

جامعة جيلالي بونعامة – خميس مليانة

كلية الحقوق العلوم السياسية

قسم الحقوق

السنة الثالثة قانون خاص

دروس عبر الخط في مقياس

القانون البحري

السنة الجامعية

2022/2021

الفصل الأول: القانون البحري وتطوره التاريخي

المبحث الأول: ماهية القانون البحري

من تسميته يبدو القانون البحري مُختلفًا عن القوانين البرية والجوية في نوع العلاقات التي ينظمها، وهي العلاقات القانونية الناجمة عن استغلال البحر. وهو بذلك له مصادره الخاصة التي يستمدّ منها قواعده.

المطلب الأول: مفهوم القانون البحري

يقصد بالقانون البحري مجموع القواعد المنظّمة للعلاقات الناشئة بين الأفراد والهيئات الخاصة بسبب استغلال السفينة في الملاحة البحرية، أي أنه ينظم مسائل النقل البحري وصلاحيات السفينة للملاحة البحرية.

الفرع الأول: المعنى الواسع للقانون البحري

تتنوّع قواعد القانون البحري وتشمل كافّة العلاقات القانونية التي يكون البحر مسرحًا لها، وهو بذلك له ارتباط بفروع القانون المختلفة في كل من القانون العام والقانون الخاص. وهو بذلك يقسّم وفقا للتقسيم التقليدي لفروع القانون إلى القانون البحري العام والقانون البحري الخاص.

أولاً: القانون البحري العام: موضوع القانون البحري العام هو ما تفرضه الدولة بصفتها صاحبة السلطة والسيادة، ويقسم إلى ثلاثة أقسام:

(1) القانون الدولي العام البحري: ينظّم العلاقات البحرية بين الدّول، في استخدامات البحر أثناء السلم والحرب واستغلال الثروات البحرية.

(2) القانون الإداري البحري: ينظّم المسائل المتعلقة بإشراف الدولة على موانئها وسفنها وعلى الرقابة وحفظ الأمن والنظام في الموانئ، وقواعد الإرشاد البحري، وتدريب الربانة ومنح الشهادات لهم. وهناك مواد كثيرة في التقنين البحري الجزائري تحتوي على هذا النوع من القواعد، مثل المواد 12_1 بعنوان التنظيم الإداري والإقليمي للملاحة البحرية.

(3) القانون الجنائي البحري: ينظّم المسائل الجنائية المتعلقة بالجرائم الماسّة بتنظيم الملاحة البحرية. مثل جرائم التلوّث البحري في المادة 216 والاختصاص الجزائي في الحوادث البحرية المادة 294_298 في الباب الثاني من الكتاب الأول "الملاحة البحرية ورجال البحر". والأحكام الجزائية والإجرائية الخاصة برجال البحر في الباب الثاني "رجال البحر" من الكتاب الأول "الملاحة البحرية ورجال البحر" في المواد

477_567 و"أحكام جزائية" عنوان الباب السابع من الكتاب الثالث الخاص بالاستغلال المينائي بالمواد 939_955. وجنحة المسافرين خفية بالمادة 859. والباب الخامس من الكتاب الثاني المتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة تحيل إلى العقوبات المقررة في المواد 543_545 ضمن الفقرة المعنونة بـ "الجنح والجنايات البحرية".

وتجدر الإشارة إلى أن موضوع القانون البحري Droit maritime يختلف عن موضوع قانون البحار Droit de la mer الذي هو من فروع القانون الدولي العام الذي يهتم بتقسيم البحر المختلفة وحقوق وواجبات الدول فيها. أما القانون البحري فيهتم بالنقل البحري وبالسفينة وصلاحياتها للملاحة البحرية ومواجهة مخاطر البحر.

ثانيا: القانون البحري الخاص: هو القانون الذي ينظم الاستغلال البحري وما ينجم عنه من علاقات بين مباشري الاستغلال والمنتفعين به ويشتمل على:

(1) القانون الدولي الخاص البحري: يصطلح على مسائل التنازع التي تثور بشأن تحديد الاختصاص التشريعي والقضائي في ميدان العلاقات البحرية الخاصة.

(2) القانون التجاري البحر: الذي يُعنى بتنظيم العلاقات القانونية الخاصة الناشئة بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام العقود البحرية.

(3) القانون المدني البحري: يُطلق الفقه هذه التسمية على بعض أحكام القانون البحري المنتظمة لحقوق الامتياز والرهن البحري وعقد استئجار السفينة وعقد بيعها وأحكام ملكية السفينة وغيرها من الأحكام التي تتنوع بين نظام المنقول ونظام العقار.

الفرع الثاني: المعنى الضيق للقانون البحري

يقصد بالقانون البحري مجموع القواعد المنظمة للروابط الناشئة بين الأفراد والهيئات الخاصة بسبب استغلال السفينة في الملاحة البحرية.

فهو يُعنى بتنظيم العلاقات القانونية الخاصة الناشئة بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام العقود البحرية. وتسمى هذه القواعد بالقانون التجاري البحري، حيث يعتبر النشاط البحري من الأعمال التجارية حسب الفقرة 15 من المادة الثانية من القانون التجاري الجزائري التي نصت على أنه يعدّ عملاً تجارياً بحسب موضوعه:

"- كلّ مقاوله لبيع أو صنع أو شراء أو إعادة بيع السفن المعدّة للملاحة البحرية، وكل شراء أو بيع لمؤن السفن.

- كلّ تأجير أو اقتراض أو قرض بحري بالمغامرة.

- كلّ عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية.

- كلّ الاتفاقيات المتعلقة بأجور الطاقم وإيجارهم، وكلّ الرحلات البحرية."

المطلب الثاني: مصادر القانون البحري

يستمدّ القانون البحري قواعده من مصادر رسمية هي التشريع والأعراف البحرية، ومصادر تفسيرية غير رسمية هي الفقه والقضاء.

الفرع الأول: التشريع

يطبّقه القاضي قبل غيره من المصادر، ويقصد به تقنين البحري والتشريعات البحرية الأخرى اللاحقة له تنفيذاً لنصوصه. والمعاهدات الدولية المصادق عليها، بالإضافة إلى القواعد العامة في التقنين التجاري والمدني عند عدم وجود نصّ يحكم النزاع في التقنين البحري.

الفرع الثاني: الأعراف البحرية

هي مجموع القواعد التي وضعها العاملون في البحر واتبعوها لفترة طويلة مع اعتقادهم بضرورة احترامه، حيث يلجأ إليها القاضي عند افتقاد النصّ التشريعي حول نزاع مطروح أمامه. ويستعين القاضي كذلك بالعادات البحرية، التي هي قواعد تواتر المشتغلون في البحر على اتباعها بصفة منتظمة، حيث لا تستمدّ قوتها الإلزامية من اعتقاد المعنيين بها بل من إرادة المتعاقدين واتجاهها صراحة أو ضمناً إلى الأخذ بها.

الفرع الثالث: الفقه والقضاء

هما مصادران تفسيريان احتياطيان للقانون البحري يستعين بهما القاضي على سبيل الاستئناس لا الإلزام، تتمثل في الاستناد إلى حكم قضائي سابق فصل في مسألة مماثلة، أو إلى آراء الفقه التي لها دور كبير في تفسير وتطوير أحكام القانون البحري.

المطلب الثالث: خصائص القانون البحري

إنّ فكرة المخاطر البحرية جعلت القانون البحري يتميّز ويستقلّ بذاته عن القانون البرّي ببعض الخصوصيات. كما أنّ تماثل ظروف ومجالات تطبيقه، والمصالح المشتركة للدّول جعلته يتّسم بالطّابع العالمي.

الفرع الأوّل: ذاتية القانون البحري :

ينكر بعض الفقه أن للقانون البحري خصوصية وذاتية، ويصرّ على اعتباره جزءاً من القانون التجاري، مثلما ذهب إليه المشرّع الفرنسي عندما نظّمه في الكتاب الثاني من القانون التجاري، ويستندون في ذلك إلى الطبيعة التجارية للعمليات القانونية المتعلّقة بالملاحة البحرية، لكنّ الرّاجح لدى الفقه أنّ القانون البحري ينفرد بأنظمة قانونية خاصّة به دون أن يكون تابعاً للقانون التجاري أو فروع القانون الأخرى، ويُذكر من بين مظاهر هذه الذاتية ما يلي:

(1) القانون البحري ينطبق على ملاحة الصيد والنزهة وهما ليسا من الأعمال التجارية الواردة في المادة الثانية من القانون التجاري والتي تخصّ الملاحة التجارية فقط.

(2) الإثبات في القانون البحري ليس حرّاً كما في القانون التجاري بل يقوم على الكتابة كقاعدة عامّة.

(3) التأمين البحري أسبق ظهوراً من التأمين البرّي.

(4) يعرف القانون البحري نظاماً أصيلاً خاصّاً به ويعتبر خروجاً عن القواعد العامّة للقانون، وهو نظام الخسائر المشتركة، المواد (308_331) ق ب ج.

