تتبع السفينة السفينة بالرغم من أي تغيير في ملكية السفينة المرهونة¹.

وحق التتبع هو أطول بقاء من حق التتبع المقرر للدائن الممتاز، إذ يحق للدائن المرتهن تتبع السفينة طالما بقي دينه المضمون بالرهن دون وفاء، وهو ما يحقق مزيدا من التوازن بين مركز الدائن الممتاز ومركز الدائن المرتهن. يحق للدائن المرتهن تتبع السفينة المرهونة في أي يد كانت، وله إيقاع الحجز عليها تمهيدا لبيعها بالمزاد العلني².

كما يتمتع الدائن المرتهن بحق التقدم والأفضلية والذي يقصد به حق الدائن المرتهن للحصول على دينه بالأولوية على بعض الدائنين الممتازين وهم الدائنون الممتازين المذكورين في المادة 73 من التقنين البحري وهم: الدائنين الممتازين المذكورين في الفقرات ز، ح وهي: 1 - الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو الاستمرار في الرحلة (ديون الفقرة ز)

2- الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة أو الحقائق ويحصل بالأولوية على غيره من الدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة حسب المادة 65 من التقنين البحري الجزائري على أنه " إذا أنشئ رهنا أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم " .

ينقضي الرهن إما بصفة تبعية أي بانقضاء الدين المضمون بالرهن، بالإضافة إلى انقضائه وفقا للقواعد العامة التي يعرفها القانون المدني وهي الإبراء والمقاصة والتجديد والتقدم، وإما بانقضاء الرهن بصفة أصلية³، أي ينقضي الرهن دون انقضاء الدين وذلك للأسباب التالية :

1-التنازل عن الرهن

¹ المادة 67 من الأمر رقم 76 - 80 من التقنين البحري الجزائري المعدل والمتمم

² طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 62.

³ محمود شحماط، مرجع سابق، ص 139، 140

2- تطهير السفينة من الرهن تطهيرا اختياريا، وذلك بإتباع الإجراءات المقررة في هذا الشأن والتي تنتهي عادة بإيداع الثمن لدى خزينة المحكمة، وذلك لتسديد جميع الديون الخاصة بالدائنين المرتهنين

3 - بيع السفينة بيعا جبريا وهو ما نصت عليه المادة 68 من التقنين البحري الجزائري، حيث تنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن

4 - هلاك السفينة وهنا ينتقل الرهن إلى حطامها .

الفصل الثالث: عقد النقل البحري للبضائع

يحتل النقل البحري للبضائع أهمية كبرى في الحركة الاقتصادية والتجارية الدولية باعتبار أن عمليات التجارة الخارجية المتمثلة في التوريد والتصدير تتم في الجزء الغالب منها بواسطة وسائل النقل البحري على رأسها السفينة أذا بعين الاعتبار تحملها لحمولة كبيرة. وللنقل البحري جذور تاريخية عميقة تخضع في اغلب مراحلها إلى أعراف تجارية محلية وإقليمية لكن مع ظهور حركة التقنين منذ القرن (17) السابع عشر ونمو حركة التبادل التجاري سعت الدول إلى ضبط قواعد مقننة للقانون البحري على المستوى الوطني، ومع التطور التكنولوجي لوسائل النقل البحري وظهور تباين بين مصالح الأطراف المتدخلة عبر الدول، امتدت حركة التقنين في القرن (20) العشرين ليشمل المستوى الدولي وذلك بإبرام عدة اتفاقيات ومعاهدات دولية¹.

يتم استغلال السفينة بوضعها تحت تصرف الغير في صور مختلفة أهمها استعمالها في النقل البحري

بما يسمى بعقد النقل البحري، والذي تعرفه المادة 738 من التقنين البحري الجزائري على أنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان ينقل بحرا بضاعة الشاحن لقاء اجر معلوم"

يتم استغلال السفينة بوضعها تحت تصرف الغير في صور مختلفة أهمها استعمالها في النقل البحري

بما يسمى بعقد النقل البحري، والذي تعرفه المادة 738 من التقنين البحري الجزائري على أنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان ينقل بحرا بضاعة الشاحن لقاء اجر معلوم"

أي أن لهذا العقد طرفان هما الناقل (le transporteur) والشاحن (le chargeur)، فالناقل هو الذي يلتزم بنقل البضاعة بحرا والغالب أن يكون مجهزا للسفينة التي ينقل عليها البضاعة وقد يمثله الربان في القيام بعملية النقل.

¹عبد المنعم كنوة، التقرير التمهيدي: الأحكام العامة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، وزارة العدل وحقوق الإنسان،

تونس، 12 فيفري 2004، ص، 2: تم الاطلاع عليه في 24 / 11 / 2017 عبر الموقع الالكتروني:

ندرس عقد النقل البحري وفقا لأحكام التقنيين البحري الجزائري مع الاستئناس ببعض القوانين المقارنة لإيضاح كيفية تنظيم هذا الموضوع الذي يكتسي أهمية خاصة، على أن نتناول في (المبحث الأول) مفهوم عقد النقل البحري للبضائع، وفي (المبحث الثاني) آثار عقد النقل البحري، وفي (المبحث الثالث) ندرس مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

يعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات¹، وقد أولت التشريعات البحرية للدول المختلفة عبر العالم أهمية كبيرة لعقد النقل البحري، إذ يتمتع بوضعية متميزة لقدرة وسيلته المتمثلة في السفينة على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة، وكذا ما تتميز بها من سعة استيعابية يمكنها من استقبال البضائع المختلفة الأنواع والأحجام ونقلها إلى موانئ العالم العام يضاف إلى ذلك أن النقل البحري من أرخص وسائل النقل تكلفة في أجور الشحن². يتمتع عقد النقل البحري في بداية القرن العشرين بأهمية كبيرة لأنه شارك في المخاطرة الإنسانية، وهي الأهمية التي لا يزال يتمتع بها حتى في القرن الواحد والعشرين لكونه يشكل أوائل حاملات (constitue l'un des premiers véhicules de la mondialisation)³

أدخلت الجزائر أحكام النقل البحري في التقنين البحري الجزائري باعتبارها دولة بحرية بامتياز لتمتعها بساحل بحري يطل على البحر الأبيض المتوسط يقدر ب 12000 كم والذي يشهد له التاريخ بنشاط التجارة البحرية عبر العصور القديمة، تعرض له المشرع البحري في الباب الثالث من الكتاب الثاني تحت عنوان نقل البضائع من المادة 738 إلى المادة 816 من التقنين البحري الجزائري، وقد جاءت معاهدة بروكسل لسنة 1924 على المستوى الدولي لتوحيد القواعد الخاصة بنقل البضائع بحرا والتي تحتوي على التزامات خاصة بالناقل البحري وقد وافقت عليه الجزائر في سنة 1968 والتي تم

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص، 237.

