

وزارة التعليم العالي والبحث العلمية

جامعة الإخوة منورى قسنطينة 01

كلية الحقوق

دروس عبر الخط في مقياس:

القانون البحري



موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق – قانون خاص

من إعداد الدكتورة:

هوكورو منال

السنة الجامعية-2023-2024

## مقدمة:

يعتبر مقاييس القانون البحري من المقاييس التي تستدعي الاهتمام من طالب الحقوق خاصة، وأن الجزائر تعتبر من الدول الساحلية التي تطل على البحر الأبيض المتوسط بساحل طويلاً يمتد على طول أكثر من 1600 كلم مما جعل القانونيين يصنفونه من أهم فروع القانون الخاص، المنظمة للنشاطات البحرية بما في ذلك الملاحة، والتجارة ونقل البضائع بين الموانئ الداخلية وتعزيز التبادل التجاري البحري الدولي فضلاً على الصيد البحري داخل المياه الإقليمية للدولة.

هذه النشاطات البحرية التي عرفها الإنسان منذ فجر التاريخ مما جعل خلفيتها التاريخية تعود لأحقاب زمنية بعيدة، وهذا ما جعل القانون البحري يصنف من فروع القانون قديمة النشأة ، والذي يعود تاريخ ظهوره إلى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد حيث ظهر لأول مرة كأعرف بحرية نشأت بين بلدان البحر الأبيض المتوسط التي كانت تتوسط العالم القديم ، ويربطها بعضها البعض علاقات تجارية بحرية تبادلت فيها الشعوب القديمة القمح ، والمعادن والخشب ... الخ. كما عرف البابليون أيضاً عقد القرض البحري كما اقتدى بهم الفينيقيون في هذه المسألة حيث عرفت جزيرة رودس الفينيقية قانون الإلقاء في البحر.

أما في العصور الوسطى ونتيجة لانتعاش الملاحة البحرية وخاصة في عهد الإمبراطورية الرومانية تم تدوين أعراف بحرية عديدة كقواعد أولبرون ، وقنصلية البحر ومرشد البحر أما في العصر الحديث فقد تم لأول مرة التقنين البحري في عهد لويس الرابع عشر سنة 1681 ، والذي عرف أذك باسم أمر البحري ، والذي استمد أحكامه من العادات البحرية ، وبعد قيام الثورة الفرنسية تم وضع قواعد القانون التجاري البحري سنة 1807 ، أما في الجزائر فقد صدر القانون البحري لأول مرة بموجب الأمر 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل بالقانون 98-05 المعدل

بموجب القانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 والذي عدل المواد 150-151-156 من الأمر 80-76 وهي المواد الخاصة بالديون التي يترتب عليها الحجز التحفظي على السفينة، والتدابير المتخذة من الجهات القضائية والسلطة المينائية المختصة.

ومنه يمكن القول أن القانون البحري يتناول القواعد التي تحكم تنظيم السفينة وما يرتبط بذلك وكذا أنشطة النقل البحري، وأنشطة الاستغلال المينائي الأخرى وسلسلة المسؤوليات والمنازعات المصاحبة لها.

كما يتعرض هذا الفرع من القانون لجميع الأخطار البحريية التي تتعرض لها السفينة سواء خلال ملاحتها في المناطق البحريّة التي تخضع لسيادة الدول، أو في أعلى البحار ومن أهم هذه الأخطار البحريّة نذكر على سبيل المثال لا الحصر (العواصف البحريّة، القرصنة البحريّة، الحوادث البحريّة) مما يجعلها عرضة للغرق، أو الاتلاف مما يستوجب خضوع السفن لقواعد خاصة بالملاحة البحريّة تكون قواعدها مستوحاة من الاتفاقيات الدوليّة ، وهذا ما تجسّد ميدانياً حيث إنّ استمد التشريع البحري الجزائري معظم أحکامه من الاتفاقيات الدوليّة المتعددة كاتفاقية خطوط الشحن وبرتوكول لندن المؤرخ في 11 نوفمبر 1988 المصادق عليه بموجب المرسوم الرئاسي رقم 200-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 الجريدة الرسميّة رقم 03 لسنة 2000 ، وكذا الاتفاقية الخاصّة بقواعد الرهون ، والامتيازات البحريّة والاتفاقية الخاصّة بتوحيد القواعد المتعلّقة بمسؤوليّة مالكي السفن ، والتي أصبحت بمثابة قواعد تنظم الإستغلال البحري ، والتجارة البحريّة التي تمارس بواسطة السفن وهذا ما سمح أن يكون التقنين البحري يمتد في معالجة أحکامه لجوانب عديدة: كالملاحة البحريّة والاستغلال التجاري البحري ، وعقود نقل البضائع وكذا الشحن والأحكام المتعلّقة بالاستغلال المينائي...الخ.

❖ وهو ما حاولنا التطرق له من خلال هذه المحاضرات.



- الأهداف العامة من مقياس القانون البحري - محاضرة - الموجه لطلبة السنة الثالثة - قانون خاص هي:

- تعرف الطالب على مفهوم القانون البحري وجدوره التاريخية.
- تحديد نطاق الملاحة البحرية.
- التعرف على أداة الملاحة البحرية.
- التعرف على أشخاص الملاحة البحرية.
- الامتيازات البحرية والرهون البحرية التي ترد على السفينة.
- عقد النقل البحري للبضائع.
- مسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات اعفائه منها.
- فتح المجال للنقاش بين الطلبة وتبادل وجهات النظر.

-المنهج الدراسي للمقرر:

**المحاضرة الأولى: ماهية القانون البحري والملاحة البحرية**

**المحاضرة الثانية – نطاق القانون البحري (الملاحة البحرية)**

**المحاضرة الثالثة: أداة الملاحة البحرية (السفينة) ونظامها القانوني**

**المحاضرة الرابعة: أشخاص الملاحة البحرية (الطاقم البحري)**

المحاضرة الخامسة: الامتيازات البحرية والرهون البحرية التي ترد على السفينة

المحاضرة السادسة: العناصر التي يرد عليها الرهن البحري وأثاره

المحاضرة السابعة: عقد النقل البحري للبضائع

المحاضرة الثامنة: دعوى المسؤولية ومبادرتها

وفي نهاية هذه الدراسة يجب أن يكون الطالب قادراً على ترتيب الأفكار والنقاش

والتحليل وابدأ الرأي وتبادل وجهات النظر واكتساب مهارة التحليل والتقييم

لتتمكن من بلوغ الأهداف السابقة الذكر يجب أن يكون للطالب معلومات مسبقة أهمها **الإلمام بالقانون التجاري والقانون المدني**.

### خريطة مفاهيمية لمقاييس القانون البحري

## القانون البحري

المحور الخامس: الامتيازات البحرية  
الرهون البحرية التي ترد على السفينة

المحور الأول: ماهية القانون  
البحري والملاحة البحرية

المحور السادس: العناصر التي  
يرد عليها الرهن البحري وأثاره

المحور الثاني: نطاق القانون  
البحري (الملاحة البحرية)

المحور السابع: عقد النقل  
البحري للبضائع

المحور الثالث: أداة الملاحة البحرية  
(السفينة) ونظمها القانوني

المحور الثامن: دعوى المسؤولية  
ومبادرتها

المحور الرابع: أشخاص  
الملاحة البحرية (الطاقم  
البحري)

## المحاضرة رقم 01: ماهية القانون البحري والملاحة البحرية

نتناول في هذا المحور من الدراسة مفهوم القانون البحري وتقسيماته ثم نطرق بعدها للملاحة البحرية ومنه تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من المحور الأول هي:

- تعرف الطالب على مفهوم القانون البحري العام وتطوره التاريخي.
- مصادر القانون البحري.

### أولاً: ماهية القانون البحري وتقسيماته

#### أ: مفهوم القانون البحري وخصائصه

القانون البحري هو مجموعة من القواعد القانونية التي تحكم وتنظم الملاحة البحرية والعلاقات القانونية المترتبة عليها، والأخطار الناجمة عنها في عرض البحر<sup>1</sup> كما يحكم الملاحة البحرية، وأشخاصها<sup>2</sup> هذا ما أدى إلى خلق قواعد قانونية ينفرد بها القانون البحري كنظام مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه، ونظام الخسائر المشتركة ونظام المخاطر الجسيمة.<sup>3</sup>

كما يمكن القول أيضاً أن القانون البحري يعد فرع من فروع القانون الخاص ذو صبغة تجارية.

ومنه فان القانون البحري يتمتع بذاتية خاصة تميزه عن بقية فروع القانون الخاص نظراً لطبيعة العلاقات التي يحكمها نظراً لاتساع مجالات تطبيقه، والتي تمس مجالات عدة: كالملاحة التجارية وملاحة الصيد وملاحة النزهة.. الخ.

<sup>1</sup>- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران 2002، ص 11

<sup>2</sup>- عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن، 2011 ، ص 7

<sup>3</sup>- زكي الشعراوي ، القانون البحري – السفينة- ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1989 ، ص 8

كما عرفه الفقيه **Ripert** بأنه ذلك القانون الذي ينظم جميع العلاقات القانونية التي يكون محالها البحر، وموضوعها التجارة البحرية التي تقوم بها السفن التي تعتبر من أدوات تطبيق القانون البحري فهو الرابط بين الواقع والقانون الواجب التطبيق.<sup>1</sup> وعلىه يمكن تعريف القانون البحري بأنه ذلك الفرع من فروع القانون الخاص الذي ينشأ عن استخدام السفن في الملاحة البحرية، ويتمثل في مجموعة القواعد القانونية التي تطبق على الملاحة البحرية والنشاطات البحرية التي تمارس على السفينة في البحر دون الملاحة النهرية أو الداخلية.

### ب- خصائص القانون البحري:

يتميز القانون البحري بخصائص مميزة له باعتبار قواعده مستمدة من النشاط البحري ويمكن حصر خصائص هذا الفرع من القانون في خصائص مهتمتين وهما:

**-الخاصة الأولى: القانون البحري قانون قديم النشأة:**

من تطور القانون البحري بمحطات تاريخية كثيرة ابتداء من العصر القديم أين كان الفينيقيون أسياد البحر الأبيض المتوسط ، والذين تركوا تاريخا حافلا في الملاحة والتجارة البحرية مما ساعدتهم في احتلال العديد من الأراضي والمستعمرات كجزيرة رودس كما كان لهم الفضل في استحداث الأعراف البحرية وكمثال على ذلك استحداث ما يسمى "نظام الرمي في البحر"<sup>2</sup> ثم تلاهم الاغريق ثم الفينيقيون الذين استحدثوا نظام "قرض المخاطر الجسيمة"<sup>3</sup> مرورا بالعصر

<sup>1</sup>- Georges Ripert (1880-1958) is a Professor of maritime law at the Paris Law Faculty (until 1958). - Elected member of the Academy of Moral and Political Sciences in 1937. - Member of the National Council. - Vice-president of the French Maritime Law Association. - Officer of the Legion of Honor (1932)

Bibliothèque nationale de France in , On the electronic link:  
[https://data.bnf.fr/fr/11922048/georges\\_ripert/](https://data.bnf.fr/fr/11922048/georges_ripert/)

<sup>2</sup>- يتمثل نظام الرمي في البحر في قيام ربان السفينة برمي الحمولة الزائدة من الشحنة لإنقاذهما من الخطر أو الغرق وعلى صاحب البضاعة طلب التعويض من الربان وبقي الشاحنين فيما بعد.