(5) فكرة الإنقاذ البحري أو واجب السفينة الأقرب إلى السفينة المهدّدة بالخطر في إنقاذها، وأحكام التعويض عن الإنقاذ.

(6) ينفرد القانون البحري بنظام المسؤولية المحدودة لمالك السفينة والذي يعتبر خروجاً عن القواعد العامّة في القانون المدني والتجاري الذي يأخذ بالمسؤولية الشخصية المطلقة.

(7) تتميّز أغلب قواعد القانون البحري بطابع التوحيد الدّولي بسبب الطبيعة الدّولية للملاحة البحرية، وهو الأمر الذي لم تحقّق محاولاته نجاحاً في الفروع الأولى للقانون.

الفرع الثاني: عالمية القانون البحري :

يتجلى الطابع العالمي للقانون البحري من خلال جملة المظاهر والأسباب التي تجعله عالميًا، ومن خلال الجهود الدولية المبذولة في توحيد قواعده.

أولاً: مظاهر وأسباب عالمية القانون البحري :

إنّ تشابه ظروف تطبيق القانون البحري في جميع أنحاء العالم جعلت أحكامه واحدة لا تتغير من دولة لأخرى، وهو ما جعل منه قانوناً عالمياً. ونذكر من بين مظاهر وأسباب عالمية القانون البحري ما يلي:

(1) وحدة المصدر التاريخي لقواعد القانون البحري:

كان القانون البحري في العصور القديمة والوسطى قانوناً عالمياً، حيث كانت المحاكم البحرية في مختلف الموانئ تطبق قواعد مصدرها واحد، واعتاد تجّار البحر والملاحين على اتباع أعراف وعادات بحرية تكوّنت عبر العصور تلائم الملاحة البحرية، فلم يكن باستطاعة البحّارة أن يخضعوا لقوانين مختلفة باختلاف الموانئ التي يرسون فيها، كون التجارة بالسفن عبر العالم تخضع لنفس الظروف الطبيعية المتشابهة، ممّا أدى إلى بروز قواعد قانونية متشابهة مضمّنة على التجارة البحرية الصيغة العالمية، فمخاطر النقل البحري لا تختلف باختلاف المناطق، عكس النقل البرّي. لكن منذ مطلع القرن 18 بدأت تنقص فكرة عالمية القانون البحري، حيث بدأت كل دولة تشرّع قانوناً مستقلاً بذاته يخدم المصالح الوطنية، وحل التشريع محل العرف، وأدّى ذلك إلى ظهور المصالح المتناقضة بين الدّول الناقلة والدّول الشاحنة، وهذا الصراع بين الدّول نجمت عنه عرقلة التجارة البحرية.

(2) الطابع الدّولي للعلاقات القانونية البحرية:

لا يعقل أن تبقى العلاقات القانونية البحرية حبيسة التشريع الدّخلي، فهي علاقات دولية بطبيعتها بسبب الصيغة الدولية للتجارة البحرية وبسبب تعدّد جنسيات أطراف الملاحة البحرية كالناقل والشاحن والمؤمّن، ومالك السفينة المنقذة أو المساعدة.

أ) الطابع الدّولي للتجارة البحرية، ونسبة التجارة الدولية تفوق بكثير نسبة التجارة الوطنية، والشاحن يجب أن يكون على علم بالقانون الذي سيحكم التزامات الناقل ومسؤولياته لإمكان إجراء التأمين على البضائع، وكذلك شركة التأمين التي تملك حق الرجوع على الناقل يجب أن تعرف مدى مسؤوليته وهل هي مقيّدة أم مطلقة؟ كما أنّ البنوك يهتمّون بأن تعرف قيمة سند الشحن لأنّه يمثّل الوثيقة الرئيسية في فتح الاعتماد المستندي.

ب) السفينة ترسو في موانئ دول مختلفة، وهي أثناء رحلتها قد تتعرض لحوادث التصادم مع سفينة ذاتية من جنسية مغايرة ومن ثمّ تحتاج إلى مساعدة وإنقاذ من طرف سفينة ثالثة وهذه الأخيرة تستحقّ التعويض على عملية الإنقاذ.

ج) تعدد جنسيات أطراف الملاحة البحرية كالناقل والشاحن والمؤمن.

د) الطابع الدولي للعقود البحرية كعقد النقل وعقد التأمين وسند الشحن.

3) الطابع الدولي لقواعد الملاحة البحرية:

تكمن مظاهر الطابع الدولي لقواعد الملاحة البحرية فيما يلي:

أ) مقتضيات الأمن والاستقرار في الملاحة البحرية تتطلب تدويل هذه القواعد، فلو أنّ كل سفينة تمسّكت بقواعدها الوطنية في الإبحار لأدّى ذلك إلى كثرة حوادث التصادم البحري لعدم توحيد قواعد الإشارات الضوئية والصوتية والمناورات الملاحية، ومثال ذلك قواعد المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح بموجب معاهدة لندن 1960.

ب) قواعد قياس الحمولة لدفع مستحقات الموانئ التي ترسو فيها السفينة أثناء رحلتها، حيث يجب أن تكون شهادة الوزن الصادرة من إحدى الدول سارية المفعول في كل موانئ الدول ومثال ذلك اتفاقية أوصلو (1957).

ثانياً: جهود التوحيد الدولي لقواعد القانون البحري

1) إنّ الطابع الدولي للتجارة البحرية وامتدادها خارج حدود الأقاليم الوطنية والجهوية فرض على جميع الدول واجب توحيد الجهود لوضع قواعد قانونية موحّدة، لأنّ طبيعة البحر والملاحة البحرية تتنافى مع فكرة اختلاف التشريعات البحرية، بعكس القانون البري الذي يختلف باختلاف الظروف السياسية والاجتماعية والاقتصادية والأخلاق والدين من دولة الأخرى.

2) إبرام المعاهدات الدولية لتوحيد القواعد، مثل معاهدات بروكسل التي كانت تعدّها اللّجنة البحرية الدولية C.M.I. خصّيصاً للقضاء على الاختلافات في التشريعات البحرية ابتداء من سنة 1897. (معاهدتي 1910/09/23 حول قواعد المصادمات البحرية، والإنقاذ البحري. ومعاهدة 1924 حول سندات الشحن والتي حلّت محلّها معاهدة 1957/10/10).

3) وضع القواعد الاتفاقية الموحّدة، من طرف الجمعيات الدولية للقانون ودعوة المتعاقدين إلى تبنيها، مثل قواعد يورك وأنفيس (Règles D'York et Anvers) حول موضوع الخسارات المشتركة.

4) مساعي الهيئات الدولية في عملية التوحيد الدولي مثل اللجنة البحرية الدولية، والمنظمات البحرية الدولية، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص. وتجدر الإشارة إلى أنّ الجزائر انضمت إلى المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل 1924/08/25 المنظمة للقواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري، كما أنّها عضوة في المنظمة الحكومية البحرية الاستشارية التابعة لهيئة الأمم المتحدة، والتي تأسست في فيفري 1948 وبدأت العمل في 1958/03/31. وقد أخذت الجزائر بالكثير من القواعد الدولية وأدمجتها في التقنين البحري الجزائري.

المطلب الرابع: التطور التاريخي للقانون البحري

يعتبر القانون البحري من أقدم فروع القانون، نشأ من مجموعة من الأعراف والعادات، بشكل منفصل عن القانون البرّي، يرجع ظهور بعضها إلى الحضارات القديمة في علاقات التجارة البحرية السائدة، بين دول البحر الأبيض المتوسط لدى البابليين والفينيقيين والإغريق والرومان. وتطوّر عبر حضارات العصر القديم والعصر الوسيط والعصر الحديث.

الفرع الأول: العصر القديم :

تعود أولى القواعد البحرية إلى القرن 30 ق م، التي نظّمت العلاقات البحرية القائمة بين بلدان البحر المتوسط مثل كريت (Crete) وقبرص (chypre) وذهب بعض الكتاب إلى أن البابليين 2250 ق م عرفوا عقد القرض البحري الذي يعتبر أصل عقد التأمين البحري، وذلك استناداً إلى نص ورد في قانون حمورابي يقضي بأنّ "من يقوم برحلة بحرية يتسلّم البضاعة من تاجر مقابل قائمة مفتوحة تحدّد فيها قيمة البضاعة وسعر الفائدة خلال فترة معيّنة، فإذا سرقت البضاعة أثناء الرحلة بغير إهمال ولا تواطؤ يعفى من يقوم بالرحلة من ردّ الدين والفائدة."

كما الفينيقيون أثناء إقامة حضارتهم في جزيرة رودس (Rhods) في القرن 11 ق م أبدعوا قانون الإلقاء في البحر، وهو نظام طبّقته جميع الشعوب التي عرفت الملاحة البحرية والذي يعتبر أصلاً لفكرة الخسارات المشتركة، ويتمثل في قيام ربّان السفينة بالتضحية بجزء من البضائع وإلقائها في البحر من أجل إنقاذ السفينة من الهلاك.

وانتقل هذان النظامين من الفينيقيين إلى الإغريق (اليونان) في القرن 6 ق م ثم إلى الرومان، ويذهب جانب من الفقه إلى أنّ الإغريق هم من أبدع عقد قرض المخاطرة.