² ABDENNOUR BOUTOUCHENT, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la - navigation et les transports maritimes, Thèse pour l'obtention du grade de docteur en droit international, Groupe des disciplines droit public, Université de Montpellier I, Faculté de droit et des sciences économiques, 1991, p 02

³ INNOCENT FEITZE KAMDEM ,la responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international ,Mémoire présenté à la faculté des études supérieures de l'université LAVAL pour l'obtention du grade de maître en Droit(LL.M.) ,Eaculté du droit université LAVAL,Quebec ,Canada ,Décembre 1999.p.1.

تعديلها بموجب بروتوكول بروكسل بتاريخ 1968/ 02/23، مع وجود عدة اتفاقيات دولية نظمت التجارة البحرية وقد أخذت بها أغلب دول العالم في قوانينها الداخلية وهي: اتفاقية بروكسل التي عدلت ببروتوكول بروكسل في 1968/02/23¹، واتفاقية هامبورغ في 1978/05/31 لتحل محل هذين الاتفاقيين مصدقة من 20 دولة في 1991/10/ 07، والتي دخلت حيز التنفيذ في فيفري 1992، ولم تصادق الجزائر حتى الآن على اتفاقية هامبورغ رغم أن أغلب نصوص التقنين البحري الجزائري مستمدة منها والمتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع². أمام المشاكل ندرس في هذا الجزء تعريف عقد النقل البحري للبضائع (المطلب الأول) وخصائصه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع

عرفت مختلف التشريعات الوطنية عقد النقل البحري وذلك تحت تأثير معاهدة بروكسل التي سعت إلى توحيد الأحكام الخاصة وكذا البروتوكول المعدل لها ثم معاهدة هامبورغ، لذا نتعرض إلى مختلف التشريعات المقارنة على سبيل المثال لا الحصر بدءاً بتعريف بعض التشريعات المقارنة (الفرع الأول) ، ثم تعريف المشرع البحري الجزائري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف بعض التشريعات المقارنة

ندرس من ضمن هذه التشريعات المقارنة تعريف التشريع البحري المصري (أولاً)، التشريع البحري الأردني (ثانياً) والتشريع البحري الفرنسي (ثالثاً).

أولاً. تعريف التشريع البحري المصري

تناول قانون التجارة البحرية رقم 6 لسنة 1990 النقل البحري بالتنظيم وذلك في المواد من 196 إلى المادة 247³ ولقد تولى المشرع البحري المصري تعريف النقل البحري بوجه عام في المادة 196 من قانون التجارة البحرية التي تنص على أن " **عقد النقل**

¹ أطلق على هذا البروتوكول اسم قواعد فيسبي (Règles de Visby) والذي دخل حيز التنفيذ في 23 جوان 1977: أنظر مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية ببيروت، 2006، ص 246.

² محمود شحماط، نفس المرجع السابق، ص ص 170- 171

³ . هاني دويدار، نفس المرجع السابق، ص 237

البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجره" ويتضح من ذلك أن الناقل البحري للبضائع لا يختلف عن النقل البحري للأشخاص إلا فيما يخص المحل الذي يرد عليه أداء الناقل، ولم يحدد المشرع البحري المصري تغيير مكان البضائع أو نقلها عبر البحر من مكان إلى آخر¹

ثانياً: تعريف المشرع البحري الأردني

يعرف قانون التجارة البحرية في مادته 177 عقد نقل الأشياء البحري بأنه " عقد يتعهد فيه الناقل لقاء أجره، أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع، على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو بعضها " هنا المشرع البحري الأردني بخلاف المشرع البحري المصري قد نص على نقل البضائع في البحر، وقد قصر عقد النقل البحري على البضائع وأمتعة المسافرين دون ذكر الأشخاص كما فعل نظيره المصري. ويسمى عقد النقل البحري في التشريع البحري الأردني بعقد نقل الأشياء.

ثالثاً: تعريف المشرع البحري الفرنسي.

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع نتاج إرادة الأطراف، لكنه ليس كباقي العقود الأخرى، لكونه عقد ذات طابع دولي تنظمه الاتفاقيات الدولية مثل معاهدة بروكسل الدول لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالشحن، المعدلة ببروتوكول بروكسل في 1968/02/23، واتفاقية هامبورغ في 1978/05/31، بالإضافة إلى القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقيات نجد قواعد القانون الداخلي مثل ما هو عليه الحال في فرنسا في قانونها المؤرخ في 18 جوان 1966 المتعلق بالعقود المتعلقة بالإيجار (l'affrètement) والنقل البحري للبضائع، وكذا تقنين التجارة البحرية الصادر بموجب القانون رقم 62-13 بتاريخ 24 أبريل 1962² ويعرف عقد النقل البحري للبضائع على أنه اتفاق يتعهد بموجبه الناقل البحري للبضائع والأشخاص من ميناء إلى آخر مع دفع مبلغ معين من الأموال يسمى شحن (Fret)³، وهو بمثابة الاتفاق المبرم بين الشاحن والناقل البحري⁴

¹ . المرجع نفسه، ص 138

² Abdelkrim Kouka ,le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie: Théories et pratiques ,Thèse de Doctorat ,Université Panthéon –Assas Paris II ,04 octobre 2011 ,p. 23.

³ Contrat de transport maritime [en ligne] 11 décembre 2015 ,Disponible sur <https://fr.wikipedia.org> [consulté le 16/01/18].

⁴ Abdelkrim Kouka ,op cit p.10.

الفرع الثاني: تعريف المشرع البحري الجزائري

يمكن أن نميز عقد النقل البحري للبضائع في ظل الأمر رقم 76-80 (أولا) ثم بعد تعديله بموجب القانون رقم 98-05 (ثانيا)

أولا. في ظل الأمر رقم 76-80

لم يعرف المشرع البحري الجزائري عقد النقل البحري تعريفا دقيقا، واكتفى بذكر موضوع النقل البحري بنصه في المادة 738 من التقنيني البحري الجزائري على أنه " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة "

وكانت الدولة تحتكر نشاطات النقل البحري حسب ما تنص عليه المادة 571 من الأمر رقم 76-80 المتضمن التقنين البحري¹ على اعتبار احتكار الدولة لنشاطات النقل البحري بواسطة مؤسسات عمومية²، بانتهاج للنظام الاشتراكي،

ثانيا. في ظل القانون رقم 98-05

أما بعد التعديل الذي جاء به الأمر رقم 98-05 فقد عدلت المادة 571 بالمادة 43 من القانون السابق الذكر لتصبح كما يلي " النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع امتياز "

وهو يجسد توجهها جديدا أملتته الضرورات الاقتصادية³، والعولمة وتطور العلاقات بين الدول وكثافة عمليات التجارة الخارجية سواء الداخلية أو الدولية.