<sup>3</sup>- يتمثل هذا النظام في تقديم شخص قرض مخاطر وفي حالة وصول الشحنة سالمة يسترد المبلغ ويشترك في الأرباح المحققة ويشبه في وقتنا ما يسمى بنظام التأمين البحري.

الوسيط أين سيطر العرب المسلمين حتى القرن 15 على شواطئ البحر الأبيض المتوسط هذا ماساعدهم على اتساع موجة الفتوحات إضافة إلى توسيع خط التجارة البحرية التي انطلقت من الشام وصولاً للهند والصين. كما ظهرت في تلك الحقبة الزمنية العديد من الأعراف البحرية في موانئ غرب أوروبا، ومن أشهر القواعد البحرية أنداك ما يطلق عليها مجموعة قواعد أوليون نسبة لجزيرة أوليون، وهي عبارة عن قواعد بحرية تم تدوينها لاحقاً في مدونة ترجع إلى القرن 12 حيث تناولت هذه الأخيرة مختلف المسائل البحرية في شكل أحكام قضائية. بالإضافة إلى ما سبق ذكره ظهرت أيضاً مجموعة قنصلية البحر والتي تتضمن مجموعة من الأعراف البحرية التي كانت معروفة في موانئ الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، وترجع هذه القواعد للقرن 14.<sup>1</sup>

كما ظهرت أيضاً مجموعة مرشد البحر وسميت كذلك باعتبارها دليلاً للعلاقات البحرية حيث دونت هذه الأخيرة في القرن 16 بمدينة روان الفرنسية.

أما بالرجوع للعصر الحديث فقد ظهر أول تقنين للقانون البحري في فرنسا في عهد الملك لويس الرابع عشر سنة 1681، والتي تأثرت بأحكامه مختلف القوانين الوطنية في العالم بهذا القانون في وقت لاحق واستمدت منه أحكامه.

### الخاصية الثانية: القانون البحري قانون عرفي

تعتبر معظم قواعد القانون البحري قواعد ذات مصدر عرفي تم تدوينها لاحقاً في مجموعات كمجموعة أوليون ومجموعة قنصلية البحر التي سبق الإشارة اليهما وقوانين مدونة كالقانون البحري الفرنسي السابق الإشارة إليه.

للمزيد من التفاصيل ارجع ل: مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية ، 2006 ، ص 19.

<sup>1</sup> - موسى حسن طالب ، القانون البحري ، دار النشر والتوزيع ، الأردن 2004 ، ص 06.

## ب- تقسيمات القانون البحري:

ينقسم القانون البحري الى قسمين وهما: قسم القانون البحري العام وقسم القانون البحري الخاص وللذان سنتطرق لهما فيما يلي:<sup>1</sup>

### أ- القانون البحري العام:

يقصد بالقانون البحري العام هو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات التي تنتج من الملاحة البحرية، وتكون الدولة طرفا فيها باعتبارها ذات سيادة على إقليميها<sup>2</sup>، حيث تظهر الدولة في هذه العلاقة صاحبة السيادة، والسلطة وينقسم القانون البحري العام إلى عدة فروع وهي:

#### أ- القانون الدولي العام البحري (قانون البحار):

هو مجموعة من القواعد القانونية التي تحكم العلاقات البحرية بين الدول سواء في زمن السلم أو زمن النزاعات المسلحة ، ومن أهم مواضيع هذا الفرع من القانون نورد هذه الأمثلة: الملاحة البحرية، الارشاد البحري ...الخ.<sup>3</sup>

#### 1. القانون الإداري البحري:

تنظم قواعد هذا الفرع من القانون العلاقة التي تربط الدولة والمستغلتين البحريين من جهة ثانية باعتبار الدولة هي سلطة الاشراف الإداري، والمالي كما تسهر أيضا على تنظيم الموانئ البحرية من حيث التجهيز والسلامة.<sup>4</sup>

#### 2. القانون الجنائي البحري:

يتمثل القانون الجنائي البحري في مجموعة القواعد القانونية التي تتعاقب مرتکبى الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية كجرائم تلویث البيئة البحرية (المادة 216 )،

<sup>1</sup>- مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 08

<sup>2</sup>- سمیحة القليوبي ، موجز القانون البحري ، مكتبة القاهرة الحديثة ، 1969 ، ص 05

<sup>3</sup>- بوكعبان العربي ، مرجع سابق ، ص 11

<sup>4</sup>- مصطفى كمال ، المرجع السابق ، ص 06.

والاختصاص الجنائي في الحوادث البحرية (المادة 294 \_ 298) ، والأحكام الجنائية الخاصة برجال البحر (المواد 477 \_ 567) و"أحكام جنائية" خاصة بالاستغلال المينائي (المواد 939 \_ 955) ، وجنحة المسافرين خفية (المادة 859) العقوبات المقررة للجناح والجنایات البحرية (المواد 543 \_ 545).<sup>1</sup>

### ب- القانون البحري الخاص:

هو عبارة عن مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية التي تنشأ عن استغلال السفن في الملاحة بين الأفراد ببعض، أو بينهم وبين الدولة باعتبارها شخص معنوي كالوزارات والهيئات وهو مجال دراستنا في هذه المحاضرات.<sup>2</sup>

### ثانياً: مصادر القانون البحري

القانون البحري له أربعة مصادر وهي التشريع كمصدر رسمي أصلي والعرف كمصدر رسمي احتياطي أما الفقه ، والقضاء فهما مصدراً تفسيريان يلجأ اليهما القاضي في حالة غياب المصادر الأصلية.

#### أ- التشريع:

يعد التشريع المصدر الرسمي الأصلي للقانون البحري حيث يأتي في المرتبة الأولى من حيث المصادر لذلك فان القاضي يرجع له كمصدر أول يحتمل اليه في حال عرض نزاع بحري عليه ، وبالرجوع للجزائر فقد أصدرت قانوناً بحرياً لأول مرة بموجب

<sup>1</sup> - تجدر الإشارة أنه تم إبرام اتفاقية دولية لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية بتاريخ 10 مارس 1988 ، والتي اعدتها المنظمة البحرية الدولية ببناء على قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 09 ديسمبر 1980

<sup>2</sup> - الا أنه من جهة ثانية القانون البحري الخاص تتدخل الدولة في تنظيم أحكامه باستمرار فمثلاً تتمتع السفينة بجنسية وتخضع للرقابة المباشرة لها . كما أن الدولة تتدخل في استخدام الملاحين والربان يعد في نفس الوقت ممثلاً للمجهز وللسلطة العامة في الوقت ذاته.

الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعديل بالقانون 98-05<sup>1</sup>، ويحتوي هذا التقنين على المواضيع الآتية : (الملاحة البحريّة ، رجال البحر ، التجهيز استئجار السفن ، نقل البضائع الامتيازات على البضائع ، نقل المسافرين وأمتعتهم ، القطر - الشحن والتفریغ في الموانئ) ليتم تعديل هذا الأمر بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، والذي عدل المواد 150-151-156-60 من الأمر 76-80 وهي المواد الخاصة بالديون التي يترتب عليها الحجز التحفظي على السفينة ، والتدابير المتخذة من الجهات القضائية والسلطة المينائية المختصة أما على الصعيد الدولي فقد انضمت الجزائر أيضا للعديد من الاتفاقيات الدولية ومن أهمها<sup>2</sup> :

- ✓ الاتفاقيّة الدوليّة الخاصّة بتوحيد بعض القواعد المتعلّقة بسندات الشحن لسنة 1924 المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 70-64 المؤرخ في 02 مارس لسنة 1964 ، الجريدة الرسمية رقم 28-1964.
- ✓ الاتفاقيّة الدوليّة المتعلّقة بخطوط الشحن الموقعة بلندن لسنة 1930 المصادق عليها بموجب المرسوم 73-64 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 25 لسنة 1964.
- ✓ الاتفاقيّة الدوليّة الخاصّة بتوحيد بعض القواعد المتعلّقة بالامتيازات والرهون البحريّة المبرمة ببروكسل في 10 أفريل 1926 المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 72-64 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 27 لسنة 1964.

<sup>1</sup> - الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعديل والتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري ، ج رقم 74 لسنة 1998.

<sup>2</sup> - تمثل هذه الاتفاقيات في مجموع الصكوك الدوليّة المتعلّقة بالملاحة البحريّة وسندات الشحن البحري والرهون البحريّة وغيرها والتي يمكن للقاضي الوطني الاستناد إليها كمصدر من مصادر القانون البحري في حالة وقوع أي نزاع .

- ✓ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد مسؤولية ملاك السفينة البحري  
الموقعة في بروكسل لسنة 1957 المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 74-64 المؤرخ في 8 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 56 لسنة 1964.
- ✓ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني  
في مجال الاصطدام الموقعة في بروكسل في 10 ماي 1952 المصادق عليها  
بموجب المرسوم رقم 172-64 المؤرخ في جوان 1964 الجريدة الرسمية رقم 55 لسنة 1964.
- ✓ الاتفاقية الدولية المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط  
البحرية الموقعة في جنيف في 6 أفريل لسنة 1974 والتي صادقت عليها  
الجزائر بمقتضى الرسوم رقم 252-86 المؤرخ في 7 أكتوبر 1986.
- ✓ الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن وبرتوكول لندن المؤرخ في  
11 نوفمبر 1988 المصادق عليه بموجب المرسوم الرئاسي رقم 448-200 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 الجريدة الرسمية رقم 03 لسنة 2000.
- ✓ الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية  
المعتمدة بجنيف في 29 أكتوبر 1976 المصادق عليها بموجب المرسوم  
الرئاسي رقم 134-06 المؤرخ في 10 أفريل لسنة 2006 العدد 23 المؤرخة في  
12 أفريل 2006.

### ب- الأعراف البحرية:

يعد العرف البحري من أهم مصادر القانون البحري ويعرف بأنه هو مجموع العادات  
البحرية التي تواترت عليها الدول لمدة طويلة حتى تحولت إلى قواعد ملزمة بالرغم  
من عدم تدوينها في صكوك مكتوبة ومنه فالعرف البحري له أهمية كبيرة في حالة  
غياب التشريع باعتباره الأقدم تاريخياً من حيث الظهور حيث يمثل كل الممارسات

التي دأبت الدول على احترامها، وتواترت على استخدامها في مجال البحار، والتي تم تدوينها فيما بعد كالقواعد الموحدة في موضوع الخسائر المشتركة والتي عرفت باسم قواعد بورك واتفرس 1684-1877.<sup>1</sup>

#### ت- القضاء:

تمثل الأحكام القضائية الصادرة عن مختلف الجهات القضائية في المسائل البحريّة أهمية كبيرة لما لها من دور تفسيري للنصوص التشريعية عند تطبيقها، ومنه فإن دورها يقتصر على تفسير القاعدة القانونية دون خلقها خاصة في القانون الجزائري على خلاف النظام الأنجلو-سكسوني حيث يعتبر القضاء مصدراً منشأً للقاعدة القانونية البحريّة.<sup>2</sup>

#### ث: الفقه:

يقصد بالفقه هو مجموعة الآراء الفقهية بشأن تفسير مواد قانونية بحرية وللفقه دور كبير في توحيد أحكام القانون البحري وتطويره وتدوينه فيما بعد.