أمّا الرومان فنظروا لأنّهم ترفعوا عن ممارسة التجارة فلا تذكر لهم إضافات في القانون البحري سوى فكرة التعاقد بالنيابة عندما استحدثوا فكرة نيابة ربّان السفينة عن تجهزها أو مالكيها.

الفرع الثاني: العصر الوسيط :

أدّى قيام الحروب الصليبية في القرن 11 م إلى انتعاش الملاحة البحرية وازدهار التجارة البحرية خاصة في المدن الإيطالية، ونشأت عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا تمّ تدوينها في مجموعات أو مدونات طبّقتها المحاكم البحرية في الموانئ العامّة ومن أشهرها:

1. قواعد أوليرون *Rôle d'Orléon*: يرجع تاريخها إلى القرن 12 م، قننت القضاء البحري الذي استقرّ في الموانئ الفرنسية وأوروبا الغربية على المحيط الأطلنطي.

2. قواعد قنصلية البحر *Consulat de la mer*: سميت نسبة إلى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم في برشلونة والراجح أنّها دوّنت في القرن 14 م باللغة المحلية لأهالي برشلونة.

3. قواعد مرشد البحر *Guidon de la mer*: وُضعت هذه المجموعة في بشمال فرنسا (Rouen روان) في القرن 16 م والتي أُرست لأول مرّة قواعد تفصيلية للتأمين البحري.

الفرع الثالث: القانون البحري في الخلافة الإسلامية:

يزخر الفقه الإسلامي بالعديد من القواعد الفقهية البحرية التفصيلية، حيث أنّ مجموعات القانون البحري التي ظهرت في حوض البحر المتوسط في العصور الوسطى (أوليرون وقنصل البحر ومرشد البحر وغيرها) مستوحاة من قواعد الفقه الإسلامي، الموجودة في مخطوطات الفقه المالكي والحنفي للقرن 9 م، وتمّ ترجمة الكثير منها في صقلية، ومن بينها المدونة الكبرى التي هي إحدى المراجع الأساسية للفقه المالكي خصص الكتاب الحادي عشر منها للنقل البحري والبرّي.

كما أنّ مخطوطة الفقيه أبي القاسم خلف بن أبي فراس المالكي في القرن 13 م في أحكام السفينة والنّوتي (الملاح) هي من أهم مراجع القانون البحري الإسلامي.

القواعد البحرية في الفقه الإسلامي ليست مجمّعة في كتاب مفرد بل متفرّقة في أبواب شتّى، فنجد إجارة السفن والنقل البحري في كتاب الإجارة، والتصادم البحري في كتاب الضمان، والمساعدة والإنقاذ البحري في كتاب اللّقطة.

وفي العصر الحديث أصدرت تركيا أيام الإمبراطورية العثمانية عام 1864م أوّل مجموعة قانونية تتضمن قواعد القانون البحري مستوحاة من الشريعة الإسلامية تميّزت بأنّها أكثر إنسانية من الأنظمة الأوروبية خاصة.

الفرع الرابع: العصر الحديث

بتطوّر الملاحة البحرية وتعقيدها تزايدت الحاجة إلى تقنين يجمع العادات والأعراف البحرية، فكان ظهور أول تقنين بحري في فرنسا في عهد لويس الرابع عشر 1681 عُرف باسم أمر البحرية Ordonnance de la marine وكان يشتمل على القانون الخاص البحري وقواعد القانون الإداري البحري والقانون الدولي البحري، وبعد قيام الثورة الفرنسية، صدر القانون التجاري الفرنسي في عام 1807 واحتوى الكتاب الثاني منه في المواد 190-436 على قواعد القانون التجاري البحري. وتأثرت بالقانون الفرنسي الكثير من الدول.

وبتطوّر وازدهار التجارة البحرية لدى الدول الاستعمارية الساحلية (كإنجلترا وفرنسا وأسبانيا) ونقل المواد الأولية من مستعمراتها تطوّرت الكثير من القواعد القانونية التي تحكم تنظيم التجارة البحرية بين هذه الدول.

وفي الجزائر كان القانون التجاري الفرنسي قبل الاستقلال وبعده هو المطبّق على النشاط البحري، فقد اعتمدت الجزائر في تسير أمورها البحرية على التقنين الفرنسي إلى أن صدر الأمر رقم 29 المؤرخ في 5 جويلية 1975 الذي تقرر بموجبه إلغاء الأمر رقم 157 لسنة 1962 الذي كان ينصّ على استمرار العمل بالتقنين الفرنسي.

ثم بدأت القوانين البحرية الجزائرية تصدر تدريجيا ابتداءً من سنة 1963 كانت بدايتها مجموعة من المراسيم، وبعد صدور كلّ من القانون التجاري والمدني سنة 1957 قامت وزارة النقل بإعداد مشروع لتنظيم العلاقات البحرية سمّي بـ "قانون الملاحة البحرية" ثم أدخلت بعض التعديلات على هذا المشروع لتتم المصادقة عليه في 23/10/1976 تحت اسم "القانون البحري"، وأصدر بموجب الأمر 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 وتمّ تعديله بموجب القانون 05/98 بتاريخ 25/06/1998، ثم بموجب القانون 04/10 المؤرخ في 15/08/2010، والتقنين البحري الجزائري مقسم إلى ثلاثة كتب:

الكتاب الأوّل بعنوان "الملاحة البحرية ورجال البحر"،

الكتاب الثاني بعنوان "الاستغلال التجاري للسفينة"،

الكتاب الثالث بعنوان "الاستغلال المينائي".

الفصل الثاني: الملاحة البحرية

المبحث الأول: ماهية الملاحة البحرية

الملاحة البحرية بصفة عامّة هي عملية الإبحار والتنقل من مكان إلى مكان في البحر بواسطة سفينة، والبحري قسم حسب القانون البحري وقانون البحار تقسيمات مختلفة، يخضع كلّ منها لنظام قانوني مختلف، والملاحة البحرية مختلفة الأنواع لا تدخل جميعها في نطاق القانون البحري؟ فما هي أنواع الملاحة البحرية؟

المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية:

الفرع الأول: التعريف الفقهي

يذهب بعض الفقه إلى أنّ العبرة في تعريف الملاحة البحرية وتمييزها عن الملاحة الداخلية أو النهرية تكون بوسيلتها، فالملاحة البحرية هي التي تكون أداؤها السفينة Navire أمّا الملاحة التي تقوم بها بالمراكب Bateau فهي ملاحة داخلية أو نهريّة. وهذا التعريف يقتضي التفرقة بين السفينة والمركب. فالسفينة تختلف عن المركب من حيث القوة والقدرة على مواجهة مخاطر البحر ويبدو ذلك من مظهرها وطريقة بنائها وطرزها وأبعادها.

لكن غالبية الفقهاء تعرّف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه وليس بوسيلتها، فالملاحة البحرية هي 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، وهذا التعريف يقتضي بيان المقصود من البحر.

المداول القانوني للبحر في نظر الفقه والقضاء يستند إلى معيار المخاطر، فالبحر هو المياه البحرية التي يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تصادف السفن في البحر، لأنّ الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل وأقل خطراً من الملاحة البحرية، ففكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية.

الفرع الثاني: تعريف المشرع الجزائري:

نصّت المادة 161 من القانون البحري الجزائري على تعريف الملاحة البحرية بأنها "الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من نفس القانون".

المشرّع الجزائري جعل الضابط في تعريف الملاحة البحرية هو السفينة, فأى ملاحه نقوم بها منشأة عائمة في عرض البحر أو المياه الإقليمية لا تتوفّر فيها صفة السفينة حسب المادة 13 لا تعتبر ملجها بحرية.

يعاب على تعريف المشرّع الجزائري أنّه يدور في حلقة مفرغة, لأنّه يعرف الملاحة البحرية بسفينة ويعرّف السفينة بالملاحة البحرية, فالمادة 13 تعرّف السفينة بأنها "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إمّا بوسيلتها الخاصة وإمّا عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصّصة لمثل هذه الملاحة".

فالمشرّع الجزائري يعرّف الملاحة البحرية بأنها ذلك التي تتم في البحر بتحديداته الطبيعية بواسطة سفينة أو المنشأة التي تكون قادرة على مواجهة مخاطر البحر.

لأنّ المادة 122 نصّت على أن "كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون مجهزة تجهيزا مناسبًا وصالحة للاستخدام الذي خُصّصت له".

ونصّت المادة 123 "لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفّر فيها شروط الأمن المقررة خاصة:

- بنائها، عتادها، آلاتها، والتجهيزات الموجودة على متنها وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق.

- الطفو والثبات وخطوط الشحن.

- أجزاء الدّفع والقيادة، عدد أفراد الطاقم، الشروط الأخرى الخاصّة بسلامة الملاحة والأرواح.

المطلب الثاني: مناطق الملاحة البحرية

يُعتبر القانون البحري قانونًا وطنيًا، فلا بد أن يكون له حيّزًا محدودًا لتطبيقه، ولمعرفة النطاق الجغرافي لتطبيق القانون البحري يتعين تحديد المناطق البحرية التي يطبّق فيها.