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري

¹ أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، الجريدتين الرسميتين على التوالي العدد 29 لسنة 1977 والعدد 47 لسنة 1988، معدل متمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، الجريدة الرسمية العدد، 46 ل 18 أوت 2010.

² كانت المادة 571 من الأمر رقم 76-80 قبل تعديل سنة 1998 محررة كما يلي: " ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري واستئجار السفن والإرشاد البحري وإيداع السفن وسمسرة الحمولات والشحن والتفريغ في الشاطئ والقطر لدى دخول ومغادرة الموانئ الجزائرية وكذلك الملاحة الساحلية بين جميع الموانئ الجزائرية "

³ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة" رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، تيزي وزو، 2013/06/17، ص 9.

يتم عقد النقل البحري بين طرفين هما الناقل البحري والشاحن البحري، إذ يتعهد الناقل البحري بموجب عقد نقل البضائع بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، بينما يتعهد الشاحن بدفع المكافأة والمسماة أجرة الحمولة¹.

كما تنص المادة الأولى فقرة ب من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 على أنه "ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا وكذلك على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي تنظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن".

يمكن أن نستخلص خصائص عقد النقل البحري فيما يلي:

1 - أن عقد النقل البحري للبضائع هو عقد رضائي ينعقد بتطابق ارادتي الناقل البحر والشاحن،

2- هو عقد ملزم للجانبين، إذ يلتزم الناقل البحري بنقل البضاعة بحرا والشاحن ملزم بدفع المكافأة أو أجرة الحمولة.

3- يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني²

4- عقد النقل البحري للبضائع هو من العقود التجارية بالنسبة للناقل، ويعتبر تجاريا في أغلب الأحيان بالنسبة للشاحن، ولا ينعقد إلا بالكتابة التي تعتبر شرطا للإثبات³ وليس للانقضاء حيث بعد استلام البضائع، يلتزم الناقل أو من يمثله، بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها، وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها⁴.

¹ المادة 738 من التقنين البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم.

² المادة 748 من التقنين البحري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 السابق الذكر

³ تنص المادة 749 التقنين البحري الجزائري "تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند حيازة البضائع واستلامها "

⁴ المادة 749 من الأمر رقم 76-80 المتضمن 8 التقنين البحري المعدل والمتمم

5 - عقد النقل البحري للبضائع ليس عقد إيجار الأشياء لأن مجاله ليس الانتفاع بالسفينة لأن مضمونه هو نقل البضائع، والسفينة ما هي إلا أداة تنفيذ لما تم الاتفاق عليه بين طرفي العقد¹.

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع

بموجب عقد النقل البحري فإن الناقل أو المجهز يتعهد على إيصال البضاعة سالمة وتسليمها إلى المرسل إليه وذلك في الحالة التي استلمها من الشاحن وهو مسئول عنها وتقوم هذه المسؤولية على التزام بتحقيق نتيجة المتمثلة في تسليم البضاعة على الحالة التي استلمها فيها بما يتطلب بحث الأسس التي تقوم عليها مسؤولية الناقل في حالة عدم تحقق هذه النتيجة والصور المختلفة التي تكون فيها هذه المسؤولية (المطلب الأول) التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري وبطلان شروط الإعفاء من المسؤولية (المطلب الثاني)، ودراسة دعوى المسؤولية وكيفية مباشرتها (المطلب الثالث) .

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري

يلتزم الناقل البحري بالتزام أساسي هو نقل البضاعة المشحونة وتسليمه سليمة في المعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام يعتبر التزام بتحقيق نتيجة، بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخلاً بالتزامه الناشئ عن عقد النقل عند عدم تحقق هذه النتيجة كما لو هلكت البضائع المشحونة أو تلفت أو وصلت متأخرة عن الميعاد المتفق عليه، فمسؤولية الناقل إزاء الشاحن هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل ويكون فيه الخطأ مفترض² وهو الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية إلى جانب قيامها على افتراض المسؤولية كنتيجة لذلك.

ندرس الأسس التي تقوم عليها مسؤولية الناقل والتي تفسر قيام الناقل البحري من إتمام التزامه بإيصال البضاعة حسب ما هو متفق عليه بين طرفي عقد النقل البحري (الفرع الأول) وحالات الإعفاء من المسؤولية (الفرع الثاني)

الفرع الأول: أساس المسؤولية

¹ محمود شحماط، مرجع سابق، ص ص 171 - 172

² أحمد محمود حسنى، البيوع البحرية وعقود النقل البحري، (إيجار السفينة، النقل البحري، البيوع البحرية، التامين البحري)، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر حمدي سلامة وشركاؤه، دون طبعة، ودون دار النشر، ص ص 96-97.

هناك من يؤسس مسؤولية الناقل البحري على أساس قاعدة افتراض المسؤولية وهناك من يؤسسها على أساس افتراض الخطأ

أولاً. قاعدة افتراض المسؤولية

قيام مسؤولية الناقل البحري على أساس افتراض المسؤولية مفاده أن الناقل يكون مسئولاً عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة بمجرد التحقق منه عند وصولها إلى ميناء التفريغ، لأن البضاعة أثناء عملية النقل كانت موضوعة تحت حراسته ومراقبته، وبالتالي يكون مسئولاً عن أي ضرر بها حتى ولو لم يتسبب فيه.

وأساس هذه المسؤولية هو مبدأ الالتزام بنتيجة المتمثلة في تسليم البضاعة على الحالة التي تم فحصها فيها، ولا يمكن للناقل في هذه الحالة التخلص من المسؤولية، بمعنى أن كل الأخطار يتحملها الناقل البحري.

ثانياً. قاعدة افتراض الخطأ

هذا المبدأ يعتبر اتجاهاً جديداً لنظام المسؤولية، وتمثل الانتقال من المسؤولية بدون خطأ إلى مسؤولية مبنية على خطأ مفترض.

وقد جاء في اتفاقية "هومبورغ" بأنه من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل تقوم على مبدأ الخطأ المفترض كقاعدة عامة ولكنها خرجت عنها في حالات أخرى، وقد ميزت الاتفاقية بين الأضرار، وبالنسبة للأضرار التي تنتج عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير، فتقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض¹.

الفرع الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية

إن مسؤولية الناقل البحري لا ترفع عنه إلا إذا أثبت أن الضرر إنما نشأ بسبب خطأ الربان أو التابعين البحريين، لكن الأصل هو مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر وإذا عجز الناقل عن الإثبات فإنه يظل مسئولاً.

إن أقر القضاء صحة شروط الإعفاء من المسؤولية إلا أنه حصرها وحددها، وقضى أن الناقل البحري يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب التي نصت عليها المادة 803 من التقنين البحري الجزائري، لكن يمكن

¹ طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص. 130

تصنيف هذه الحالات إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المرتبطة باستغلال السفينة (أولاً) وحالات الإعفاء الأجنبية عن استغلال السفينة (ثانياً).