### واجب المحور الأول من المقرر



**السؤال: ماهي خصائص القانون البحري التي تميزه عن باقي فروع القانون**

<sup>1</sup> - محمود شحاط ، الموجز في القانون البحري الجزائري ، دار بلقيس ، 2004 ، ص 09

<sup>2</sup> - مصطفى كامل طه ، 2006 ، مرجع سابق ، 26

**المحاضرة رقم 02: نطاق القانون البحري (الملاحة البحرية)**  
**تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من المحور الثاني من هذه المحاضرات هي:**

- تعرف الطالب على تعريف الملاحة البحري وأنواعها.
- أنواع الملاحة البحرية.

### **أولاً: تعريف الملاحة البحري وأنواعها:**

تعتبر الملاحة البحري موضعاً مهماً من مواضيع القانون البحري لذل عرفها المشرع الجزائري من خلال المادة 161 من القانون البحري الجزائري بأنها الملاحة التي تمارس في البحر، والمياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13، وتعرف السفينة وفقاً للمادة 13 من ذات القانون بأنها كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة أما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة.<sup>1</sup>

### **ثانياً- أنواع الملاحة البحري:**

تنقسم الملاحة البحري إلى 03 أصناف وتمثل في الآتي:<sup>2</sup>

#### **أ- تقسيم الملاحة البحري تبعاً لأخطارها:**

<sup>1</sup> - *He also knew sea navigation "The Australian Maritime Safety Authority "*  
 - *"Marine navigation is planning, managing and directing a vessel's voyage. The practice of marine navigation involves:*

1. *good seamanship*
2. *professional knowledge and judgement*
3. *the application of science and technology.*

*We deal with the safety of navigation in Australian waters by continually reviewing the effectiveness of current safety, navigation and management measures, and identifying additional or enhanced measures that may be needed in the future."*

*For more details, refer to the website*

*: The Australian Maritime Safety Authority:*

*<https://www.amsa.gov.au/safety-navigation/navigating-coastal-waters/marine-navigation>*

<sup>2</sup> - طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2007 ، ص 10.

تختلف الأخطار التي تتعرض لها السفن باختلاف المناطق البحرية التي تبحر فيها حيث تختلف الملاحة بعيدة المدى عن الملاحة الساحلية، والملاحة الشاطئية طبقاً للمادة 163 من القانون البحري الجزائري كما تزداد الخطورة كلما أبحرت السفينة أبعد عن الشاطئ، ودخولها في المياه الدولية كما تختلف الأخطار أيضاً بحسب طول الرحلة البحرية، وما يتطلبه من مؤن ووقود وكفاءة في إدارة السفينة خاصة عند العواصف البحرية والاضطرابات الجوية وفيما يلي سنتطرق لمختلف أنواع الملاحة البحرية تبعاً للأخطارها كالتالي:

#### – الملاحة في أعلى البحار:

يعتبر هذا النوع من الملاحة من أنواع الملاحة بعيدة المدى وهي تتم بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية حيث تبحر السفن في مجالات بحرية غير خاضعة لسيادة أحد والمسماة بأعلى البحار.<sup>1</sup>

#### – الملاحة الساحلية:

تم هذه الملاحة داخل خطوط الطول والعرض المحددة للملاحة بعيدة المدى ومنه فالملاحة الساحلية تكون أقرب من شواطئ الدولة، أما ملاحة أعلى البحار فهي تتطلب الكفاءة الفنية في قيادة السفينة. والالمام الجيد أيضاً بقواعد الملاحة البحرية، بالإضافة إلى التجهيز الجيد للسفينة مثل عدد الرافعات بينما تستثنى السفن التي تقوم بالملاحة الساحلية الوطنية من التجهيزات الكثيرة لا طالما لا تتجاوز الحدود الإقليمية البحرية.

<sup>1</sup> - بوكورو منال، إستعمال الموارد الحية في أعلى البحار، رسالة ماجستير ، جامعة الاخوة متوري قسنطينة ، كلية الحقوق ، 2013-2014، ص 15

كما تجدر الإشارة أن معظم الدول تحتفظ بالملاحة الساحلية لسفنهما الوطنية فقط دون السفن الأجنبية إلا في حالة وجود اتفاق خاص بين دولتين.<sup>1</sup>

### - الملاحة الشاطئية:

الملاحة الشاطئية هي ملاحة تتم على نطاق ضيق تقوم بها في أغلب الأحيان سفنا خاصة بنقل البضائع أو الأشخاص حيث يقتصر هذا النوع من الملاحة على بعض السفن التي لا تتجاوز حمولتها 300 طن ولا تبحر أكثر من 100 ميل بحري بعيدا عن ميناء تسجيلها كملاحة النزهة والصيد البحري الساحلي والتي تباشر ملاحتها في مياها الإقليمية فقط.<sup>2</sup>

### ب- تقسيم الملاحة البحرية بحسب الغرض منها:

تناول هذا النوع من الملاحة فيما يلي<sup>3</sup>:

### - الملاحة التجارية:

ينظم هذا النوع من الملاحة القانون البحري نظرا لقيام السفن بممارسة نشاطات نقل البضائع والأشخاص من بلد لأخر، ويهدف هذا النوع من الملاحة إلى تحقيق أرباح مالية، وبالرجوع للجزائر نلاحظ أن هذا النشاط كان حكرا على السفن الوطنية للنقل البحري، الا أنه بعد الانفتاح الاقتصادي في فترة التسعينات وتعديل القانون البحري الجزائري بموجب القانون رقم 05-98 تم السماح

<sup>1</sup> - هذا ما أكدته المادة 166 من القانون البحري والتي حصرت الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للسفن الحاملة للراية الوطنية فقط الا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك بناء على اتفاقيات مشتركة.

<sup>2</sup> - DALE DE REMER & DONALD W. MCLEAN, *Global Navigation for Pilots, Aviation Supplies & Academics*, (1999) p25.

<sup>3</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000، ص ص 12، 13 .

بموجبه للأشخاص الطبيعيين، والاعتباريين الجزائريين المسجلين في نشاطات النقل البحري عن طريق عقد امتياز خاص للقيام بهذه الخدمة.<sup>1</sup>

#### – ملاحة الصيد:

تمثل هذه الملاحة في قيام سفن الصيد باستخراج الموارد السمكية والنباتات البحرية ومنه فهي تخضع وتنظم بموجب القانون البحري بالإضافة إلى قانون الصيد الجزائري أيضا.<sup>2</sup>

#### – ملاحة النزهة وملاحة البحث العلمي:

عادة ما تقوم السفن والزوارق واليخوت بهذا النوع من الملاحة من أجل التسلية والترفيه أو من أجل البحث العلمي البحري، وبرغم من عدم ممارسة هذه الملاحة لأغراض ربحية إلا أنها تخضع لأحكام القانون البحري أيضا.<sup>3</sup>

#### ج – تقسيم الملاحة من حيث أهميتها:

ينقسم هذا النوع من الملاحة إلى ملاحة رئيسة تهدف للملاحة في حد ذاتها كملاحة الصيد وملاحة الترفيه أو الملاحة التجارية... الخ.

أما بالنسبة للنوع الثاني من الملاحة فيتمثل في ملاحة المساعدة وهي الملاحة التي تهدف إلى مساعدة السفن ومثالها: سفن الإسعاف والإرشاد والقطر، ومنه

<sup>1</sup> - يتمثل موضوع الملاحة التجارية في نقل البضائع المختلفة فضلاً عن نقل الركاب بهدف تحقيق منفعة مالية.

<sup>2</sup> - للمزيد من التفاصيل يمكن الاطلاع على :

- القانون رقم 11-01 المتعلق بالصيد البحري وتربيمة المائيات، المعدل والمتمم لقانون رقم 14-22 الجريدة الرسمية العدد 48 المؤرخة في 17 جويلية 2022.

<sup>3</sup> - تم إلتحق هذا النوع من الملاحة باختصاص القانون البحري نظراً لما يكتنفها من أخطار شأنها شأن الملاحة التجارية.

فهي سفن مساعدة ولا تقوم بالملاحة الرئيسية ، وتتدخل بخدماتها فقط عند طلب السفن الرئيسية منها ذلك ومنه فهي لا تهدف لتحقيق أغراض ربحية.

● كما تجدر الإشارة الى أمر مهم والمتمثل في وجود نوع آخر من الملاحة التي لا ينظمها القانون البحري الجزائري ، وهي الملاحة العامة التي تقوم بها السفن السيادية حيث تتمتع هذه الأخيرة بحصانة دولية وفقا لاتفاقية بروكسل المؤرخة في 10 أفريل 1926 الخاصة بحصانة سفن الدولة غير التجارية ، ومنه فهي سفن غير قابلة للحجز أو الإيقاف ، بالإضافة الى أنواع أخرى كالملاحة النهرية والملاحة الداخلية ... الخ.

● واجب المحور الثاني من المقرر:



**السؤال: عرف أنواع الملاحة البحريّة.**

المحاضرة رقم 03: أداة الملاحة البحرية (السفينة) ونظامها القانوني  
تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من المحور الثالث من هذه المحاضرات هي:  
- تعريف السفينة وشروط إكتسابها وصف السفينة.

- ثم تعرف الطالب على طبيعتها القانونية.

أولا - تعريف السفينة وشروط اكتسابها وصف السفينة

لم يستقر تعريف واضح للسفينة كأداة ملاحية بالرغم من أنها تشكل أهم مواضيع القانون البحري<sup>1</sup> نظرا للتطور الكبير الذي عرفته صناعة المراكب ، والسفن البحرية والتي مكنت من ظهور مصانع عائمة ، ومنصات كبيرة هذا ما جعل تعريف هذه المنشأة العائمة صعبا لذلك ظهرت العديد من التعريفات الفقهية التي عرفت السفينة بأنها منشأة تستخدم كوسيلة لنقل الأشخاص ، أو البضائع في البحر. كما عرفها جانب آخر من الفقه بأنها منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وحه الاعتياد وتكون مهمة لتحمل المخاطر في البحر كما تكون صالحة للملاحة البحوية أيضا.<sup>2</sup>

وبالرجوع للتشريع الوطني فقد عرف السفينة بموجب المادة 13 من القانون البحري الجزائري بأنها

" كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى "

ومنه يطلق على المنشأة العائمة وصف السفينة متى أصبحت صالحة للملاحة البحرية وينتهي هذا الوصف بفقدان صلحياتها للملاحة البحرية.