ولأسباب سياسية دفاعية ونتيجة تعارض فكرتي السيادة على البحار وحرية البحار، واستقر الوضع الدولي ابتداءً من القرن (18) فقهاً وعملاً على التمييز بين أعالي البحار والبحر الإقليمي، والمياه

الدّاخلية، حيث يسود أعالي البحار مبدأ الحرّية للجميع، ويسود البحر الإقليمي والمياه الداخلية مبدأ السيادة على البحر.

ثمّ تطوّر هذا الموقف بسبب التقدّم العلمي والتكنولوجي في استغلال ثروات البحر، ممّا أدّى إلى ظهور مناطق بحرية وطنية جديدة كالجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، في مواجهة أعالي البحار التي هي منطقة دولية أصبحت تسمّى بالتراث المشترك للإنسانية.

يترتّب على تمييز المناطق البحريّة آثار قانونية مهمّة مثل الاختصاص القانوني والقضائي للدولة الساحلية، وكذلك التمييز بين ما يدخل في الولاية الوطنية وما يدخل في ولاية دولة أخرى أو نظام قانوني آخرون مبادئ القانون الدولي.

الفرع الأول: المياه الإقليمية:

تمتدّ سيادة الدولة البحرية خارج إقليمها البرّي ومياهها الداخلية والأرخبيلية إلى حزام بحري يُعرف بالبحر الإقليمي يحقّ لكلّ دولة أن تحدّد عرضه بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحريّاً تقاس من خطّ الأساس، (حسب اتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار 1982) يقاس من آخر نقطة ينحصر عنها الماء وقت الجزر بالنسبة للشواطئ الطبيعية ومن وراء الحواجز والأرصفة التي تحيط بالموانئ. وتتمتّع سفن جميع الدّول بحق المرور البريء، في هذه المياه دون إضرار أو تهديد لسلامة الدولة الساحلية أو نظامها وأمنها.

الفرع الثاني: المياه الداخلية:

هي المياه الممتدّة قبل خطّ الأساس في اتجاه البرّ، ولا يجوز للسفينة الأجنبية أن تمرّ فيها وقد حدّدها الم7 ق ب ج ب: "الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضمّ منطقة الساحل المغطّى بأعلى مدّ في الظروف المناخية العادية، وأراضي الانحصار والاتصالات البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة والغرض المستخدمة للشحن والتفريغ ورسو السفن والمنشآت وبصفة عامّة الأماكن المهيّأة المخصصة للاستعمال العمومي."

الفرع الثالث: منطقة أعالي البحار:

تشمل أعالي البحار جميع أجزاء البحر ما عدا المياه الإقليمية والمياه الداخلية والأرخبيلية وكذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة. وتُخصّص للأغراض السلمية ولا يجوز لأية دولة أن تدّعي سيادتها عليها، بل يكون لجميع الدول حرية الملاحة فيها ورفع علمها على السفينة.

الفرع الرابع: المنطقة المتاخمة:

هي المنطقة المجاورة للمياه الإقليمية يثبت فيها للدولة الساحلية حق ممارسة الرقابة اللازمة من أجل: منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية والضريبية والمتعلّقة بالهجرة والصّحة، والمعاقبة على هذا الخلق. وهي تمتدّ إلى مسافة 24 ميلاً بدءاً من خطّ الأساس.

الفرع الخامس: المنطقة الاقتصادية الخالصة:

تكون الدولة الساحلية فيها سيادة محدودة في المجال الاقتصادي حيث تبقى حرية الملاحة والتحليق ووضع الكابلات والأنابيب فيها لجميع الدول.

المبحث الثاني: تقسيمات الملاحة البحرية (م163-170)

ليس كل أنواع الملاحة البحرية تخضع لأحكام القانون البحري، حيث يقسمها القانون الجزائري من حيث طول الرحلة ومن حيث الغرض.

المطلب الأول: تقسيم الملاحة حسب طول الرحلة أو مخاطرها:

تقسّمها المادة 163 من ق ج بح ج بحسب المسافة التي تقطعها السفن إلى ثلاثة أقسام بسبب اختلاف الأخطار في هذه المناطق والذي يترتب عنه اختلاف نوع السفينة وتجهيزها، وكفاءة طاقم في التسيير الملاحي والإداري للسفينة، والمصلحة الوطنية. وهذه الأقسام هي:

- الملاحة قرب السواحل على نطاق ضيق Navigation à proximité du littoral

- الملاحة المحدودة Navigation restreinte

- الملاحة غير المحدودة Navigation sans restriction

الفرع الأول: الملاحة غير المحدودة:

تسمى ملاحـة أعالي البحار أو الملاحة بعيدة المدى وهي أكثر أنواع الملاحة خطرًا، يعرفها القانون الفرنسي (المادة 377) بأنها الملاحة التي تتم بعد خطوط الطول وعرض معينة من الأراضي الفرنسية. وليس في القانون البحري الجزائري مثال هذا التحديد بل أحالتها المادة 165 ق بج على التنظيم حيث عرفها القرار الوزاري رقم 79 / 266 المؤرخ في 14 / 11 / 1979 بأنها "الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة. باستثناء الموانئ الواقعة داخل البحر المتوسط " حيث تعتبر الأخيرة ملاحـة ساحلية دولية.

كما نصّت المادة 168 ق ب ج على جواز تخصيص الملاحة بين الموانئ الوطنية وموانئ البلاد الأخرى للراية الوطنية أو راية هذه البلاد بموجب اتفاقيات حكومية مشتركة.

الفرع الثاني: الملاحة المحدودة أو الملاحة الساحلية:

في القانون الفرنسي هي التي تحدث داخل حدود خطوط طول وعرض محددة، أما في القانون الجزائري والانجليزي فهي نوعان، ملاحـة ساحلية وطنية تتم بين الموانئ الوطنية بعضها البعض (الم 166- 167 ق بج ج) وملاحـة ساحلية دولية تتم في حوض البحر الأبيض المتوسط وتبدو أهمية التمييز بين الملاحة لأعالي البحار والملاحة الساحلية من الناحية الإدارية بوجه خاص، ذلك أنّه بحسب نوع الملاحة تختلف اشتراطات السلامة والمؤهلات اللازمة فيمن يشغل على ظهر السفن ومؤهلات التجهيز التي يشترطها ميناء الوصول. أو بحسب المصلحة الوطنية فالملاحـة الساحلية محصورة على السفن الوطنية ما لم توجد اتفاقية على خلاف ذلك (م 166 ق بج ج).

الفرع الثالث: الملاحة قرب السواحل على نطاق ضيق أو الشاطئية:

هي ملاحـة شاطئية عاده تقوم بها سفن صغيرة لا تتجاوز حمولتها 300 طن، ولا تبخر بعيدا عن ميناء تسجيلها أكثر من 12 ميلا (م 167, 169 ق بج ج). فهي محصورة على السفن الجزائرية دون غيرها، وتشمل ملاحـة النزهة والصيد والمساعدة.

المطلب الثاني: تقسيم الملاحة بحسب موضوعها والغرض منها:

تقسمها المادة 162 ق بج ج بحسب موضوعها إلى:

الفرع الأول: الملاحة التجارية:

تتعلّق بالبضائع والمسافرين بقصد الرّبح، ولا خلاف في خضوع هذا النّوع من الملاحة لأحكام القانون البحري، فهي أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق. بل إن القانون البحري وضع أصلاً لهذا النوع من الملاحة. كان هذا النوع من الملاحة محتكراً من قبل الشركة الوطنية للنقل البحري حسب الم 578، ثم جاء تعديل سنه 1988 يلغي هذه المادة ويسمح للخواص بأن يكونوا مالكيين أو مجهزين وأن يقوموا بنشاط الملاحة البحرية.

الفرع الثاني: ملاحة الصّيد:

الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلّق بصيد الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى قصد الرّبح، وقد انعقد الإجماع كذلك على خضوعها لأحكام القانون البحري لأنّها تتعرض لنفس الأخطار البحرية التي تحيط بالملاحة التجارية ولو أنّ الصيد لا يعد بذاته عملاً تجارياً لوصفه من الأعمال الإستراتيجية. وهي حسب مخاطرها ثلاثة أنواع، الصيد الساحلي، والصيد في عرض البحر، والصيد على نطاق واسع (164م).

الفرع الثالث: ملاحة النّزهة بقصد الترفيه:

هي الملاحة التي تقوم بها الزوارق الصغيرة من أجل الترفيه أو لأغراض غير مادية كالملاحة العلمية. وقد ذهب رأي إلى أن القانون البحري لا يسري عليها لأنها لا تستهدف الربح مطلقاً. ومع ذلك فقد استقرّ الرّأي على خضوع هذه الملاحة أيضاً لأحكام القانون البحري كالملاحة التجارية سواء بسواء، لأنّ طبيعة الملاحة واحدة في الحالتين، ولأنّ ملاحة النّزهة تتعرض لنفس مخاطر الملاحة التجارية.