أولاً. حالات الإعفاء من المسؤولية المرتبطة باستغلال السفينة

1- يعفى الناقل البحري في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، وهي حالة تثير الدهشة نصت عليها المادة 803 من التقنين البحري الجزائري فكيف يمكن إعفاء الناقل في هذه الحالة التي يجب أن تشدد معها المسؤولية، لذا نجد أن المشرع البحري الجزائري قد أضاف في نفس الفقرة أن هذا الإعفاء لا يقوم إلا بتقديم دليل أنه قام بواجباته المذكورة في المادة 1770¹ من نفس القانون وليس كما ذكر في المادة 803 أن الواجبات قد نصت عليها المادة 604 وذلك خطأ، والمتمثلة في وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة وتزويدها بالتسليم والتجهيز والتموين بشكل مناسب، وكذا تنظيف وترتيب أقسام السفينة التي توضع فيها البضائع في حالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها. ولكنه إذا تبين أنه رغم قيام الناقل بكل الواجبات المذكورة أعلاه، واتخاذها للاحتياجات اللازمة، بقيت السفينة غير قادرة على القيام بعملية النقل، فإنها تكون بالتالي غير صالحة للملاحة ويعفى الناقل من المسؤولية. لكن ما هو مقدار العناية المطلوبة لإعفاء الناقل من المسؤولية؟

لم تذكر الفقرة الأولى من المادة 803 مقدار العناية التي يجب على الناقل البحري ان يبذلها، لكن بالرجوع إلى المادة 770 من التقنين البحري الجزائري يتبين منها أنه يبذل عناية معقولة تقاس بمعيار الرجل المعتاد (le bon père de famille)

2- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون عن الناقل، وتتمثل الأخطاء الملاحية في الأخطاء الفنية التي يرتكبها الربان والتي تقع أثناء قيادة السفينة، كالقيام بمناورة معينة أدت إلى تصادم ودخول الماء في السفينة، وإقلاعها دون مبالاة بالأحوال الجوية. لكن الناقل يظل مسئولاً عن الأخطاء التجارية لأن هذه البضاعة تتعلق بالرص، وفي شحن البضاعة أو حفظها أو تفريغها أو تسليمها.

3- الحريق سبب للإعفاء إلا إذا كان سببه إهمال من الناقل أو تابعه، وعلى الشاحن إثبات ذلك.

¹ تنص المادة 770 من التقنين البحري على هذه الواجبات وهي: ""

ثانيا. حالات الإعفاء الأجنبية عن استغلال السفينة

1- نجد مختلف حوادث وأخطار البحر منها:

2 -القوة القاهرة (la force majeure)

3- الإضرابات وغلق المستودعات، يكون الإضراب قوة القاهرة إذا كان عاما يؤدي

إلى استحالة تنفيذ الالتزام

4 -عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء

السفر

5- أخطاء الشاحن

6 - إنقاذ حياة الأشخاص في البحر أو المحاولة في ذلك، بحيث جعل التقنين البحري

الجزائر ومن قبله معاهدة بروكسل من واجب التضامن وأعمال المساعدة والإنقاذ واجبا والتزاما تقتضيه قواعد الملاحة البحرية.

المطلب الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري وبطلان شروط الإعفاء من المسؤولية

ندرس التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري (الفرع الأول) وبطلان شروط المسؤولية (الفرع الثاني)

الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

نجد أن الناقل البحري هو الطرف الاقتصادي الأقوى، حيث يصعب على الشاحن مراجعة الشروط التي يملئها الناقل في وثيقة الشحن، لاسيما فيما يتعلق بالأجرة وكذا إعفاؤه من المسؤولية في حالة الهلاك أو تلف البضاعة، فهذه الشروط ألحقت أضرارا بليغة بالشاحنين، ونشبت نزاعات كثيرة بين الشاحنين والناقلين الأمر الذي أدى بهم إلى المطالبة بالحد منها، ظهرت في سبيل ذلك عدة اتفاقيات دولية من أجل ضبط هذا الوضع¹

¹ من بين هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية بروكسل الدولية الموقعة في 25 أوت 1924 والمتعلقة بتوحيد نظام سندات الشحن ولها بروتوكولين معدلين الأول موقع بتاريخ 23/04/1968 ببروكسل ويتضمن قواعد فيبي الذي دخل حيز التنفيذ في 23 جوان 1977 والثاني الموقع بتاريخ 21 ديسمبر 1979 ودخل حيز التنفيذ في 14 فيفري 1984، وانضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 1964، ولم تنضم للبروتوكولين المعدلين لها: أنظر في ذلك جبارة نوار: نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص 1-2

يستفيد الناقل البحري من تحديد المسؤولية بموجب نص المادة 805 من التقنين البحري الجزائري

يطبق نص المادة 805 من التقنين البحري الجزائري إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله القانوني بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح على وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى ولا يعد الناقل مسئولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية¹ عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة من للحد الأدنى المطبق وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة والتي لم تصل في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يقوم فيه بالتسليم.

تحدد التعويضات عن خسارة البضائع بالنسبة لقيمتها التجارية، أما التعويض عن الخسائر البحرية للبضائع فعلى أساس فوق قيمتها الجارية وهي بحالة جيدة وقيمتها بعد الخسارة². ويحسب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التفريغ طبقاً للعقد واليوم والمكان الواجب فيه تفريغها. ويعتبر التصريح بقيمة البضائع والمدرج في وثيقة الشحن، أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل حجة على الناقل، وما عليه إلا أن يثبت عكسه، أي يثبت أن القيمة الحقيقية أقل من القيمة المصرح بها في المادة 807 من التقنين البحري. وإذا أعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضاعة أو نوعها في وثيقة الشحن وهو على بينة من أمره، فإن الناقل لا يتعرض لأية مسؤولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة³

الفرع الثاني: بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية

حسب ما تقرره المادة 811 من التقنين البحري فإنه "يعد باطلاً وهدم الأثر كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

¹ يقصد بالوحدة الحسابية وحدة حساب متشكلة من 66.5 ملغ من الذهب على أساس 1000/900 في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية وأرقام مضبوطة يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم

² المادة 806 من التقنين البحري الجزائري

³ المادة 810 من التقنين البحري الجزائري

1- إبعاد أو تحيدي المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770، 773، 780
802، 803، 804

2- إبعاد أو تحديد المسؤولية بمبلغ نقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه

3- منح الناقل الاستفادة من مبالغ التأمين

يقرر هذا النص مبدأ بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن بطلانا مطلقا، وقد أراد المشرع البحري حماية الشاحنين من تعسف الناقلين وتطبيقا لنص المادة

811 فان الشروط الآتية تبطل بطلانا مطلقا:

- شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء الربان والتابعين التجارية،
- شرط إبعاد مسؤولية الناقل عن عدم صلاحية السفينة¹
- شرط إبعاد مسؤولية الناقل لعدم بذل عناية في إنزال البضائع²،
- شرط إعفاء الناقل من المسؤولية ما عدا في الحالات المحددة قانونا³،
- شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه⁴،
- شرط عدم مسؤولية الناقل عن عدم تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه⁵، وعدم مسؤوليته لمنحه البضاعة لشخص لا يستحقها⁶،
- شرط التنازل للناقل عن منفعة التأمين عن البضائع.