كما يمتد وصف السفينة إلى ملحقاتها الالزمة كالدفة وقوارب النجاة، والسلالس وشبكات الصيد بالنسبة لسفن الصيد باعتبارها لا تستطيع القيام

<sup>1</sup> - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2004 ، ص 13

<sup>2</sup> - طالب حسن موسى ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 24 وما بعدها.

بمهاها الملاحية دون ملحقاتها ومنه فان السفينة وملحقاتها تكونان معا وحدة قانونية، وهذا ما أكدته نص المادة 52 من القانون البحري الجزائري بقولها: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعلبة السفينة وكل الأشياء المخصصة لخدمتها الدائمة ملكا للمشتري".

● بناء على ما سبق يمكن القول أنه لاكتساب وصف السفينة يجب توفر شرطين

وهما:

- 1. أن تكون السفينة مخصصة للملاحة البحرية.
- 2. صلاحية هذه المنشأة للملاحة وتحمل مخاطر البحر.

ثانيا - الطبيعة القانونية للسفينة:

أ- السفينة مال منقول:

تعتبر السفينة من الأموال المنقولة لكونها قابلة للانتقال من مكان لأخر تطبيقا لنص المادة 683 من القانون المدني الجزائري التي جاء فيها:

"كل شيء مستقر في مكانه ولا يمكن نقله دون تلف فهو عقار وكل شيء ماعدا ذلك فهو منقول"<sup>1</sup>

وهو ما أكدته المادة 56 ف1 من القانون البحري الجزائري بقولها " تعد السفن والمعارات البحرية أموالا منقوله".

الا أنه يجدر القول أن السفينة بالرغم من اعتبارها من الأموال المنقولة الا أنها لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول بحسن النية كسند للملكية.

<sup>1</sup> - هذا ما ذهب إليه أيضا لقانون الاقتصادي الذي اعتبر السفينة مالا منقولا يولد رأس مال الا في حالة التحرك والملاحة .

**ب- خضوع السفينة لأحكام العقار:**

تخضع السفينة لبعض أحكام العقار إلا أنها تختلف بطبعتها عليه ومن بين التقارب بين السفينة والعقار نذكر ما يلي:

- **يحوز رهن السفينة هنا رسميًا** ويشهر هذا الرهن **بقيده في سجل السفن** وهذا ما نصت عليه المادة 56 ف3 من القانون البحري الجزائري.
- **تقرير حقوق إمتياز على السفينة** وعليه يترتب بموجبها للدائن الممتاز حق التتبع والأفضلية على السفينة.
- **إخضاع حجز السفينة لإجراءات شبيهة بإجراءات حجز العقار.**

● كما تختلف السفينة عن المنشول والعقار وتشبه في بعض أحكامها للأشخاص الطبيعيين حيث تتمتع السفن بجنسية وموطن واسم. وهو ما يسمى بعناصر ذاتية السفينة والتي سنتطرق لها فيما يلي:

**ت- عناصر ذاتية السفينة:****1- إسم السفينة:**

نص القانون البحري الجزائري بخصوص اسم السفينة بقوله : تحمل كل سفينة إسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ،ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، ويخضع منح إسم السفينة وتغييره لموافقة السلطة البحرية المختصة، كما أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره يحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية".<sup>1</sup>

<sup>1</sup>- المادة 16 من القانون البحري الجزائري.

## 2- موطن السفينة:

لكل سفينة **موطننا** وهو الميناء الذي تسحل فيه حيث يوضع موطن السفينة بالإضافة إلى الاسم في مقدمة السفينة بوضوح، وهو ماجاء به القانون البحري الجزائري الذي جاء فيه ما يلي

"يجب أن يوضع إسم السفينة على مقدمة السفينة وعلى طرفها ويكون اسم ميناء

تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها."<sup>1</sup>

## 3- الحمولة والدرجة:

يقصد بحمولة السفينة سعة السفينة وهي الطاقة الداخلية للحمولة وتقاس بالطن الحجمي والذي يختلف عن الطن الوزني ، والذي يبلغ 100 قدم مكعب ، وتبين أهمية حمولة السفينة عند تقدير الرسوم المستحقة عليها كرسوم الارشاد في الموانئ ، وتقدير التعويض المستحق في حالة التفريغ والشحن والتأجير وتحديد مسؤولية مالكها وفقا لمعاهدة بروكسل المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري.

أما بالنسبة لدرجة السفينة فتحددتها هيئات التصنيف والاشراف وتختلف السفن من حيث الدرجة التي قد تصل للدرجة الثالثة حيث يأخذ بعين الاعتبار في تحديد الدرجة مواصفاتها من حيث قوة الاحتمال لمخاطر البحر وطريقة البناء وامكانياتها الملاحية.<sup>2</sup>

## ث- جنسية السفينة:

تتمتع السفن شأنها شأن الأشخاص الطبيعيين بالجنسية نظرا لإنقالها من إقليم دولة لأخرى ودخولها في مناطق بحرية لا تخضع لسيادة أي دولة ، والمسماة

<sup>1</sup>- المادة 17 من القانون البحري.

<sup>2</sup>- من أشهر شركات الإشراف والتصنيف هي شركة اللويدز وهي شركة بريطانية تم تأسيسها عام 1760 كما تم إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن في نطاق جامعة الدول العربية والتي يقع مقرها في مدينة الإسكندرية بدولة مصر.

"بأعلى البحار" مما يستوجب تمنع السفن بجنسية دولة تسجيلها لكي تتمتع بحماية الدولة مع وجوب رفعها للعلم الوطني ، وهو السبيل الوحيد لبسط الدولة سيادتها ، وحمايتها للسفن الوطنية والاسراف والرقابة عليها بالإضافة الى حاجة السفن الى ضابط اسناد لمعرفة القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي تقع على متن السفينة ، وتعتبر شهادة الجنسية من بين العناصر المهمة لشهادة الملاحة البحرية ، والتي يحب على ريان السفينة حملها بالإضافة إلى رخصة المرور ودفتر الملاحة الذي يخضع لتأشير السلطة المختصة كل 6 أشهر .<sup>1</sup>

تجدر الإشارة في هذا المقام أن التشريعات الوطنية تختلف في كيفية منح الجنسية فهناك من يشترط شرط البناء الوطني في المصانع الوطنية ، وهناك من يشترط شرط الملكية وهو أن تكون مملوكة كلياً أو نسبياً للمواطنين مما يبرر مصلحة الدولة في مد حمايتها على السفن في عرض البحر ، وبالرجوع للقانون الجزائري فقد نصت المادة 28 من القانون البحري رقم 05-98 المؤرخ في 1998 على هذا الشرط بقولها تحصل السفن على الجنسية الجزائرية إذا كانت مملوكة ملكية كاملة لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي اعتباري خاضع للقانون الجزائري . كما تشرط الجزائر شرط الطاقم الوطني لمنح جنسيتها للسفينة وهذا ما نصت عليه المادة 28 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها " يجب أن يتكون جميع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالمالحة البحرية التجارية تحديد نسبة البحارة الأجانب "

### ج – تسجيل السفينة:

تسجل السفن في سجل تسجيل السفن الجزائرية لحصر عدد السفن لتسهيل فرض الرقابة والحماية عليها والتمنع بالمخاين المقررة للسفن الجزائرية طبقاً لنص المادة 34

<sup>1</sup> - محمود شحاط ، مرجع سابق ، ص 26.

من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup> ، ومنه فمعلومات التسجيل تضم كل البيانات الخاصة بالسفينة، وكل التصرفات التي ترد عليها من بيع أو رهن أو حجز ويتم تسجيل السفن وفق إجراءات معينة وهي:

#### - تقديم الطلب:

يتقدم مالك السفينة إلى السلطات البحرية بطلب التسجيل الذي يتكون من معلومات الحالة المدنية للسفينة كمكان صنعها، وسنة صنعها.... الخ حيث يتم تسجيلها في سجل خاص يدون فيه تاريخ قيد السفينة، وكل المعلومات الخاصة بها لتسليم بعدها لمالك السفينة شهادة التسجيل تتضمن كل المعلومات الخاصة بالسفينة، ومنذ ذلك التاريخ تتمتع هذه المنشأة بالحماية، وتستفيد من كل المزايا المقررة للسفن الوطنية باعتبارها الوثيقة القانونية التي تثبت جنسية السفينة كما تعتبر دليلا على ملكية السفينة لمالك إذا كانت صادرة باسمه إلا في حالة الغش أو التدليس.

كما أن للتسجيل دور مهم في شهر كل ما يرد على السفن من تصرفات كالرهون والحجوز استنادا القانون البحري الجزائري التي جاء فيها "كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت اتجاه الغير إذا تم تسجيله"<sup>2</sup> .  
من جهة أخرى وضع المشرع الجزائري من خلال نص المادة 37 شروط فقدان الجنسية الوطنية وهي:

- غرق السفينة.

- فقد السفينة.

<sup>1</sup> - الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعديل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري ، المرجع السابق.

<sup>2</sup> - المادة 45 من القانون البحري الجزائري.

- إذا كانت السفينة غير قابلة للتصليح.

- بيع السفينة خارج الجزائر.

- إذا لم تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية.

**واجب المحور الثالث من المقرر:**



**السؤال: حدد عناصر ذاتية السفينة؟**

## المحاضرة رقم 04: أشخاص الملاحة البحرية (الطاقم البحري)

باعتبار السفينة تعد أداة للملاحة البحرية يسهر على قيادتها وادارتها وصيانتها طاقما بحريا مؤهلا يطلق عليهم تسمية رجال البحر أو أشخاص الملاحة البحرية إلا أنه بتطور الاستثمار البحري تدخلت أشخاص أخرى في ميدان الملاحة البحرية كأمين السفينة وأمين الحمولة والسمسار البحري.<sup>1</sup> ومنه تمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من خلال المحور الرابع من هذه الدروس هي:

- التعرف على الطاقم البحري (مجهر السفينة- الطاقم البحري- والأشخاص المساعدون)
  - تحديد مهام اشخاص الملاحة البحرية.
- أولا- مجهر السفينة:

عرف المشرع الجزائري مجهر السفينة من خلال نص المادة 572 من القانون البحري بقوله "يعتبر مجها كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على إسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخلوه الحق باستعمال السفينة" ، ومنه نستنتج من خلال نص المادة السابقة الذكر أن مستغل السفينة يجب أن يستغلها بنفسه ، ولحسابه ويزودها بكل ما تحتاجه من وقود ومؤن وصيانة ، كما يلتزم بجعلها تستجيب لمعايير الملاحة البحرية والأمن البحري كما يقع على عاتقه توظيف البحارة المؤهلين الذين يعملون

<sup>1</sup> - محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ، دار النهضة العربية، القاهرة 2006، ص 55

لحسابه حيث يعين ربان السفينة كما يمكنه عزله أيضا . كما يوظف باقي الطاقم البحري وفي هذه الحالة يسمى (**المالك المجهز لسفينة**).<sup>1</sup>

أما في حالة إشتغال شخص آخر على متن السفينة بموجب عقد إيجار لها يخوله استغلالها بمقابل مادي ، وفي هذه الحالة يسمى (**المستأجر المجهز**) وعليه قبل الشروع في استغلال السفينة أن يصرح كتابيا مع الامضاء المصدق عليه في دفتر تسجيل السفن باسم وعنوان مالك السفينة كما يبين أيضا صفتة كمستأجر للسفينة ، وهذا ما نصت عليه المادة 573 من القانون البحري.