المطلب الثالث: تقسيم الملاحة بحسب أهميتها:

الفرع الأول: ملاحة رئيسية:

وتشمل كل أنواع الملاحة السالفة الذكر.

الفرع الثاني: ملاحه المساعدة:

هي الملاحه الخاصه بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ والصندل البحري والجرف والسبر، لا تهدف لتحقيق الربح، ولكنها لازمة وضرورية لقيام السفينة بالملاحه الرئيسيه. ويتوقف نشاطها على طلب السفينه القائمه بالملاحه الرئيسيه لخدماتها.

الفرع الثالث: الملاحه التي لا تخضع للقانون البحري:

يقصد بها الملاحه العامه التي تمارسها السفن الحربيه وسفن الدوله المخصصه لخدمه حكوميه وغير تجاريه كسفن الرقابه وسفن المستشفيات وسفن التموين وسفن الإطفاء وسفن التعليم. وهذا النوع من الملاحه يخرج من نطاق القانون البحري ولا تنطبق عليه أحكامه. وتتمتع السفن العامه أو التابعه للدوله بحصانه قضائيه خاصه نصت عليها المعاهده المتعلقه بحصانه سفن الحكومات والمبرمه في بروكسال في 10/04/1926. إذ تنص المادة الثالثه من هذه المعاهده على أنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بأي قرار قضائي.

المبحث الثالث: أشخاص الملاحه البحريه

يعتمد نشاط الملاحه البحريه بالدرجه الأولى على عنصر البشري يخضع للقانون البحري يسميهم رجال البحر أو أشخاص الملاحه البحريه، يقسمون بحسب أهميه أدوارهم إلى نوعين: أشخاص رئيسيون من جهة وهم المجهّز والربان والبحارة، وأشخاص مساعدون من جهة أخرى وهم وكيل السفينه وكيل الحمولة والسمسار البحري.

المطلب الأول: الأشخاص الرئيسيون

الفرع الأول: المجهز (المواد 571 - 577 ق ب ج)

أولاً: تعريف المجهّز

ورد تعريفه في كل من المادّة 384 والمادة 572 ق ب ج ووردت التزاماته ومهامه في مواد أخرى منها المادة 428 ق ب ج، يمكن تلخيصها بالقول أنّ المجهز "كلّ شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص يقوم بتهيئة السفينة وإعدادها الكافي من حيث المعدّات والطاقم من أجل استغلالها البحري، وقد يكون المجهز هو نفسه مالك السفينة، أو مستأجرها بالهيكل أو شخصاً آخر مكلفاً من قبل المالك". ومن

صلاحيات المجهز أنه يبرم عقود النقل والتأمين والإرشاد وسائر عقود الملاحة. ويعتبر تاجرًا في الاستغلال التجاري للسفينة لأن التجهيز التجاري من الأعمال التجارية.

وحسب المادة 574 ق ب ج يلتزم المجهز بتأمين صلاحية السفينة وسلامتها عن طريق تسليحها بالمنشآت الملائمة، وتزويدها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها. وإحضار أعضاء الطاقم الكافي والكفاء لتنفيذ الرحلة البحرية وتوفير ظروف أمنهم في العمل والمعيشة.

ثانيا: مسؤولية المجهز:

على خلاف القواعد العامة في القانون المدني الذي تقضي بالمسؤولية المطلقة عن الأخطاء الشخصية وأخطاء التابع أين تكون جميع الذمة المالية للشخص ضامنة للوفاء بالديون، ففي مجال القانون البحري أخذ القانون الجزائري بمبدأ المسؤولية المحدودة للمجهز في جزء من ذمته المالية في م 92 ق بح ج، وذلك في مسائل معينة حددها في المواد 93, 96, 97, 104 كالوفاة والإصابات البدنية وهلاك البضاعة أو السفينة أو المنشآت.

ونظام تحديد للمسؤولية يطبق بموجب الم 111 ق بح ج على كل من مالك السفينة ومستأجرها والمجهز والربان وأعضاء الطاقم وكل من ينوب عن المالك. ويبرر بضرورة تشجيع استثمار رؤوس الأموال في مجال الاستغلال البحري، وأنّ هذا التحديد يسمح لشركة التأمين بمعرفة الحد الأقصى للتعويض الذي يمكن أن تمنحه للمالك عند وقوع حادث كما يبرر أيضا بما للربان من سلطات واسعة على السفينة تنعدم معها أحيانا رقابة المالك ذاته.

- وتحديد المسؤولية إما أن يكون عينيا يشمل السفينة والأجرة وهو النظام الذي تأخذ به فرنسا وألمانيا ومصر، وإما أن يكون نقديًا بتحديد مبلغ جزافي على أساس الحمولة الصافية تنحصر فيه حقوق الدائنين وهو موقف انجلترا والجزائر.

الفرع الثاني: ربان السفينة (المواد 580 - 608 ق بح ج)

أولاً: التعريف بالربان:

هو قائد السفينة ورئيس طاقمها المادة 575، يعينه المجهز بموجب الم 384 وفق شروط ومؤهلات قانونية محددة. بموجب عقد شكلي لا مجال لتعديله ليكون ممثلًا قانونيًا للمجهز يستمد نيابته له من القانون مباشرة، حيث نصّت المادة 583 بأنه "يمثل الربان للمجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي

تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرعية وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة". وتنص الم 585 "لا يمكن للرّبان أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهّز" ذلك لأنّ الالتزامات الأصلية لا تحتاج إلى توكيل خاص".

ونظرًا لاتساع مهام والتزامات الرّبان فإنّ مسؤوليته واسعة. فمن الناحية المدنية هو مسؤول تجاه المجهّز مسؤولية عقدية، وتجاه الغير مسؤولية تقصيرية م 608 ق ب ج إمّا على أساس المسؤولية الشخصية أو على أساس مسؤولية المتبوع. أمّا من الناحية الجنائية فيكون مسؤولاً عن الجرائم التي يتسبّب أو يساهم فيها فيتعرّض لعقوبات قد تصل إلى الإعدام م 481 ق ب ج، أو السجن المؤبد م 479/4 أ والسجن المؤقت 20 سنة م 499.

ثانياً: إختصاصات ربّان السفينة:

يملك الرّبان أثناء إبحار السفينة اختصاصات عامّة واختصاصات خاصّة:

1) الاختصاصات العامّة للرّبان:

يتمتع الرّبان بصلاحيات السلطة العمومية بصفته ممثلاً للدولة في السفينة التي تعتبر امتداداً للإقليم وبمثابة مجتمع مصغّر للدولة في عرض البحر، حيث يمارس فيها سلطات التأديب والتوثيق والتحقيق.

1. سلطة التأديب باعتباره الرئيس السلمي لكلّ أفراد الطاقم (م 460 ق ب ج) أي تأديب البحارة (468) بسبب أي عمل يسيء للسير العادي للخدمات ق ب ح 469 وذلك بتسليط إحدى العقوبات التأديبية المنصوص عليها في المواد 471، 472 من ق ب ج.

2. سلطة الضبط والتحقيق بما له من سلطة الحفاظ على النظام العمومي 452- 458 وصفة الضبط القضائي التي تخوله اختصاص التحري عن الجرائم المرتكبة على متن السفينة وتحرير المحاضر عنها والقبض على المتهم وحبسه لحين تسليمه إلى السلطات المينائية م 562 وما بعدها ق ب ج.

3. سلطة التوثيق تخوّله بعض اختصاصات الموظف العمومي م 596 ق ب ج فهو يعتبر ضابطاً للحالة المدنية يسجّل المواليد والوفيات ويسجل عقود الزواج ويقوم بتوثيق العقود ويثبت كل ذلك في دفتر يوميّات السفينة أثناء إبحار السفينة أو حال وجودها بميناء أجنبي لا يوجد فيه قنصل جزائري.

(2) الاختصاصات الخاصة للربان:

يمارس هذه الاختصاصات بصفته نائباً قانونياً عن المجهّز دون الحاجة إلى توكيل صريح، وهي قسمان اختصاصات فنيّة واختصاصات تجارية.

1. الاختصاصات الفنيّة تدخل في تخصّصه الأصيل لا يخضع فيها لتعليمات المجهّز إلا فيما يتعلّق بتحديد ميناء الوصول وخط السير. وتتمثّل هذه الاختصاصات في قيادة السفينة وإدارتها والإشراف على الرحلة، حيث يتّخذ قرار الإبحار بنفسه بعد الحصول على رخصة الملاحة من السلطة الإدارية البحرية، ويقوم بالكشف على السفينة قبل انطلاقها والتأكد من حالتها الجيدة م 589-591 ق بح ج، ويقوم برصّ وتنظيم البضائع بالطريقة التي تحفظ توازن السفينة، ويشرف على تشكيل طاقم السفينة. ومن صلاحياته تحرير تقارير عن الحوادث الطارئة أثناء الرحلة كالتصادم البحري والإنقاذ....الخ. ويلتزم بحمل جميع الوثائق والمستندات الخاصة بالسفينة، كوثائق ذاتية السفينة ودفتر البحارة وسندات الشحن والإيجار، وقائمة البضاعة والوثائق الجمركة، ودفتر يوميات السفينة.