بمعنى أن أحكام مسؤولية الناقل البحري التي تضمنها المواد من 802 وما بعدها هي قواعد أمر، ولكن يرد عليه استثناء بموجب المادة 812 من التقنين البحري فخلافا للمادة السابقة يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض عن:

- أ- المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها،
- ب- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.

¹ المادة 770 من التقنين البحري الجزائري

² المادة 780 من التقنين البحري الجزائري

³ المادة 803 من التقنين البحري الجزائري

⁴ المادة 804 من التقنين البحري الجزائري

⁵ المادة 872 من التقنين البحري الجزائري

⁶ المادة 784 من التقنين البحري الجزائري

المطلب الثالث: دعوى المسؤولية ومباشرتها

يلجأ الطرف المتضرر إلى رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري بعد استنفاد جميع الطرق الودية، فهي تعني أن النزاع قد انتقل إلى المرحلة القضائية، وندرس الجانب الخاص بمجموعة الإجراءات المنصوص عليها قانونا والتي تمكن المتضرر من عقد النقل البحري من الحصول على حقه (الفرع الأول) ثم كيفية إثبات الضرر وتقدير التعويض (الفرع الثاني)

الفرع الأول: الجانب الإجرائي لدعوى المسؤولية

إن تحديد الاختصاص القضائي مرتبط بطبيعة عقد النقل البحري وبأطرافه، ويعتبر عقد النقل البحري نشاطا تجاريا كما تحدده المادة 3 من التقنين التجاري الجزائري¹، مع أنه يمكن أن يكون الشاحن تاجرا أو لا يكون، ولكن ذلك لا يؤثر في تحديد الجهة المختصة نوعيا (أولا) أو محليا (ثانيا)، إذ يبقى الاختصاص للفرع التجاري بالمحكمة التي يرفع إليها الدعوى²، والتي تتقادم حسب مدة حددها القانون (ثالثا)

أولا. الاختصاص النوعي

يعتبر النقل البحري عملا تجاريا بالنسبة للناقل وتجاريا بالنسبة للشاحن ومنه فان دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري يختص بها الفرع التجاري بالمحكمة باعتبار أن الاختصاص النوعي من النظام العام³، ولا يجوز للأطراف مخالفتها إلا في حالتين:

(أ) حالة التسوية الودية لتفادي اللجوء إلى إجراءات قضائية أو إيقافها بعد البدء فيها

(ب) حالة اللجوء إلى التحكيم عندما تقرره المؤسسات بموجب شرط تحكيمي¹ أو عقد تحكيمي

¹المادة 3 من الأمر رقم 75 - 59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم حسب آخر تعديل له كان بموجب القانون رقم 15- 20 المؤرخ في 30 سبتمبر، 2015، الجريدة الرسمية العدد 71 المؤرخة في 2015/12/30.

²تنص المادة 32 الفقرة 2 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية ".... تفصل المحكمة في جميع القضايا، لا سيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة التي تختص بها إقليميا....."

³ المادة 36 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية

ثانيا. الاختصاص المحلي

بالنسبة للنقل الداخلي فقد نصت المادة 745 على أن ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام، وبالرجوع إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية نجد أن المحكمة المختصة هي المحكمة التي يتم فيها تسليم البضاعة، أو المحكمة التي الوفاء في دائرة اختصاصها². أما بالنسبة للنقل الدولي فبموجب المادة 747 من القانون البحري الجزائري فإنه تسري عليه أحكام الاتفاقية التي تتناول هذا الجانب والتي انضمت إليه الجزائر، وهي اتفاقية بروكسل.

ثالثا. تقادم دعوى المسؤولية

إن تحديد مدة معينة لتقادم دعوى المسؤولية³ يرتب للشاحن أو المرسل إليه مهلة لممارسة دعواه وضمان عدم ضياع حقه في المطالبة بالتعويض من الناقل هذا من جهة، ومن جهة أخرى تجنب الناقل لتعرضه لدعوى طويلة، وهناك مدد لتقادم الخاص بالدعوى الأصلية (1) ودعوى الرجوع (2)

1- الدعوى الأصلية

هي الدعوى المرفوعة ضد الناقل بسبب الضرر اللاحق بالبضاعة لهلاكها الكلي أو الجزئي أو تلفها والتأخر في تسليمها ونقصها⁴، كما تتقادم الدعاوى الناتجة من عقد

¹ تنص المادة 1007 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن " شرط التحكيم هو الاتفاق الذي يلتزم بموجبه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 (والتي تنص انه يمكن لكل شخص اللجوء إلى التحكيم في الحقوق التي له مطلق التصرف فيها)، لعرض النزاعات التي تثار بشأن هذا العقد على التحكيم "

² . المادة 39 الفقرة 4 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية

³ تنص المادة الأولى من معاهد بروكسل المتعلقة بسندات الشحن 1923 على أنه " في جميع الأحوال ترتفع عند الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي ينبغي تسليمها فيه، وأساس التقادم الذي جاء ذكره في النص السابق هو السرعة المفروض أن تصفى بها العمليات التي تنصل بالنقل البحري: محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار المكتبة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005، ص، 277

⁴ المادة 743 من التقنين البحري الجزائري والتي تنص على انه تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع والمنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد " ويمكن حسب نص المادة 743 الفقرة 2 أن يمتد إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث.

النقل البحري بمرور سنتين (2 سنة) من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه.

2- دعوى الرجوع

هي الدعوى التي يرفعها الشخص الذي قام بالوفاء مكان المدين أو بالأحرى مكان الناقل، فهي عبارة عن ضمان ضد المدين الحقيقي، فإذا تعدد المدينون فإن الوفاء أو الدفع لا يكون ممكنا إلا بالتضامن بين مختلف المدينين على أساس أن من قام بالدفع لا يكون مسئولا أو تكون مسؤوليته جزئية، فحسب نص المادة 766 من التقنين البحري الجزائري يتمتع الناقل الذي يكون قد دفع تعويضا لصاحب البضاعة نظرا لمسؤوليته التكافلية والتضامنية الناتجة من وثيقة الشحن مباشرة، ويحق الرجوع على الشاحنين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن. إن مدة تقادم دعوى الرجوع أقصر بكثير من مدة تقادم الدعوى الأصلية، فهي محددة بثلاثة أشهر.