أما عند الحديث عن **مسؤولية المجهز المدنية** باعتباره يستغل سفينته لحسابه الخاص وباعتبار الملاحة التجارية تعرض السفينة لمخاطر جمة يتکبد خسائرها هذا الأخير إضافة إلى ديون عديدة نتيجة تعويم السفينة مثلا بعد تعرضها لحادث فهو يتحمل كل التبعات المالية التي قد تنجر على ذلك ، وهذا ما أكد عليه القانون البحري بقوله:

"**يكون المجهز مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعدونه في استغلال السفينة أو السفن وفقا لأحكام القانون العام..**"<sup>2</sup> ومنه فمجهز السفينة يسأل عن أخطائه الشخصية المرتبة لمسؤوليته المدنية التقصيرية والعقدية كما يسأل أيضا على أخطاء ربان السفينة ، وبقية الطاقم البحري بناء على مسؤولية المتبع عن فعل التابع طبقا للمادة 136 من القانون المدني.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ص 20

<sup>2</sup> - المادة 577 من القانون البحري الجزائري.

كما تجدر الإشارة أيضاً أن القانون البحري أقر مبدأ المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها عن أعماله، وأعمال وكلائه في البر والبحر والذين يقدمون له يد المساعدة في استغلال السفينة ومنه فمسؤوليته مطلقة عن تعويض أي ضرر . الا أن نفس المادة السابقة الذكر أقرت استثناء تماشياً مع اتفاقية بروكسل المبرمة بتاريخ 10 أكتوبر 1957 التي أشارت إلى نطاق تحديد مالك السفينة أو مجهزها ، وهي الديون المحددة في المادة 93 من القانون البحري والمتمثلة في :

-الموت والاصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة.  
-الأضرار التي تمس الأموال الموجودة على متنها ، وفقدان الأموال بفعل إهمال أو خطأ لشخص موجود على متن السفينة ، ويكون هذا الخطأ أو الفعل أو الإهمال يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفريغ الحمولة أو المسافرين بالإضافة إلى كل الأضرار المسببة من السفينة واللاحقة بمنشآت الموانئ وأحواض السفن.<sup>1</sup>

من جهة أخرى يجوز للمجهز تحديد مسؤوليته تجاه دائرته باتفاق مسبق معهم أو بإعلان عن طريق المحضر القضائي.

❖ الا أنه من جهة ثانية لا يحتاج مالك السفينة بتحديد مسؤوليته طبقاً لل المادة 94 من القانون البحري الجزائري فيما يتعلق ب:

- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ للسفينة.
- ديون الدولة أو أية مؤسسة عمومية قامت برفع حطام السفينة الغارقة أو التي أصيبت بجروح أو تم التخلص منها.

<sup>1</sup> المادة 577 من القانون البحري الجزائري.

- الديون الخاصة بطاقم السفينة والمترتبة عن عقد الاستخدام.

- ديون كل شخص عامل على ظهر السفينة بموجب عقد عمل.

وهو ما يطبق أيضا على مستأجر السفينة<sup>1</sup>

أما عند الحديث عن القيمة المالية للتعويض عن الأضرار البدنية والأضرار الجسدية فنلاحظ أن اتفاقية بروكسل لسنة 1957 ميزت بين هذه الاضرار حسبما كانت منفردة أو مجتمعة، ومنه فإذا مس الأضرار الممتلكات يلتزم مالك السفينة ، أو مجهزها بدفع ما يعادل 1000 فرنك ذهبي عن كل طن من حمولة السفينة، أما في حالة الأضرار الجسدية الناتجة عن الحادث البحري فيحدد لها عن كل طن من حمولة السفينة مبلغ اجمالي يعادل 3000 فرنك أما اذا اجتمع الضرران الجسدي والمادي يدفع التعويض بما يعادل 3100 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة.

ثانيا- الطاقم البحري:

أ-ربان السفينة:

يتعاون الربان باعتباره أعلى سلطة إدارية في السفينة والبحارة في تسخير السفينة وايصالها لبر الأمان سواء كانت محملة بالبضائع، أو الأشخاص وفي هذا الصدد عرفت المادة 384 من القانون البحري ربان السفينة بأنه قائد السفينة ورئيس طاقمها، وهو مكلف بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحريّة حيث يعين هذا الأخير مجهز السفينة بناء على كفاءته، ويبرم معه عقد عمل مقابل أجر محدد مما يجعله تابعا له كما يحق لمجهز السفينة أيضا عزله عند فقدان الثقة فيه نظرا لكثره أخطائه. <sup>2</sup>

<sup>1</sup>- المادة 111 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>- يوسف التومي أحمد، سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري، دفاتر البحوث العلمية ، المجلد 10 ، العدد 02 ، 2022 ، ص 549

من جهة أخرى تجدر الإشارة أن ربان السفينة يليه مباشرة ضابطا بحريا ينوب عليه في حالة وفاته أو غيابه أو مرضه وفيما يلي سنتعرض لاختصاصات ربان السفينة وهي:

- اختصاصات وظيفية حيث يترأس الربان الطاقم البحري العامل على ظهر السفينة وعليه يجب أن يتواجد على ظهر السفينة منذ بداية الرحلة إلى نهايتها.
- على الربان اتباع خطوط السير البحرية التي حددتها المجهز.
- في حالة حصول مانع لربان السفينة يمنعه من قيادة السفينة كالمرض مثلاً ينوب عليه أعلى ضابط من حيث الرتبة طبقاً لنص المادة 581 من القانون البحري.
- على الربان قيادة السفينة وفق الأعراف البحرية الجاري العمل بها.
- يحمل الربان وثائق السفينة وعدد طاقمها ومسافريها وحمولتها قبل الشروع في الرحلة البحريه.
- يجب على ربان السفينة الاستعانة بالمرشد البحري عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول أو خروجها منه.
- يتبعن على ربان السفينة التأكد من صلاحية السفينة للملاحة.
- يمكن للربان أن يستدين باسم المجهز ويعقد عمليات للقرض لتغطية مصاريف تصليح السفينة وحماية الحمولة طبقاً لنص المادة 584 من القانون البحري في حالة كان الاتصال بالمجهز غير ممكن
- يعتبر ربان السفينة مثلاً للسلطة العامة وفي هذا الصدد نص القانون البحري بأنه "عندما ترتكب جريمة أو جنحة على متن السفينة أثناء الرحلة يستطيع

الربان بعد إجراء التحقيق الذي يتم تسجيله بمحضر حبس المتهم بصفة احتياطية، وتسليميه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري.<sup>1</sup>

❖ يعد ربان السفينة ضابطاً للحالة المدنية عند تواجد سفينته بعيدة عن دولة العلم حيث منحت له المادة 596 من القانون البحري عدة صلاحيات في هذا الصدد حيث له الحق في تسجيل بيانات الأحوال المدنية كالولادة والوفاة والزواج.

أما عند الحديث عن مسؤولية ربان السفينة فطبقاً لنص المادة 608 من القانون البحري يمكن أن يسأل هذا الأخير مدنياً، وتأديبياً وجزائرياً عن كل خطأ صدر منه عند ممارسة مهامه لكونه ملزم ببذل العناية لتنفيذ التزاماته على أحسن صورة، ومنه فأي إخلال بهذه العناية يرتب عليه مسؤولية تعاقدية اتجاه مجهز السفينة أما في حالة ترتيب ضرر في مواجهة الغير فتقوم مسؤوليته اتجاههم على أساس الفعل غير المشروع.

كما يسأل تأديبياً أيضاً عند مخالفته للقانون البحري فضلاً عن مسؤوليته الجزائية طبقاً لنص المادة 479 من القانون البحري التي جاء فيها يعاقب بغرامة مالية من 50 ألف إلى 300 ألف دج كل ربان يبحر بإرادته أو يتهاون بسفينة في حالة سيئة لا تسمح لها بال航行.

<sup>1</sup> المادة 456 من القانون البحري الجزائري.

**ب- البحارة:**

يطلق على البحارة تسمية رجال البحر أو الملاحون وفي هذا الصدد عرفت المادة 428 من القانون البحري رجال البحر بأنه كل شخص يعمل في خدمة السفينة، و يكون مقيدا في سجل البحر، ويرتبط البحارة بمجهز السفينة بعقد عمل بحري ويعمل هؤلاء تحت السلطة السلمية للربان باعتباره رئيسا لطاقم السفينة، ويخضع البحارة لمجموعة من الالتزامات والمتمثلة في الآتي :

- الالتزام بالتوارد على ظهر السفينة خلال 24 ساعة قبل انطلاق الرحلة.<sup>1</sup>
- يلتزم البحارة بحفظ السر المهني والمحافظة على سمعة الراية الوطنية.
- عدم القيام بأي نشاط مربح على ظهر السفينة.

كما نصت المادة 386 من القانون البحري على عدة شروط لممارسة هذه المهنة وهي: (الجنسية الجزائرية وأن يكون البحار بالغا سن 18 سنة، وأن يكون ذو لياقة بدنية ومؤهلا وفقا للشروط التأهيل المحددة في التنظيم البحري كما يشترط أن يكون البحارة مقيدون في سجل رجال البحر الموجود في السلطة الإدارية المختصة).

● بالإضافة إلى الفئات التي سبق ذكرها نخص بالذكر أن المرشد البحري والذي يتکفل بمهام الارشاد البحري، ومساعدة السفن للدخول والخروج من الموانئ ويربطه علاقة عمل مع الميناء الذي يوظفه.

بالإضافة إلى وكيل السفينة الذي يعمل نيابة عن مجهز السفينة بموجب عقد وكالة للسهر على كفاءة السفينة، وقدرتها على الملاحة كما يمكن أيضا لصاحب

<sup>1</sup>- طبقا لنص المادة 417 من القانون البحري.

الحمولة تعين وكيل الحمولة ليرافقها ويسهر على سلامة عملية نقل البضائع، وبتالي يعمل كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة كوكلاء على أصحاب الحق أما السمسار البحري فيقتصر دوره على الوساطة في عمليات بيع وشراء السفن البحرية.<sup>1</sup>

#### واجب المحور الرابع من المقرر:



**السؤال: هل يعتبر الربان ممثلا للسلطة العامة لدولة العلم؟**

<sup>1</sup> - محمد أمين شيخي، وكيل السفينة في عقد النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، المجلد 3، العدد 1 ، 2016 ، ص 96 .