2. الاختصاصات التجاريّة وهي تنفيذ تعليمات المجهّز م 586 ق بح ج فيما يتعلّق باستلام البضاعة من الشاحن في ميناء القيام، والمحافظة عليها في عهدته وتسليمها إلى المرسل إليها في ميناء الوصول، مع إثبات ذلك بالوثائق، ويجوز له اقتراض الأموال بضمان الحمولة أو السفينة من أجل تمويل المصاريف اللازمة للرحلة البحرية. ويسهر على حماية مصالح ذوي الحقوق على الحمولة.

الفرع الثالث: البحّارة (المواد 384-567 ق بح ج)

أولاً: تعريف البحّارة:

يسمّون كذلك رجال البحر أو طاقم السفينة، عرفتهم المادة 384 من ق بح ج بأنهم "كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجلّ رجال البحر". ويدخل في مفهوم البحار كل من ربّان السفينة والمهندسين البحريين وضباط الملاحة والضباط الإداريين، وطاقم اللاسلكي، وطبيب السفينة والمرشد أثناء الرحلة إن كان موجوداً على ظهر السفينة وسائر من يقوم بالخدمة العامة كعمال الصيانة النظافة والمطبخ. تقسّمهم المادّة 411 ق بح ج البحّارة بصفه عامّة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العامة.

- والبحارة تابعون في عملهم للمجهّز بموجب عقد العمل البحري الذي ينتهي بفسخه أو بانتهاء الرحلة أو مدة العقد أو وفاة البحار أو طرده. ويخضعون أثناء الإبحار للرّبان م 412 حيث يكونون تحت تصرّفه 24 ساعة قبل موعد إبحار السفينة م 417.

- يجب أن يكون طاقم السفينة الجزائرية مكوّنًا من بحّاره جزائريين، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية أن يرخص لبحّار أجنبي أو لنسبة من البحارة الأجانب لخدمة السفينة الجزائرية، م 413 ق ب ح.

ثانيا: التزامات وحقوق البحارة:

تتلخص مهمة البحّار في تنفيذ الرّحلة البحرية على أفضل وجه، بأداء عمله المتّفق عليه بعناية، ويجب عليه الحفاظ على السفينة ومحتوياتها والقيام بواجب الإنقاذ عند الحادث البحري، وأن يمتثل لتعليمات الرّبان وأن لا يستغل السفينة لحسابه الخاص وأن يحافظ على شرف وسمعة الرّاية الجزائرية.. الخ المواد 415 وما بعدها.

- وللبحار مجموعة من الحقوق يلتزم المجهّز بتمكينه منها كالحق في الأجرة والغذاء واللباس والمسكن الملائم والعلاج وأن يرجع إلى بلده سالما وحق التأمين على حياته وأمتعته الشخصية، وتعويضه على كفاءته المهنية الحوادث المهنية، وله حق مصاريف الدفن والجنائز والتعويض عن الوفاة. انظر المواد 428 ق ب ح وما بعدها.

المطلب الثاني: الأشخاص المساعدون

يتطلّب النشاط البحري مساعدة بعض الأشخاص المقيمين في البرّ يعملون لحساب المجهّز، أو لحساب الشاحن أو لحسابهما معًا، وقد وردت أحكامهم في الفصل الثالث من باب التجهيز تحت عنوان مساعدو التجهيز المواد 609-638 ق ب ح.

الفرع الأول: وكيل السفينة (المواد 609-620 ق ب ح)

دعت الضرورات العملية أن يعيّن المجهّز وكيلاً عنه في مختلف موانئ العالم للقيام بالأعمال التي يقوم بها المجهّز في خدمة السفينة، فوكيل السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة من المجهّز أو الرّبان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة أثناء الرحلة وتكاليفها، وعمليات الرّسو في الميناء وإبرام عقود القطر والإرشاد وإسعاف السفينة وتسليم واستلام البضاعة باسم الرّبان، والتكفّل بالعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحليّة.

الفرع الثاني: وكيل الحمولة (المواد 621- 630)

وكيل الحمولة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسمهم ولحسابهم ودفع أجره الشحن ومستحقات توزيعها بين المرسل إليهم، ويخوله ذلك إمكانية اللجوء إلى القضاء للدّفاع عن حقوق موكله.

الفرع الثالث: السمسار البحري (المواد 631- 638 ق ج)

هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بموجب وكالة مقابل أجر بالعمل كوسيط في إبرام عقود شراء السفن وبيعها واستئجارها والنقل البحري والعقود التجارية البحرية الأخرى. ويمكن للسمسار البحري أن يكون في نفس الوقت وكيلًا عن طرفي العقد، وأن يكون وكيلًا للسفينة أو للحمولة. ويتفرق عن وكيل العبور في أنّ هذا الأخير يحكمه قانون الجمارك.

الفصل الثالث: السفينة

المبحث الأول: مفهوم السفينة:

يتحدث المفهوم القانوني للسفينة ببيان الشروط التي يعرف بها وصف السفينة، بطبيعتها القانونية من بين الأشياء.

المطلب الأول: تعريف السفينة

تكثر في هذا العصر أنواع الآليات والمنشآت والعمارات العائمة ذات الاستخدامات المتعددة، كالقوارب الهوائية والدراجات البخارية المائية والألواح الشراعية والمطاعم والفنادق العائمة ومناصب الحفر والتنقيب والمحطات والمصانع العائمة، وقد أثير التساؤل حول إمكانية اعتبار هذه الأشياء سفناً لأن السفينة لها أحكام خاصة تميزها عن غيرها من المنشآت.

وقد قيل الكثير بشأن تعريف السفينة في الفقه والقضاء في ظل عدم اهتمام التشريعات بالتعاريف. حيث قدّم الفقه والقضاء تعاريف كثيرة مختلفة للسفينة، لكنها تشترك جميعها في أنّ السفينة هي كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد وتكون صالحة لتحمل مخاطر البحر.

وجاءت المادة 13 من ق ب ج بتعريف يتطابق مع هذا التعريف "السفينة هي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى" فالتصّص يمنح العمارة البحريّة أو الآلية العائمة وصف السفينة في حالتين:

حالة القيام الفعلي بالملاحة البحرية، وحالة التخصيص للملاحة البحرية.

(أ) حالة القيام بالملاحة البحرية: حتّى تعتبر العمارة البحرية أو الآلية العائمة سفينة في مفهوم المادة 13 يشترط شرطان: أن تقوم فعلاً بالملاحة البحرية وعلى وجه الاعتياد وأن تكون صالحة للقيام بالملاحة البحرية:

(1) شرط الاعتياد على القيام الفعلي بالملاحة البحرية: حتى لو كانت بين الحين والحين تقوم بملاحة نهريّة أو داخلية، ولا تعتبر المركب التي اعتادت على الملاحة النهريّة سفينة حتّى لو كانت تقوم بالملاحة البحرية بين آن وآخر.

فالقيام بالملاحة البحرية يعني مواجهة مخاطر البحر وهو ما يميز السفينة عن المنشآت الأخرى التي تطفو فوق سطح البحر. وينتهي وصف السفينة عن المنشأة بعدولها نهائياً عن القيام بالملاحة البحرية.

الأصل في بعض العمارات البحرية أنها ليست مخصّصة للملاحة البحرية، كالفنادق العائمة والمدارس العائمة والمنازل العائمة والمصانع العائمة، لكن إذا قامت فعلاً بالملاحة البحرية على سبيل الاعتياد فإنها تعتبر سفناً. وفي الأصل كذلك أنها لا تعتبر سفناً الآليات العائمة في التي تعمل داخل الميناء ولا تبرحه كالأرصفة العائمة والرافعات العائمة والمواعين والبراطيم والزوارق وقوارب الغطاسة، لكن إذا قامت بالملاحة البحرية فإنها تعتبر سفناً.

وبالتالي تخضع هذه العمارات والآليات العائمة لنفس أحكام السفينة كالإسم والجنسية والتسجيل ورفع العلم وحمل أوراق السفينة أثناء الرحلة.

(2) شرط صلاحية السفينة للملاحة البحرية: يشترط في السفينة أن تكون صالحة للقيام بالملاحة البحرية، وعلى هذا الأساس لا يمكن اعتبار الجسم الذي يتحرّك في عمق البحر ولا الطائرات العائمة سفينة، لأنها غير صالحة للملاحة البحرية فلا ينطبق عليها القانون البحري بل القواعد العامة للقانون التجاري.

فحتى تكون صالحة يجب أن يراعى في بناء السفينة قدرته على تحمّل مخاطر البحر سواء كانت هذه القدرة كامنة فيها هي بذاتها أم في وسيلة قطرها، إلّا أنّ الفقه يشترط استقلالية السفينة في قدرتها على الإبحار ولا تكون تابعة لغيرها.

- يبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية وينتهي هذا الوصف بالنسبة للسفينة من اللحظة التي تفقد فيها صلاحيتها للملاحة نهائياً.