فتنص المادة 744 من التقنين البحري الجزائري على انه "يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة (أي المادة 743) على أن لا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون قد تسلم هو نفسه تبليغ الدعوى. بالنسبة لوقف أو قطع التقادم فقد سكت عنها المشرع البحري الجزائري بما يستوجب الرجوع إلى قواعد القانون العام، لا سيما القانون المدني.

أ- وقف التقادم

حسب ما تنص عليه المادة 316 من التقنين المدني الجزائري¹، فإنه يتم وقف مدة التقادم، ولا يسري في الحالات التالية:

وجود مانع مبرر شرعا، بين الأصيل والنائب، انعدام النائب القانوني لعديمي الأهلية والغائبين والمحكوم عليهم، ولو كان لهم نائب قانوني طيلة مدة عدم أهليتهم وإذا توفرت حالة من هذه الحالات، يوقف التقادم ولا يسري إلا من يوم زوال الحالة التي منعت الدائن من التصرف إذا ما كانت مدة التقادم سنة واحدة، فمثلا إذا ما تم وقفها بعد مرور خمسة (5) أشهر فإنها تبدأ بالسريان من جديد بالمدة المتبقية أي (7) سبعة أشهر.

¹ تقابلها المادة 382 من التقنين المدني المصري الفقرة الأولى منه والتي تنص على انه " لا يسري التقادم كلما وجد مانع يتعذر معه على الدائن أن يطالب بحقه ولو كان المانع أدبيا "

ب - قطع التقادم

ينعدم التقادم بتوافر الأسباب التي قررها القانون المدني والتي حصرها في المادتين 317، 318 منه.

- بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة،
- بالتنبيه أو الحجز،
- بالطلب الذي يتقدم به الدائن في نفلسه المدين،
- بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعته لإثبات حقه،
- إذا اقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا، في مادة البحري ينقطع التقادم في حالة المطالبة القضائية بين المدين والدائن، والإقرار بالدين، وكذا المصالحة بين الدائن والمدين.

الفرع الثاني: إثبات الضرر وطرق معاينته

إن كل الظروف المولدة للضرر الذي يصيب البضائع، ما هي إلا وقائع مادية تخضع في إثباتها لقواعد القانون العام، فتثبت بكافة الطرق، ويقع عبء إثبات الضرر الذي يلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير على عاتق المتضرر، فكيف يمكن إثبات الضرر في كل حالة؟ وكيف يمكن تقديره ومعاينته؟

أولا. إثبات الضرر

يمكن أن نميز الإثبات في حالة الهلاك (1) والإثبات في حالة التلف (2) والإثبات في حالة التأخر في التسليم (3)

1- الإثبات في حالة الهلاك

إن هلاك البضاعة قد يكون كلياً أو جزئياً والهلاك الجزئي يأخذ حكم التلف، وإثبات الهلاك الكلي يتضمن إثبات المدعي استلام الناقل للبضائع وهو إثبات يمكن أن يتم بكافة طرق الإثبات¹.

¹ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، منشأة المعارف بالإسكندرية، دون طبعة، مصر، 1995، ص 72.

إذا كان هلاك البضاعة كلياً، فعلى صاحب الحق أن يثبت أن الناقل قد تسلم البضاعة، ويمكن إثبات ذلك بكافة الطرق، كما عليه أن يثبت أن الناقل غير قادر على تسليم البضاعة التي تعهد بنقلها. وإذا كان الهلاك جزئياً فعلى صاحب الحق أن يثبت أن البضاعة التي استلمها من الناقل ليست هي التي تم شحنها وتسليمها للناقل وأنها ناقصة من حيث الكمية المتعلقة بالبضاعة من ناحية العدد والوزن.

2- الإثبات في حالة التلف

يجب على صاحب الحق في هذه الحالة أن يثبت أن التلف لحق بالبضاعة أثناء عملية النقل وأنه كان محققاً عند تسليم البضاعة لذا عليه أن يفحص البضاعة قبل أ يتسلمها، فهذا من حقه وليس للناقل أن يعارض ذلك والتلف لا يؤخذ بعين الاعتبار إلا إذا كان ناتجاً عن سوء تنفيذ عملية نقل البضاعة، بما في ذلك التأخر في تسليمها، لذا يحاول الناقل عادة التمسك بخطأ المرسل لسوء تحزيمه للبضاعة أو يتمسك بالعيب الذاتي للبضاعة وحتى القوة القاهرة. وإذا حصلت خسائر أو أضرار بالبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل كتابياً في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم بذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام اعتباراً من استلام البضائع¹. يقيم القانون قرينة عن عدم توجيه الإنذار، ومفاد ذلك أن البضاعة قد تم تسليمها للمرسل إليه حسب ما تم التصريح به في وثيقة الشحن (التسليم المطابق) أي أن الناقل تقوم لصالحه قرينة على أنه تسلم البضاعة مطابقة للأوصاف التي جاءت في وثيقة الشحن، وهي قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها بكافة الطرق².

كما يقوم المرسل إليه بمعاينة التلف عن طريق محضر يتم إجراؤه عند استلام، وله أن يلجأ لتحديد الوقت الحقيقي الذي حدث فيه التلف إلى خبراء الذين بإمكانهم معرفة ما إذا

¹ قرار الغرفة التجارية والبحرية رقم 121005 الصادر بتاريخ 16/ 03 /1996 في القضية رقم (ش.ج.ت.ن) ضد شركة (ن.ك.أ)

² خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون فرع المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق، تاريخ المناقشة، 04/ 07/ 2009، ص. 78 .

وقع التلف أثناء عملية النقل أو عند التفريغ أو بعده وبإمكانهم معرفة ما إذا وقع التلف أثناء عملية النقل أو عند التفريغ أو بعده مثلهم في ذلك مثل الطبيب الشرعي.

3-الإثبات في حالة التأخر في التسليم

يمكن لصاحب الحق أن يثبت واقعة التأخر في التسليم بمحضر معاينة يتم إجراؤه عند وصول البضاعة إلي الميناء، فيثبت بذلك أن البضاعة تم استلامها في غير الميعاد المتفق عليه والذي جرت به العادة أو المحددة في وثيقة الشحن. ويمكنه أن يعاين التأخر حتى قبل وصول البضاعة بأن يوجه اعدارا للناقل بوجوب التسليم وذلك عند انقضاء الأجل المتفق عليه.

ثانيا. طرق معاينة الضرر

هي الإجراءات التي يجب على المرسل إليه أن يقوم بها عند اكتشافه للضرر الذي نتج عن عملية النقل، وهذه الإجراءات من شأنها حفظ حقوقه في الرجوع على الناقل، وهي عادة ما تبدأ بتصرفات غير قضائية كالمعاينة الحضورية¹ للضرر والتحفظات².