وللمزيد من التفاصيل ارجع ل:

-Antoine vealard,*Droit maritime ,presse universitaire de France , Paris ,1997 ,P 213*

## – المحاضرة رقم 05 : الامتيازات البحرية والرهون البحرية التي ترد على السفينة

قرر المشرع الجزائري حقوق امتياز تسمى بالامتيازات البحرية على السفينة كما قرر أيضا من جهة ثانية عدة رهون تمكن الدائن من إستيفاء دينه بالأولوية من غيره. كما يتيح الرهن الرسمي تتبع السفينة في أي يد كانت، ومنه تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من خلال المحور الخامس هي :

– التعرف على الامتيازات البحرية.

– التعرف على الرهون البحرية.

### أولا- الامتيازات البحرية: *privilege maritime*:

سنحاول في هذه الجزئية التطرق للديون الممتازة وبيانها ثم عناصر الديون الممتازة وترتيبها وبعد ذلك سنشير لأثار الامتيازات البحرية وانقضائتها. وقد عالجها المشرع الجزائري من المواد 72 الى المادة 91 من القانون البحري<sup>1</sup>

#### أ- تعريف الدين الممتاز:

تنص المادة 72 من القانون البحري الجزائري بقولها: "الامتياز هو تأمين عيني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لصفة دينه. "

وعليه نستنتج من خلال استقراء نص المادة السالفة الذكر أن الدين الممتاز يمنح للدائن الحق في تتبع السفينة في يد أي كانت، ومنه فان حقوق الامتياز هي حقوق عينية تبعية تخول للدائن أسبقية فيما يتعلق بترتيب الامتيازات والرهون البحرية.

<sup>1</sup> - أمينة بورطال، الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري..، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 5, العدد 1, 2018 ، ص 184.  
وللمزيد من التفاصيل يمكن الاطلاع أيضا على :-

-Alain le BAYON, *dictionnaire de droit maritime*, presse universitaires de Rennes, 2004, p211

كما حدد القانون البحري الديون المضمونة بامتياز بحري على السفينة وهي<sup>1</sup> :

- الأجر والمبالغ الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة إستنادا الى عقد تشغيلهم فيها.
- رسوم الميناء وجميع الطرق الملاحية إضافة الى مصاريف الارشاد البحري.
- كل الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو من جراء الإصابة الجسمانية الواقعة في البر أو البحر ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.
- الديون الجنحية وشبه الجنحية المرتبة على المالك والناشئة عن فقد مال أو ضرر لاحق له برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.
- الديون الناشئة عن سحب حطام السفن والاسعاف والإنقاذ ومصاريف حراسة السفينة بدءا من تاريخ الحجز التنفيذي إلى غاية بيعها ودفع ثمنها.
- ديون مصلح السفينة أو منشؤها.

- الديون الناتجة عن عقود نفذت خارج ميناء التسجيل بغرض حماية السفينة.

- الديون التعاقدية الناتجة عن الخسائر المتعلقة بالحمولة.

#### ب- عناصر ضمان الحقوق الممتازة:

ت تكون عناصر ضمان الحقوق الممتازة على ما يلي:

- التعويضات المستحقة للمالك بسبب الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة والتي يصعب إصلاحها بسبب خسارة أجرة النقل.
- التعويضات عن الخسائر البشرية المشتركة.<sup>2</sup>
- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة والإنقاذ البحري.

<sup>1</sup> - المادة 73 المعدلة بالمادة 12 من الأمر رقم 98-05 المعدل والمتمم للقانون البحري.

<sup>2</sup> - المادة 300 من القانون البحري.

## ت — أثار الامتياز البحري وانقضائه:

للإمتياز البحري أهمية بالغة لاستمرار الملاحة البحريه وباعتبار هذا الأخير هو حق عيني تبعي للدائنين الممتاز يمنح بموجبه حق التتبع للسفينة في يد أي كانت، وهذا ما كرسته نص المادة 8 من القانون المدني كما أن الدائن الممتاز له حق التقدم في المرتبة في استيفاء دينه قبل باقي الدائنين الممتازين الذين يقعون في مرتبة بعده.<sup>1</sup>

أما بالنسبة لانقضاء الامتياز البحري فيكون لأسباب متعددة وهي:

— التقادم القصير والمتمثل في سنة واحدة تحسب من بداية نشوء الدين المضمن إلا في حالة بيع السفينة.<sup>2</sup> كما تجدر الإشارة أيضاً أن المادة 81 من القانون البحري الجزائري حددت نشوء الدين المضمن بامتياز بحري، والذي يبدأ منذ سريان مدة التقادم القصير، وكمثال على ذلك كل إصابة جسمانية لشخص أو فقد للمال أو ضرر يحسب ابتداء من تاريخ حصوله أما فيما يخص نشاطات الإسعاف، ورفع حطام السفن فيكون من تاريخ الانتهاء من هذه العمليات أما بالنسبة لفقد الحمولة فيكون من اليوم الذي كان محدداً لتسليمها.

— مصادرة السفينة في حالة مخالفة القوانين الجمركية.

— بيع السفينة على إثر دعوى قضائية.

— نقل حق الامتياز اختيارياً بمرور 03 أشهر على تسجيل العقد.<sup>3</sup>

## ثانياً — الرهون البحريه:

باعتبار السفينة مال منقول فان الرهن الحيزي يعرقل نشاط السفينة الا أن المعاهدات الدولية وعلى رأسها معاهدة بروكسل الخاصة بحقوق الامتياز، والرهون

<sup>1</sup> أمينة بورطال، مرجع سابق ، ص 198

<sup>2</sup> المادة 84 من القانون البحري الجزائري

<sup>3</sup> المادة 87 من القانون البحري الجزائري.

البحرية نصت في المادة الأولى منها أن الرهون البحرية تحدد وفق قانون الدولة المتعاقدة.<sup>1</sup>

كما يشهر هذا التصرف وفقا لقانون الدولة المتعاقدة، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في القانون البحري، واعترافه صراحة بجواز رهن السفن وهو ما سنشير اليه فيما يلي:

### - تكوين الرهن البحري:

الرهن البحري هو حقا عينيا يمنح للدائن على السفينة وهذا ما نصت عليه المادة 56 من القانون البحري الجزائري، حيث تكون السفينة محلا للرهن البحري سواء كانت تقوم بمهام الملاحة الرئيسية أو ملاحة المساعدة إلا أنه تجدر الإشارة إلى استبعاد السفن العامة من نطاق الرهن البحري كما تستثنى السفن المملوكة للدولة أو الجماعات المحلية من الرهن البحري.<sup>2</sup>

كما يسمح القانون البحري الجزائري رهن السفينة وهي قيد الانشاء استنادا للفقرة 02 من المادة 58 من القانون البحري الجزائري.

كما ينشأ هذا الرهن بموجب عقد يجمع بين الدائن المرتهن والمدين الراهن وهو مالك السفينة والا كان العقد باطلا، وهذا ما جاء في نص المادة 57 من القانون البحري الجزائري التي نصت بقولها: "يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط من مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن والا عد باطلا ولكن لا يشترط أن يكون هو المدين المضمون بالرهن".<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - حسن عبد اللطيف حمدان، التأمينات العينية دراسة تحليلية شاملة لاحكام الرهن والتأمين والامتياز، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان ، 2007 ، ص 62

<sup>2</sup> - المادة 56 من القانون البحري.

<sup>3</sup> هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 167.

ولصحة هذا العقد يجب توافر الأركان الموضوعية والركن الشكلي والتي سنتطرق لها فيما يلي:

**أ- الأركان الموضوعية:**

**الرضا:**

يجب أن يوافق مالك السفينة على الرهن والا كان عقد الرهن باطلًا أما في حالة تعدد الشركاء فيجب أن يوافق أغلبهم .كما يجوز لكل مالك شريك أن يرهن حصته المشاعة على السفينة محل الرهن.

**- المحل:**

تنص المادة 58 من القانون البحري: يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها مالم يتفق الأطراف على خلاف ذلك" نلاحظ من خلال ما سبق ذكره أن المشرع الجزائري استثنى حمولة السفينة باعتبار أن الحمولة تشكل الحالة المدنية للسفينة طبقا لل المادة 18 من القانون البحري بقولها: أن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها " كما أن الرهن البحري لا يشمل عادة المؤن ووقود السفينة كما يستثنى من الرهن جميع المنشآت غير المخصصة للملاحة البحرية.

**ب- الشكل:**

تفرغ إرادة الأطراف في إطار سند رسمي وعليه تعبير الرسمية ركنا أساسيا لصحة العقد والا عد باطلأ وهذا ما نصت عليه المادة 57 من القانون البحري والتي جاء فيها ما يلي: " يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة والا عد باطلأ ويجب أن يحتوي هذا السند على البيانات الضرورية

" كما يجب أن يسجل الرهن في سجل السفينة طبقاً للمادة<sup>1</sup> 63 كما يتم حفظ الرهن لمدة 10 سنوات بدءاً من تاريخ قيده أو إجرائه.<sup>2</sup>

**– واجب المحور الخامس من المقرر:**



**السؤال: أجب بـ صحيح أو خطأ مع التعليل الرهن البحري هو حقاً عيناً يمنح للدائن على السفينة**

<sup>1</sup> المادة 63 من الامر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري.

<sup>2</sup> المادة 66 من المرجع السابق.

المحاضرة رقم 06 : العناصر التي يرد عليها الرهن البحري وأثاره تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من خلال المحور السادس من هذه الدروس هي:

- التعرف على العناصر التي يرد عليها الرهن البحري.

- التعرف على أثار الرهن البحري.

أولاً - العناصر التي يرد عليها الرهن البحري:

يقع الرهن البحري على السفينة وكل ملحقاتها مالم يتفق الطرفان وهما المدين الراهن والدائن المرتهن على استبعادها كلها أو بعضها من نطاق الرهن<sup>1</sup>.

كما يمارس الدائنوون المرتهنوون حقوقهم على عناصر أخرى تحل محل السفينة والتي أشارت إليها المادة 62 من القانون البحري الجزائري وهي:

- كل التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية التي تتعرض لها السفينة المرهونة.

- التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن مهام الإسعاف أو الإنقاذ منذ تسجيل الرهن

- تعويضات التأمين على هيكل السفينة.

- ثانياً - أثار الرهن البحري:

- للرهن البحري عدة أثار ومن أهمها إمكانية تتبع الدائن المرتهن السفينة في يد أي كانت طالما بقي دينه مضمون بالرهن دون وفاء.