- يمتد الوصف القانوني للسفينة إلى كلا القسمين اللذين يشكّلان الأوصاف المادية للسفينة وهما الهيكل والتوابع. فالهيكل هو الأصل الذي تخرج به السفينة من ورشة البناء، ثمّ فيما بعد تلحق به التوابع بحسب نوع الوظيفة المناط بها، حيث تُعتبر ملحقات أو توابع السفينة جزءاً منها سواء من الناحية التقنية أو القانونية فتسري عليها كل التصرفات الواردة على السفينة لأن السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها.

وقد نصت المادة 52 من ق ب ح على هذا المعنى بقولها "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكاً للمشتري". لكن هذا النص قاعدة مكتملة يمكن مخالفتها.

(ب) حالة التخصيص للملاحة البحرية: في هذه الحالة إذا كانت السفينة أثناء بنائها قد خُصصت للقيام بالملاحة البحرية يمنح القانون للمنشأة البحرية وصف السفينة دون أن تقوم بالملاحة فعلاً، وهو حكم استثنائي ويبرّر ذلك بالظروف الاقتصادية وضرورة تدعيم الائتمان البحري، لأنّ صلاحية السفينة للملاحة البحرية شرط أساسي.

وحسب تعريف المادة 13 يمكن اعتبار المنشأة سفينة وهي في ورشة البناء قبل اكتمال بنائها، ومن ثم تخضع لأحكام القانون البحري، ويمكن أن تكون محلاً لبعض التصرفات القانونية كالرهن البحري أو التأمين البحري م 56 ق ب ج، ولكن إذا حوّلت بعد انتهاء البناء إلى الملاحة الداخلية أو النهرية فإنها تزول عنها صفة السفينة.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

تعدّ السفينة بطبيعتها مألّاً منقولاً لأنها ثروة، وتنتقل من مكان لآخر دون تلف، ينطبق عليها تعريف المال المنقول في المادة 683 ق م ج وتعدّ كذلك من الناحية القانونية، بصريح المادة 56 ق ب ج على أنّه "تعدّ السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة".

- ويتربّب على ذلك خضوع السفينة للقواعد العامة الخاصة بالمنقولات في القانون المدني، فإذا أوصى مالك السفينة بجميع أمواله المنقولة دون تخصيص فإنّ الوصيّة تشمل السفينة، وكذلك الرهن الحيازي الوارد على السفينة يخضع لأحكام رهن المنقول. كما أنّ بيع السفينة لا يخضع لأحكام الغبن ولا لأحكام الشفعة المتعلقة بالعقار.

لكن ظهر أنّ النظام القانوني للمنقول بصفة عامّة لا يتناسب مع طبيعة السفينة نظراً لما لها من قيمة اقتصادية قد تفوق قيمة العقار بكثير ولأنّها تمثل ثروة بحرية هائلة، (حتى سمّيت بالعقارات البحرية Immeubles de mer) ولذلك اتفقت كل التشريعات على اعتبارها مألّاً منقولاً ذو طبيعة خاصّة لوجوب إخضاعها لبعض أحكام العقار، ومنها مثلاً:

1. ضرورة تحرير محرّر رسمي لنقل ملكية السفينة (م 49 ق ب ج).

2. وجوب شهر التصرفات الواردة عليها في سجلّها المقيّد بمكتب التسجيل.

3. تقرير حقوق الامتياز عليها يترتب بموجبها للدائن الممتاز حق التتبع. وجواز رهنها رهناً رسمياً.

4. إخضاع السفينة لإجراءات الحجز الشبيهة بالحجز العقاري.

5. استقرّ الفقه والقضاء على استثناء السفينة من قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية المنصوص عليها في المادة 835 من القانون المدني لأنّ السفينة لا تدخل في عداد المنقولات سريعة التداول، فحتّى لو استوفت شروط الحيازة في المنقولة فلا بدّ من سبب قانوني من أسباب كسب الملكية. كما أنّها بعكس القواعد العامة للمنقول تتمتع بعناصر تعيّن ذاتيتها.

المبحث الثاني: عناصر شخصية السفينة

نصّت المادة 14 من ق.ب.ج على أنه تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية، فهي من هذه الناحية تشبه الأشخاص لكنّها ليست شخصاً يتمتع بالشخصية القانونية. لكنّ المادة 49 من القانون المدني الجزائري واضحة لا تذكر السفينة ضمن الأشخاص الاعتبارية، ولأنّ السفينة لا تملك ذمّة مالية بل هي التي تشكّل مألّاً يدخل في الذمّة المالية لمالكها.

المطلب الأول: العناصر الوطنية لشخصية السفينة:

الفرع الأول: إسم السفينة م 16 ق ب ج

- يجب أن تحمل كل سفينة بمجرد انتهاء بنائها إسمًا خاصًا بها يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويعيّنّها تعيينًا ذاتيًا، لأنّ كل التصرفات القانونية الواردة عليها تكون دائماً مرتبطة بهذا الاسم.

- يُشترط في إسم السفينة أن لا يكون مستعملًا من قبل، ولا يخالف النظام والآداب العامة. ويخضع منحه وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة حمايةً لحقوق الغير المتعلقة بها.

- يجب أن يوضع إسم السفينة على كل طرف من مقدمة السفينة باللغة العربية واللاتينية بلون مغاير للون السفينة، ويجوز أن تحمل السفينة رغم تسجيل عوضًا عن الإسم إذا كانت حمولتها أقل من 10 طن.

الفرع الثاني: موطن السفينة م 17، 34-48 ق بح ج:

- هو ميناء تسجيلها ويجب أن يُكتب على السفينة مع الإسم وباقي العلامات المميّزة بالأحرف العربية واللاتينية م 15 ق بح ج. قد يكون هو نفسه الميناء الذي تمارس فيه نشاطها أو قد يكون مختلفًا عنه، على أن لا يكون ميناء التسجيل أجنبيًا (م 34 ق بح ج).

كما لا يمكن أن تكون مسجّلة في ميناءين في نفس الوقت.

- تفتح إدارة الميناء لكل سفينة دفتر التسجيل (م 34 ق بح ج). بطلب المالك، تُدوّن فيه البيانات المتعلقة بها حسب ما تنصّ عليه المواد 35 و 44 من ق بح ج كزمان ومكان بناء السفينة وما ترتّب عليها من رهون أو حجوز. ويُرفق بالوثائق اللازمة لإثبات عناصر حالتها المدنية، وينتهي التسجيل بالشطب من دفتر التسجيل وذلك عند فقدانها لمدة تزيد عن 3 أشهر أو عند تلفها وعدم قابليتها للتصليح، أو إذا غرقت أو تحطمت، وإذا فقدت خاصيتها كسفينة، أو إذا بيعت في الخارج.

- تكمن أهمية الموطن في أنّه بواسطته يمكن لذوي المصلحة التعرف على المركز القانوني للسفينة، حيث هو المكان الذي تشهر فيه المعلومات القانونية المتعلقة بحالتها المدنية وفيه تسجّل التصرفات الواردة على السفينة كنقل ملكيتها ورهنها ويتم فيه تلقّي الإعلانات والإخطارات بالحجز. ويتحدّد به اختصاص المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها بالجرائم المرتكبة على متنها، وله فائدة إحصائية لدولة الموطن وتقدير مدى إمكاناتها في التصدير والاستيراد.

الفرع الثالث: حمولة السفينة م 18-23 ق بح ج

تتمثل في الطاقة أو السعة الداخلية للسفينة وتقاس بالطنّ الحجمي الذي تساوي 2.83 متر مكعب، وتكمل أهميّة الحمولة في تقدير الرسوم الجمركية ورسوم الإرشاد والقطر والإسعاف والتأمين وأجرة النقل ومقابل الإيجار، وفي تقدير حجم الأسطول. ويميّز القانون الجزائري بين الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية التي تشمل الفراغات المستعملة للبضاعة أو الأشخاص المسافرين فقط أي بعد خصم المساحات الخاصة بالماكينات والمعدات والبحارة. وتُمنح شهادة الحمولة بعد المعايرة.

الفرع الرابع: درجة السفينة:

تتفاوت السفن من حيث درجتها، المقدرة على أساس مواصفات بنائها. وتقوم بتقدير درجة السفينة هيئات خاصة تعرف بهيئات الإشراف أو شركات تصنيف العالمية. اشترط المرسوم 72/174 المؤرخ في

05 / 10 / 1972 بأن تكون معترفًا بها بقرار وزاري، وأكثرها شهرة مثل شركة فيري تاس الفرنسية، (المعتمدة في الجزائر بالقرار الوزاري في 02 / 01 / 1973) شركه الليودز الانجليزية (المعتمدة في الجزائر بالقرار الوزاري في 22 / 10 / 1977) وتقدير درجة السفينة هو الذي يمنحها قيمتها الفنية، ويكون بالتالي في اعتبار المتعاقدين في مختلف المعاملات البحرية.