¹ من المقرر قانونا أنه في حالة فساد البضاعة الظاهر يحدد يوم واحد للمعاينة وفي حالة الفساد الخفي تحدد ثلاثة أيام للمعاينة وتكون عمليات المعاينة والخبرة حضوريا من الأطراف المعنية: قرار الغرفة التجارية البحرية رقم 55663 / تاريخ القرار 1989/04/30 (قضية الشركة الجزائرية لتأمينات النقل - الديوان الوطني للتجارة أناكو ضد الشركة الجزائرية الليبية للنقل)

² تنص المادة 790 من التقنين المدني الجزائري على أنه " إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

خاتمة

إن التغييرات التي وقعت في تنظيم الاقتصاد الوطني وانفتاح التجارة الخارجية إلى المنافسة، ونزع احتكار الدولة لنشاطات التجارية المينائية هي التي اقتضت إعادة النظر في الأمر رقم 76-80 المتعلق بالقانون البحري وذلك بموجب القانون رقم 98-05 والذي يهدف من جهة ملائمة أحكام الأمر الصادر في 1976 مع متغيرات المحيطين الوطني والدولي، ورفع الاحتكار وفتح النشاطات التجارية للمنافسة عن طريق إعادة تنظيم القطاع، كما تعرض التقنين البحري للتعديل للمرة الثانية بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010¹

يقع على الدولة الجزائرية العمل على إنجاح النقل البحري في ظل تحرير الاقتصاد الوطني، والسهر على إضفاء نوعا من المرونة عليه حتى يتسنى للقضاة فهمه ومن ثم تطبيقه بصفة فعالة، ونفس الشيء بالنسبة للمتعاملين الاقتصاديين الذين هم على صلة دائمة بالمجال البحري والاستغلال التجاري البحري، المتصل اتصال وثيقا بمجال الاستيراد أو التصدير والمجال الضريبي أو الجمارك، وبصفة عامة الاستثمار التجاري الدولي والتجارة الدولية، بما يحتم التعمق في تقنيات وآليات التعامل مع البيئة البحرية وربط علاقات تجارية مع الدول الأجنبية والتعامل مع قوانينها الاقتصادية وقوانينها البحرية على وجه أخص.

¹ القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية العدد 46 المؤرخة في 18 أوت 2010، وقد عدل هذا القانون بعض المواد فقط من الأمر وهي المواد: 150، 151-152-156-160 من الأمر رقم 76-80، وهي المواد الخاصة بالديون التي يترتب عليها حجز التحفظي على السفينة، وكذا التدابير التي تتخذها الجهة القضائية والسلطة المينائية المختصة .

قائمة المراجع

أولاً. الكتب باللغة العربية

- 1) أحمد محمود حسنى، البيوع البحري وعقود النقل البحري (إيجار السفينة، النقل البحري، البيوع البحرية، التأمين البحري) المؤسسة الفنية للطباعة والنشر حمدي سلامة وشركاؤه، دون طبعة، ودون دار النشر، 1996.
 - 2) موسى طالب حسن: القانون البحري، الطبعة الأولى، دار النشر والتوزيع، الأردن، 2004.
 - 3) محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، طبعة 2004، دار بلقيس، الجزائر، 2004.
 - 4) مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 1952
 - 5) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، د.ط، الإسكندرية، 2004.
 - 6) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، 2006.
 - 7) محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار المكتبة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005.
 - 8) محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، منشأة المعارف بالاسكندرية، دون طبعة، مصر، 1995.
- ثانياً. رسائل الدكتوراه والماجستير
- ب) رسائل الماجستير
- أ) الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة" رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، تيزي وزو، 2013/06/17.
- ب) خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون فرع

المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق، تاريخ المناقشة،
2009/ 07/ 04.

ثالثا. المقالات

1 - وناسة بوخميس: " النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري "، مقال منشور في مجلة الاجتهاد القانوني للدراسات القانونية، المركز الجامعي تمنغاست، الجزائر، العدد 1 في 01 / جانفي / 2012 ص ص 69 - 95.

رابعا. الاتفاقيات الدولية

أ) النصوص التشريعية

1 (أمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن التقنين المدني المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية العدد 78 لسنة 1975.

2) أمر رقم 75 - 59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم حسب آخر تعديل له كان بموجب القانون رقم 15 - 20 المؤرخ في 30 سبتمبر، 2015، الجريدة الرسمية العدد 71 المؤرخة في 2015/12/30.

3) أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، الجريدتين الرسميتين على التوالي العدد 29 لسنة 1977 والعدد 47 لسنة 1988، معدل متمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، الجريدة الرسمية العدد، 46 ل 18 أوت 2010.

4) قانون رقم 5 فيفري 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية العدد 21 لسنة 2008.

رابعا. التقارير

عبد المنعم كنوة، التقرير التمهيدي: الأحكام العامة لمسؤولية الناقل البحري للبضائع،

وزارة العدل وحقوق الإنسان، تونس، 12 فيفري 2004، ص، 2: تم الاطلاع عليه في

24 / 11 / 2017 عبر الموقع الالكتروني: www.ism.justice.nat.tn/ar/fr

خامسا. الاجتهاد القضائي

- 1 - قرار الغرفة التجارية والبحرية رقم 121005 الصادر بتاريخ 16 / 03 / 1996 في القضية رقم (ش.ج.ت.ن) ضد شركة (ن.ك.أ).
- 2 - قرار الغرفة التجارية البحرية رقم 55663 / تاريخ القرار 1989/04/30 (قضية الشركة الجزائرية لتأمينات النقل - الديوان الوطني للتجارة أناكو ضد الشركة الجزائرية الليبية للنقل).

1-Ouvrages en Français

A - Thèses et Mémoires

Thèses*

1 - **Abdelkrim Kouka** ,le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie: Théories et pratiques ,Thèse de Doctorat ,Université Panthéon –Assas Paris II ,04 octobre 2011.

2 - **ABDENNOUR BOUTOUCHENT**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse pour l'obtention du grade de docteur en droit international, Groupe des disciplines droit public, Université de Montpellier I, Faculté de droit et des sciences économiques, 1991.

Mémoires *

1- **INNOCENT FEITZE KAMDEM** ,la responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international ,Mémoire présenté à la faculté des études supérieures de l'université LAVAL pour l'obtention du grade de maitre en Droit(LL.M.) ,Eaculté du droit université LAVAL,Quebec ,Canada ,Décembre 1999

B- Conventions internationales

1) Convention des nations unis sur le transport de marchandises par mer ,(Règles Hambourg) ,1994 .

C- Revues

Revue du commerce ,world trade and logistics rebiew , [en ligne],www.revue-du-commerce international.info,2009 ,consulté le 15 /02 /2018.

D - Encyclopédies électroniques

1- Contrat de transport maritime , [en ligne] 11 décembre 2015 ,Disponible sur: <https://fr.wikipedia.org> [consulté le 16/01/18].