<sup>1</sup> - كمال طه مصطفى، أصول القانون البحري، مطبعة دار نشر الثقافة ، ط 1 ، الإسكندرية ، 1952 ، ص 754

– كما يتمتع الدائن المرتهن بحق التقدم والأفضلية ومنه يمنح له الحق في التقدم لتحصيل دينه بالأولوية طبقاً لنص المادة 65 من القانون البحري الجزائري والتي جاء فيها: "إذا أنشئ رهنان أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنوون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم"<sup>1</sup> ومنه يتقدم الدائن المرتهن على بعض الدائنيين الممتازين المحددين في نص المادة 73 من القانون البحري ، وهي الديون الناتجة عن العقود المبرمة ، أو العمليات المنفذة من طرف الربان خارج ميناء تسجيل السفينة ، أو الديون التعاقدية الناشئة عن الفقدان والخسائر التي تلحق الحمولة أو الحقائب. كما ينقضي الرهن إما بصفة تبعية، وذلك بانقضاء الدين المضمون بالرهن أو ينقضي وفقاً للقواعد العامة إما بالإبراء ، والمقاصة والتجديد ، أو التقادم أو ينقضي الرهن دون انقضاء الدين للأسباب المحددة أدناه:

- في حالة تنازل الدائن المرتهن على الرهن.
- تطهير السفينة من الرهن بإيداع الثمن لدى خزينة المحكمة لتسديد جميع ديون الدائنيين المرتهنين.
- بيع السفينة حيث تنتقل حقوق الدائنيين إلى ثمن بيعها.
- هلاك السفينة وفي هذه الحالة ينتقل الرهن إلى حطامها.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحري، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2008، ص 142 وما بعدها

<sup>2</sup> المادة 68 من القانون البحري الجزائري.

## واجب المحور السادس من المقرر



السؤال: ماهي آثار الرهن البحري

## المحاضرة رقم 07 : عقد النقل البحري للبضائع

يعد نقل البحري للبضائع من أهم وسائل النقل البحري في القرن 21 الذي يتاح توريد وتصدير أي نوع من الحمولة مهما كان وزنها، ومنه فهو يعد عصب تداول السلع والبضائع بحرا<sup>1</sup> كما أنه يعتبر من أرخص وسائل النقل والأقل تكلفة مقارنة مع أنواع أخرى من وسائل وطرق النقل.<sup>2</sup>

ومنه تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من خلال المحور السابع هي:

- التعرف على عقد النقل البحري للبضائع.
- التعرف على خصائص عقد النقل البحري للبضائع.
- تحديد مسؤولية الناقل البحري.

أولاً - تعريف عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه:

أ- تعريف عقد النقل البحري للبضائع

أشار القانون البحري الجزائري إلى عقد النقل البحري للبضائع باعتبار الجزائر دولة ساحلية تطل على البحر الأبيض المتوسط بساحل طويلاً يتجاوز 1600 كم في الباب الثالث من الكتاب الثاني المعنون بنقل البضائع من المادة 738 إلى المادة 816 حيث عرفت عقد النقل البحري للبضائع المادة 738 بقولها : العقد

<sup>1</sup> - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 237 .  
- كما يمكن الاطلاع أيضاً على:

*NNOCENT FEITZE KAMDEM, la responsabilité du transporteur maritime de 3 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.), Faculté du droit université Laval, Québec, Canada, Décembre 1999.p.1.*

<sup>2</sup> - ABDENOUR 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*

الذي يتتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة الشاحن لقاء أجر معلوم " ، ومنه فعقد النقل البحري هو عقد يتتعهد بموجبه الناقل بنقل البضائع عن طريق البحر من ميناء الى آخر ، ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسمى أجرة الحمولة وهذا بعد مصادقة الجزائر على معايدة بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد القواعد الخاصة بنقل البضائع بحرا المعدلة بموجب بروتوكول بروكسل المؤرخة في 23/02/1968 ، واتفاقية هامبورغ المؤرخة في 31/05/1978 والتي دخلت حيز النفاذ سنة 1992. الا أنه تجدر الإشارة أن نشاطات النقل البحري كانت تحتكرها الدولة بواسطة مؤسسات عمومية<sup>1</sup> . الا أنه بعد صدور القانون البحري رقم 05-98 تم تعديل المادة 571 بالمادة 43 التي جاء فيها:

"النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع امتياز" ، وهذا يبرره الانفتاح الاقتصادي الذي عرفته الجزائر خلال تلك الفترة الزمنية.<sup>2</sup> ومنه فعقد النقل البحري يتم بين طرفين وهما الناقل البحري، والشاحن البحري حيث يتتعهد الناقل البحري بموجب هذا العقد بإيصال بضاعة معينة من ميناء لأخر بينما يتتعهد الشاحن بدفع مبلغ مالي كأجر لنقل الحمولة.<sup>3</sup>

#### ب- خصائص عقد النقل البحري:

يتميز عقد النقل البحري بمجموعة من الخصائص وهي:

- عقد النقل البحري هو عقد رضائي بين الناقل البحري والشاحن البحري.

<sup>1</sup> - المادة 571 من الامر رقم 76-80: "ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري واستئجار السفن والإرشاد البحري وايداع السفن ، وسمسرة الحمولات والشحن والتفریغ في الشاطئ والقطر لدى دخول ومجادرة الموانئ الجزائرية وكذلك الملاحة الساحلية بين جميع الموانئ الجزائرية"

<sup>2</sup> - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري- دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، فرع المسؤولية المهنية، جامعة تizi وزو ، 2013 ، ص 09.

<sup>3</sup> - المادة 738 من القانون البحري.

- عقد النقل البحري هو من العقود التجارية بالنسبة للناقل.
- عقد النقل البحري عقد يتم كتابة التي تعتبر شرطا للإثبات (المادة 749)
- عقد النقل البحري عقد ملزم للطرفين حيث يلتزم بموجبه النقال بنقل البضاعة وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل اليه.

### ثانيا- مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

يلتزم الناقل البحري للبضائع بإيصال الشحنة سالمة في الميعاد المحدد في ميناء الوصول، ومنه فان مسؤوليته تقوم على التزامه بتحقيق نتيجة، وهي تسليم البضاعة في الحالة التي استلمها فيها ومنه تقوم مسؤوليته في حالة عدم تحقق هذه النتيجة كهلاك البضاعة، أو تلفها أو وصولها متأخرة، ومنه فمسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد نقل البضاعة وفيما يلي سنتطرق لأساس مسؤولية الناقل وحالات الإعفاء منها.<sup>1</sup>

#### أ- أساس مسؤولية ناقل البضاعة:

تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس إفتراض المسؤولية باعتباره مسؤولا عن أي ضرر يلحق بالبضاعة بمجرد وصوله إلى ميناء التفريغ لكون البضاعة في مرحلة النقل موضوعة تحت رقباته وحراسته، ومنه فهو مسؤول عن أي ضرر يلحق بها حتى ولم يتسبب هو شخصيا في وقوعه ومنه فأساس هذه المسؤولية هو مبدأ الالتزام بتحقيق نتيجة وهي تسليم البضاعة في أحسن حال.

<sup>1</sup> - أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري ..، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 2، العدد 1، 2015، ص ، 205 وما بعدها .

كما تطبق عليه قاعدة إفتراض الخطأ ومنه فإن الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة التلف أو التأخير في التسليم في هذه الحالة تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض.

أما بالنسبة للتعويض عن خسارة البضائع فيكون بالرجوع إلى قيمة البضائع ومكان التفريغ طبقاً لعقد النقل، ومنه فالتصريح بقيمة البضائع المحدد في وثيقة الشحن يكون حجة على الناقل البحري إلا إذا أثبتت الناقل أن القيمة الحقيقة للبضائع أقل من القيمة المصرح بها وهذا استناداً لنص المادة 807 من القانون البحري.

### ب- حالات الإعفاء من المسؤولية:

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبتت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناتج عن أحد الأسباب التي نصت عليها المادة 803 من القانون البحري وهي:

#### ❖ حالات الإعفاء من المسؤولية المرتبطة باستغلال السفينة:

- يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية طبقاً للمادة 803 إلا أنه أضاف أن هذا الإعفاء لا يقوم إلا بتقديم دليل أنه قام بواجباته المحددة في المادة 1770<sup>1</sup>.

- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون عن الناقل وهي كل الأخطاء الفنية التي تقع أثناء قيادة السفينة أما الأخطاء المتعلقة بالحفظ، والتفريغ والتسليم يتتحملها الناقل البحري.

- يعفى الناقل البحري أيضاً من المسؤولية في حالة الحريق إلا إذا كان سببه الإهمال.

<sup>1</sup> من مهام الناقل البحري قبل وضع السفينة في حالة ملاحة القيان بتجهيزها وتنظيف اقسامها وخاصة الأمان التي توضع فيها البضائع بشكل جيد يضمن حمايتها من أي تلف.

## ❖ حالات الإعفاء الأجنبية عن إستغلال السفينة:<sup>1</sup>

- الحوادث البحرية.
- القوة القاهرة.
- الإضرابات الجوية مما يؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام.
- وجود عيب خفي.
- إنقاذ حياة أشخاص في البحر.

\*كما تجدر الإشارة أن المادة 811 من القانون البحري جاء فيها أنه "يعد باطلًا وعديم الأثر كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر يهدف إلى:

- إبعاد مسؤولية الناقل البحري الناجمة عن المواد 803-802-773-770-804 من القانون البحري.

- إبعاد مسؤولية الناقل عن عدم صلاحية السفينة.<sup>2</sup>
- شرط ابعاد مسؤولية الناقل لعدم بذل عناية في إنزال البضائع.
- شرط اعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه الشخصي.
- شرط عدم مسؤولية الناقل عن عدم تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه.<sup>3</sup>
- شرط التنازل للنقل عن التامين عن البضائع.

<sup>1</sup> - أحمد مدني ، المرجع السابق ، ص 209.

<sup>2</sup> المادة 770 من القانون البحري.

<sup>3</sup> - المادة 804 من القانون البحري.

– واجب المحور السابع من المقرر:



– السؤال: عرف عقد نقل البضائع وأهم خصائصه؟

## المحاضرة رقم 08: دعوى المسؤولية ومبادرتها

بعد إستنفاد جميع الطرق الودية يمكن للمتضرر أن يرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري<sup>1</sup> ولكن مع مراعاة الجانب الاجرائي لدعوى المسؤولية باعتبار عقد النقل البحري يعد نشاطا تجاريأ حسب ما جاء في نص المادة 03 من القانون التجاري الجزائري، ومنه فيجب أن يتم مراعاة الإختصاص النوعي والاختصاص المحلي. ومنه تتمثل الأهداف الخاصة المرجو تحقيقها من خلال المحور السابع هي:

- التعرف على التدابير الإجرائية عند مباشرة دعوى المسؤولية.
- كيفية إثبات الضرر.
- تقادم دعوى المسؤولية.

### أولاً - مراعاة التدابير الإجرائية عند مباشرة دعوى المسؤولية

#### أ- الاختصاص النوعي:

يعتبر عقد النقل البحري عملا تجاريأ بالنسبة للناقل والشاحن على حد سواء ومنه فان دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري يختص بالنظر فيها الفرع التجاري بالمحكمة ولا يجوز لأطراف الدعوى مخالفه الاختصاص النوعي إلا في حالتين وهما:

- حالة التسوية الودية.
- اللجوء للتحكيم.

<sup>1</sup> - سيد أحمد بن ددوش ، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 5، العدد 1, 2018، ص 313

**ب- الاختصاص المحلي:**

نصت المادة 754 من القانون البحري ترفع القضايا المتعلقة بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا ، وحسب قانون الإجراءات المدنية والإدارية فالمحكمة المختصة بالنظر في مثل هذه الدعاوى هي المحكمة التي يتم فيها تسليم البضاعة أو أمام المحكمة التي يتم الوفاء في دائرة اختصاصها اذا كان النقل داخلي أما اذا كان النقل البحري دولي فتسري عليه في هذه الحالة إتفاقية بروكسل.<sup>1</sup>

**ثانيا- إثبات الضرر:**

يقع عبئ اثبات الضرر الذي يلحق بالبضاعة سواء في حالة هلاكها أو تلفها أو تأخر تسليمها على المتضرر.

**أ- الالتبات في حالة الهلاك ببضاعة:**

في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي للبضاعة يقوم المدعي بإثبات إسلام ناقل البضائع للبضاعة في حالة جيدة بكافة طرق الالتبات.

**ب- الالتبات في حالة التلف:**

على المتضرر في هذه حالة اثبات تلف البضاعة أثناء نقلها نتيجة عملية النقل أو التأخر في تسليمها مما أدى إلى تلفها ، فيقع على عاتق المرسل إليه تبليغ الناقل كتابيا قبل أو وقت تسليم البضاعة بأي عيب فيها أما اذا لم تكن العيوب ظاهرة فيتم التبليغ عنها في ظرف 03 أيام اعتبارا من استلام البضائع .كما يعاين المرسل

<sup>1</sup> - الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد مسؤولية ملاك السفينة البحرية الموقعة في بروكسل لسنة 1957 المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 74-64 المؤرخ في 8 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 56 لسنة 1964.

إليه التلف عن طريق محضر يتم اعداده عند الاستلام ويتمكن أيضاً أن يستعين بخبراء لتحديد وقت حدوث التلف.<sup>1</sup>

#### ج- الإثبات في حالة التأخير في التسلیم:

يمكن للطرف المتضرر أن يثبت التأخير في التسلیم بمحضر معاينة يتم إجرائه عند وصول البضاعة إلى ميناء التسلیم، ومنه فإذا وصلت البضاعة في ميعاد لم يحدد في وثيقة الشحن يسهل إثبات ذلك بالرجوع إلى عقد النقل البحري. كما يمكن أن يوجه اعذاراً للناقل بوجوب تسلیم البضاعة وذلك عند انقضاء الأجل المتفق عليه بين الطرفين، وتتجدر الإشارة أن المرسل إليه البضاعة يمكنه معاينة الضرر عن طريق المعاينة الحضورية.<sup>2</sup>

#### ثالثا- تقادم دعوى المسؤولية:

نصت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1923 على أنه في جميع الأحوال تنتفي عند ناقل السفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهايكل ، أو التلف اذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسلیم البضاعة، أو من التاريخ الذي ينبغي تسلیمها فيه" ، وتقادم هذه الدعوى طبقاً لنص المادة 743 من القانون البحري التي جاء فيها أنه تقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد كما يمكن أن تمتد إلى سنتين باتفاق يبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث البحري.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - المرجع السابق ، ص 207

<sup>2</sup> - نصت المادة 790 من القانون المدني الجزائري بقولها : " اذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبلغ الناقل ، أو ممثله كتابياً قبل او في وقت تسلیم البضاعة واذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس".

<sup>3</sup> - حمد خالدي، التقادم و أثاره في القانون المدني الائرى على ضوء اتهاد المحكمة العليا و م لة الدولة، دارهومة، الجزائر ، 2016 ص 19

أما بالنسبة لدعوى الرجوع فهي الدعوى التي يرفعها الشخص الذي قام بالوفاء مكان المدين وهو الناقل، كضمان ضد المدين الحقيقي وتتقادم هذه الدعوى بثلاثة أشهر من اليوم الذي سدد فيه المبلغ المطلوب به.

#### رابعاً - وقف التقادم:

يتم وقف التقادم طبقاً لنص المادة 316 من القانون المدني في حالة وجود مانع مبرر شرعاً أو انعدام النائب القانوني لعدم الأهلية، والغائبين والمحكوم عليهم ومنه يوقف التقادم من يوم زوال الحالة التي منعت الدائن من التصرف إذا كانت مدة التقادم محدد بسنة.<sup>1</sup>

#### خامساً: - قطع التقادم:

حصر القانون المدني قطع التقادم في مادتين وهما المادة 317-318 من القانون البحري والمتمثلة في الحالات الآتية :

-رفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة في الحجز.  
-إذا أقر المدين بحق الدائن اقراراً صريحاً أو ضمنيًّا وكذا المصالحة بين الدائن والمدين.

### واجب المحور الثامن من المقرر



**السؤال: هل تتقادم دعوى المسؤولية؟**

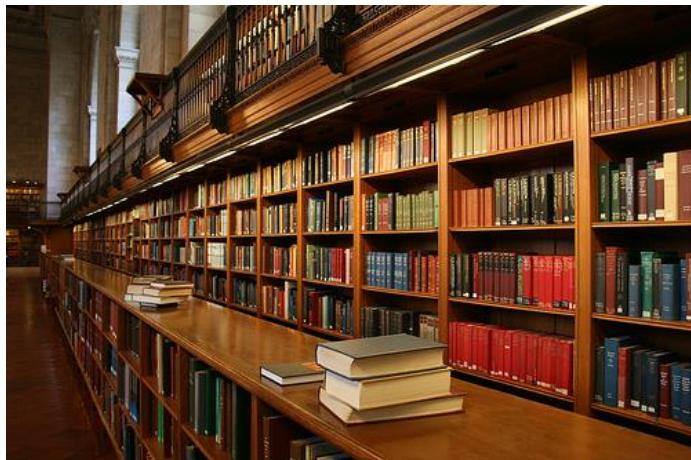
<sup>1</sup> -- سيد أحمد بن ددوش ، مرجع سابق ، ص 323

## الخاتمة:

في ختام هذه المحاضرات نخلص أن القانون البحري الجزائري يعتبر من القوانين الهامة المنظمة للنشاطات البحرية داخل المياه الإقليمية للدولة كالملاحة البحرية والصيد البحري والنقل والتجارة البحرية و التي نظمها الأمر رقم 76 – 80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري العدد 1419 / 10 أبريل 1977 ، والقانون رقم 98 – 05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري العدد 47 / 27 يونيو 1998 ، والقانون رقم 10 – 04 مؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري العدد 46 / 18 غشت 2010

حيث تناولت هذه التعديلات المتتالية عدة مسائل كتحديد نطاق الملاحة البحرية والتعرف على أداة الملاحة البحرية اضافة الى تحديد أشخاص الملاحة البحرية مع القاء الضوء على الامتيازات البحرية والرهون البحرية التي ترد على السفينة اضافة الى التطرق لعقد النقل البحري للبضائع. وتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات اعفائه منها... وغيرها.

## قائمة المراجع :



## أولا- المراجع باللغة العربية:

## - الكتب:

- بوكعبان العربي ، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دار الغرب للنشر والتوزيع وهران ، طبعة سنة 2002.
- حسن عبد اللطيف حمدان ، التأمينات العينية دراسة تحليلية شاملة لأحكام الرهن والتأمين والامتياز ، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان ، 2007
- سميحة القيلوبي ، موجز القانون البحري ، مكتبة القاهرة الحديثة ، ط 1969
- عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان الأردن ، 2011.
- كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، 2000
- مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ط 2006
- عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2008
- موسى حسن طالب ، القانون البحري ، دار النشر والتوزيع ، الأردن 2004
- محمود شحاط ، الموجز في القانون البحري الجزائري ، دار بلقيس ، 2004
- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2004
- طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2007

ذكي الشعراوي ، القانون البحري – السفينة- ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1989  
-المقالات العلمية :

-أحمد مدني ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري ، المجلة

الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 2, العدد 1، 2015

-أمينة بورطال ، الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 5, العدد 1, 2018

-سيد أحمد بن ددوش ، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل المجلد 5، العدد 1, 2018

- محمد أمين شيخي ، وكيل السفينة في عقد النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، المجلد 3, العدد 1 ، 2016

- يوسف التومي أحمد، سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري، دفاتر البحوث العلمية ، المجلد 10 ، العدد 02 ، 2022

- الرسائل الجامعية :

- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري- دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، فرع المسؤولية المهنية، جامعة تizi وزو ، 2013.

- بوكورو منال، إستعلال الموارد الحية في أعلى البحار، رسالة ماجستير ، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة ، كلية الحقوق ، 2013-2014

- القوانين:

- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري، ج ر رقم 74 لسنة والقانون رقم 10 – 04 المؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010، المعدل والمتمم للأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري العدد 46 / 18 غشت 2010.

القانون رقم 11-01 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات ، المعدل والمتمم  
 لقانون رقم 22-14 الجريدة الرسمية العدد 48 المؤرخة في 17 جويلية 2022  
 ثانيا – المراجع باللغة الأجنبية :

### *Scientific articles*

-Alain le BAYON, *dictionnaire de droit maritime*, presse universitaires de Rennes, 2004

-Antoine vealard, *Droit maritime* ,presse universitaire de France, Paris ,1997

-DALE DE REMER & DONALD W. MCLEAN, *Global Navigation for Pilots*, Aviation Supplies & Academics, 1999

### *Theses*

-ABDENOUR 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

-NNOCENT FEITZE KAMDEM, *la responsabilité du transporteur maritime de 3 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.

- ABDENOUR 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.

-NNOCENT FEITZE KAMDEM, *la responsabilité du transporteur maritime de 3 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

## الامتحان النهائي والتقييمي لمقرر دروس عبر الخط في مقاييس القانون البحري



حدد المركز القانوني للسفينة موضحا النتائج القانونية المترتبة على ذلك ؟

## فهرس المحتويات

2 .....	مقدمة:
6 .....	المحاضرة رقم 01: ماهية القانون البحري والملاحة البحرية
14 .....	المحاضرة رقم 02: نطاق القانون البحري (الملاحة البحرية)
19 .....	المحاضرة رقم 03: أداة الملاحة البحرية (السفينة) ونظامها القانوني
26 .....	المحاضرة رقم 04: أشخاص الملاحة البحرية (الطاقم البحري)
34 .....	المحاضرة رقم 05 : الامتيازات البحرية والرهون البحرية التي ترد على السفينة
40 .....	المحاضرة رقم 06 : العناصر التي يرد عليها الرهن البحري وأثاره
43 .....	المحاضرة رقم 07 : عقد النقل البحري للبضائع
49 .....	المحاضرة رقم 08: دعوى المسؤولية ومبادرتها
53 .....	الخاتمة:
54 .....	قائمة المراجع :
57 .....	الامتحان النهائي والتقييمي لمقرر دروس عبر الخط في مقاييس القانون البحري
58 .....	فهرس المحتويات