2 - Droit maritime, [en ligne], <https://fr.wikipedia.org>, 07 avril 2017,Consulté le 17/01/18.

3- Navigation maritime [en ligne], <https://fr.wikipedia.org>,16 janvier 2018 Consulté le 17/01/18.

4- Classification des sociétés, Encyclopédie Universalis France SAS[FR] , [en ligne] , [https://universalis.fr/encyclopedie /société-de- classification](https://universalis.fr/encyclopedie/société-de-classification) ,consulté le 15 février 2018.

فهرس الموضوعات

3.....	مقدمة.
5.....	الفصل الأول: مفهوم القانون البحري والملاحة البحرية.
5.....	المبحث الأول: مفهوم القانون البحري.
5.....	المطلب الأول: نشأة القانون البحري.
5.....	الفرع الأول: العصر القديم.
6.....	الفرع الثاني: العصور الوسطى.
6.....	الفرع الثالث: العصر الحديث.
7.....	المطلب الثاني: تعريف القانون البحري وتقسيماته
7.....	الفرع الأول: تعريف القانون البحري
8.....	الفرع الثاني: تقسيمات القانون البحري
8.....	أولاً: القانون البحري العام.
8.....	ثانياً: القانون البحري الخاص.
9.....	المطلب الثاني: مصادر القانون البحري
9.....	الفرع الأول: التشريع كمصدر للقانون البحري
9.....	الفرع الثاني: العادات والاتفاقيات الدولية.
9.....	أولاً. العادات الدولية.
10.....	ثانياً. الاتفاقيات الدولية.
11.....	المبحث الثاني: الملاحة البحرية.
11.....	المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية وتحديد نطاقها
11.....	الفرع الأول: تعريف الملاحة البحرية
11.....	أولاً. تعريف المشرع الفرنسي
12.....	ثانياً. تعريف المشرع الجزائري
12.....	الفرع الثاني: نطاق الملاحة البحرية
12.....	المطلب الثاني: أنواع الملاحة البحرية.
12.....	الفرع الأول: الملاحة البحرية حسب موضوعها أو الغرض منها.

12	الفرع الثاني: الملاحة البحرية حسب طول الرحلة.
13	الفرع الثالث: الملاحة البحرية حسب المكان الذي تمت فيه
15	الفصل الثاني: النظام القانوني للسفينة.
15	المبحث الأول: مفهوم السفينة كأداة الملاحة البحرية
15	المطلب الأول: تعريف السفينة وشروط اكتسابها وصف السفينة.
15	الفرع الأول: تعريف السفينة.
16	الفرع الثاني: شروط اكتسابها وصف السفينة.
17	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة.
17	الفرع الأول: اعتبار السفينة مال منقول.
17	الفرع الثاني: اعتبارات خضوع السفينة لأحكام العقار
19	المبحث الثاني: عناصر ذاتية السفينة وخضوعها للتسجيل
19	المطلب الأول: عناصر ذاتية السفينة.
19	الفرع الأول: الاسم والموطن.
19	أولاً. الاسم.
20	ثانياً. الموطن.
20	الفرع الثاني: الحمولة والدرجة.
20	أولاً. الحمولة.
21	ثانياً. الدرجة.
21	الفرع الثالث: الجنسية.
22	أولاً. الأسباب التي أملت على المشرع منح السفينة الجنسية.
23	ثانياً. شروط اكتساب السفينة للجنسية.
24	المطلب الثاني: خضوع السفينة للتسجيل
24	الفرع الأول: معنى التسجيل وأهميته.
25	أولاً. معنى التسجيل.
25	ثانياً. أهميته.
25	الفرع الثاني: إجراءات التسجيل وآثاره.

أولاً. إجراءات التسجيل	25
ثانياً. آثار التسجيل.	26
المبحث الثالث: الامتيازات والرهن البحرية التي ترد على السفينة.	28
المطلب الأول: الامتيازات البحرية التي ترد على السفينة	29
الفرع الأول: تعريف الدين الممتاز وبيان الديون الممتازة.	29
أولاً. تعريف الدين الممتاز	29
ثانياً: بيان الديون الممتازة.	30
الفرع الثاني: عناصر ضمان الحقوق وترتيب الديون الممتازة	31
أولاً. عناصر ضمان الحقوق الممتازة.	31
ثانياً. ترتيب الديون الممتازة.	32
الفرع الثالث: آثار الدين الممتاز وانقضاؤه.	34
أولاً. آثار الدين الممتاز.	34
ثانياً. انقضاء الدين الممتاز.	34
المطلب الثاني: الرهن البحرية	35
الفرع الأول: تكوين الرهن البحري.....	36
أولاً. الأركان الموضوعية.	37
ثانياً. الشكل.	38
الفرع الثاني: العناصر التي يرد عليها الرهن البحري وآثاره.	39
أولاً. العناصر التي يرد عليها الرهن البحري.....	39
ثانياً. آثار الرهن البحري.....	40
الفصل الثالث: عقد النقل البحري للبضائع.	42
المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري لنقل البضائع	43
المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع.	44
الفرع الأول: تعريف بعض التشريعات المقارنة.	44
أولاً. التشريع المصري	44
ثانياً. التشريع الأردني	45

45	.....	ثالثا. التشريع الفرنسي
46	.....	الفرع الثاني: موقف المشرع البحري الجزائري.
46	.....	أولا. في ظل الأمر رقم 80-76 المتضمن التقنين البحري
46	.....	ثانيا. في ظل القانون رقم 98-05 المعدل والمتمم للأمر رقم 80-76.
47	.....	الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع.
48	.....	المبحث الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع
48	.....	المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري وحالات الإعفاء منها
49	.....	الفرع الأول: أساس المسؤولية.
49	.....	أولا. قاعدة افتراض المسؤولية
49	.....	ثانيا. قاعدة افتراض الخطأ
49	.....	الفرع الثاني: حالات الإعفاء منها
50	.....	أولا. حالات الإعفاء من المسؤولية المرتبطة باستغلال السفينة
51	.....	ثانيا. حالات الإعفاء الأجنبية عن استغلال السفينة
51	.....	المطلب الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري وبطلان شروط الإعفاء من المسؤولية.
51	.....	الفرع الأول: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري.
52	.....	الفرع الثاني: بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية.
54	.....	المطلب الثالث: دعوى المسؤولية ومباشرتها
54	.....	الفرع الأول: الجانب الإجرائي لدعوى المسؤولية
55	.....	أولا. الاختصاص النوعي
55	.....	ثانيا. الاختصاص المحلي
55	.....	ثالثا. تقادم دعوى المسؤولية
57	.....	الفرع الثاني: إثبات الضرر وطرق معاينته.
58	.....	أولا. إثبات الضرر
59	.....	ثانيا. طرق معاينته.
60	.....	خاتمة.

61 قائمة المراجع.