كما تُعد شهادة هيئات الإشراف قرينة على صلاحية السفينة للملاحة. وحتى تحافظ السفينة على درجتها يجب أن تقوم بزيارات دورية كل سنة لشركات التصنيف والخضوع لفحوص مفتّشي شركات التصنيف، أو الزيارات الاستثنائية بعد حوادث التصادم البحري الذي قد تتعرّض لها، ومن بينها كذلك الهيئة الأمريكية للملاحة والسجل الإيطالي، وتحمل هذه الهيئات مسؤولية أخطاء خبراءها في المعاينة والتقدير مسؤولية عقدية تجاه المتعاقد معها سواء مالك السفينة أو مجهّزها أو مؤمنها، وقد جرت العادة على تضمين العقد إعفاء الشركة من المسؤولية، أمّا مسؤوليتها تجاه الغير فهي مسؤولية تقصيرية.

المطلب الثاني: العنصر الدولي لشخصية السفينة (الجنسية) المواد 27-33 ق بج ج

جنسية الشخص من الناحية السياسية رابطة الولاء بينه وبين الدولة التي يحمل جنسيتها، وهي من الناحية القانونية رابطة تميّز المواطن عن الأجنبي من حيث الحقوق والالتزامات والتكاليف العامة في الدولة، وتعطيه الحماية الدبلوماسية حال وجوده خارج إقليم دولته.

رغم إنكار البعض لهذا العنصر عن السفينة على أساس أنّ الجنسية تمنح فقط للشخص القانوني الطبيعي أو الاعتباري فقد اتفقت غالبية الفقه وأجمعت كافّة التشريعات على ضرورة تمتّع السفينة بالجنسية، نظرًا لما يوجد من رابطة قوية بينها وبين الدولة، ونظرًا لتنقلها بين موانئ الدول عبر أعالي البحار. حيث تكون في أمسّ الحاجة إلى نظام قانوني يحدّد مركزها ويقدم لها الحماية من طرف دولتها في السلم والحرب. لكنّ السفينة على خلاف الأشخاص، فإن أساس جنسيتها شخصي وليس إقليمي. وكذلك لا يجوز بالنسبة لها تعدّد الجنسيات.

- تثبت جنسية السفينة، بشهادة الجنسية التي تصدرها السلطات الإدارية البحرية المختصة في موطن السفينة بعد تسجيلها في سجل قيد السفن م 29 ق بج ج. وتتضمّن شهادة الجنسية البيانات التالية: إسم ونوع السفينة ومواصفاتها الرئيسية. مكان تسجيلها والمعلومات المدرجة في سجل قيد السفينة.

الفرع الأول: شروط اكتساب جنسية السفينة

تشتت التشريعات بصفة عامة لمنح جنسية السفينة شرطي الأساسيين يؤدي الإخلال بأحدها إلى فقدان الجنسية، وهما شرط الملكية وشرط الطاقم الوطني. وكانت بعض الدول التي توجد بها صناعة السفن، تشتت البناء الوطني. أي أن تكون السفينة مبنية في الدول مانحة الجنسية، مثل فرنسا التي تخلت عنها سنة 1966 لارتفاع تكاليف صناعة السفن. وبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية، لاستقرار صناعة السفن فيهما.

أولاً: شرط الملكية الوطنية:

يقصد بهذا الشرط أن تكون السفينة مملوكة كلياً أو جزئياً لأشخاص وطنيين من رعايا الدولة سواء كانوا أشخاصاً طبيعيين أو معنويين. حيث اشترطت المادة 28 ق ج الملكية الكاملة للجزائريين بنسبة 100% بعدما كان يشترط في النص القديم قبل تعديل 1998 الملكية الجزائرية بنسبة 51%. ويشترط النص توفر هذه النسبة في شركات الأشخاص على الشركاء المتضامنون أو الموصون وفي الشركات ذات المسؤولية المحدودة على المالكين لأغلبية الحصص. وفي شركات المساهمة على الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكين لأغلبية رأس المال، وفي الجمعيات على المسيرين والمنخرطين.

ثانياً: شرط الطاقم الوطني:

يقصد به استخدام نسبة معينة من الوطنيين للعمل على ظهر السفينة حمايةً لليد العاملة الوطنية من المنافسة الأجنبية، وضماناً لسلطة الدولة على السفينة لأنّ الرّبان وضباط الملاحة والمهندسين والبحارة تتركز بيدهم قيادة السفينة وإدارتها. وتتوقف نسبة الوطنيين من الطاقم على مدى توافر الخبرة والكفاءة المؤهلة للعمل على ظهر السفينة في الجزائر حيث يشترط التقنين البحري الوطنيين بنسبة 100% بموجب الم 413 ق ج، وأجاز للوزير المكلف بالبحرية أن يحدد نسبة من الأجانب للاشتراك في تشكيل الطاقم، أو لترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة السفينة الجزائرية. أو في حالة الضرورة والاستعجال من طرف الرّبان.

الفرع الثاني: أثار اكتساب السفينة للجنسية

يترتب على منح السفينة جنسية الدولة أثار اقتصادية وسياسية وقانونية:

أولاً: الآثار الاقتصادية: هي حصول السفينة على مزايا دولتها: ومنها المزايا المالية المتمثلة في الإعانات والقروض في مواجهة منافسة السفن الأجنبية، والمزايا الملاحية المتمثلة في ممارستها للملاحة التجارية الساحلية والصيد.

ثانياً: الآثار السياسية: تتمثل في - حصول السفينة على حماية الدولة من خطر انعدام الجنسية المتمثل في التعرض للاستيلاء من قبل سفن قرصنة في أعالي البحار، والحماية في المياه الإقليمية للدولة التابعة لها وكذلك في الدولة الأجنبية من قبل قنصل دولتها. وفي زمن الحرب تحتمي السفينة المحايدة بعلمها من خطر الاستيلاء عليها كغنيمة بحرية عند وجودها في أعالي البحار. ولذلك يعتبر رفع العلم هو القرينة عن الجنسية وهو حق للسفينة حسب الم 27 ق بح ج والتزام في نفس الوقت حسب الم 25 ق بح ج وعدم رفع العلم في عرض البحر يعرض السفينة لمعاملتها كسفينة قرصنة وهي جريمة دولية.

ثالثاً: الآثار القانونية: تتمثل في:

1) خضوع السفينة لقانون الدولة مانحة الجنسية: وذلك يعني تطبيق القانون في تنظيم مجتمع السفينة وسلوك الأفراد المتواجدين على متنها. وكذلك يعني ممارسه سلطه الرقابة والإشراف على السفينة تحقيقاً للمصلحة العامة، مثل مراقبة السفينة والترخيص بالملاحة ومنح شهادة السلامة لسفن الركاب م 189 ق بح ج. والتأكد من شروط كفاءة الطاقم المواد 386 وما بعدها ق بح ج. كما يتوجب حمل أوراق السفينة على متنها أينما ذهب، يتعلق بعضها بإثبات حالتها المدنية وبعضها الآخر بالوثائق الخاصة بنظام التجارة البحرية. نصت على هذه الأوراق المواد من 189 إلى 209 من ق بح ج. تحت عنوان شهادة الملاحة ووثائق السفينة المحمولة على متنها. من بينها شهادة الجنسية وشهادة الملاحة ودفتر البحارة ورخصة المرور. وثائق أخرى هي شهادة الحمولة، شهادة الرتبة، شهادة الصلاحية للملاحة، شهادة الأمن، الشهادة النظامية للمعاينة المفروضة، دفتر السفينة، يوميات الماكينة والراديو، والوثائق الجمركية والصحية.

2) تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين: تعتبر الجنسية ضابط إسناد في تحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع والتصرفات الحادثة على متنها أثناء وجودها في موطنها أو في أعالي البحار أو مياه دولة أجنبية.

- بالنسبة لسفن الملاحة العامة فإنها تمثل سيادة الدولة التي تحمل جنسيتها فيطبق بصددتها في المواد الجنائية قاعدة القانون والاختصاص القضائي لدولة العلم أينما وجدت.

- أما الملاحة الخاصة سواء كانت سفن تجارية أو غير تجارية إذا كانت في أعالي البحار يطبق عليها في المسائل المدنية والجنائية قانون جنسية السفينة واختصاص محكمة العلم. وإذا كانت السفينة الجزائرية في ميناء أجنبي أو مياه إقليمية لدولة أخرى ففي المسائل الجنائية يطبق قانون دولة الميناء. استناداً لقاعدة المعاملة بالمثل لأنّ المشرع الجزائري يأخذ بتطبيق القانون الجزائري على الجرائم المرتكبة على متن السفينة الأجنبية إذا كانت راسية في ميناء جزائري (م 590 ق إج) ولم يبين موقفه بخصوص باقي الحالات.

وتأخذ انجلترا بفكرة اختصاص القانون والقضاء الإقليمي أي قانون وقضاء دولة الميناء الذي ترسو فيه السفينة والمياه الإقليمية. وتأخذ فرنسا بفكره قانون جنسية السفينة ما عدا في حالات معينة تأخذ بقانون الإقليم الذي تتواجد فيه السفينة وذلك إذا امتدت آثار الجريمة المرتكبة على متن السفينة إلى رصيف الميناء ومست بمصالح أحد الوطنيين أو تسببت في الإخلال بالنظام العام للميناء، أو إذا طلب ربّان السفينة تدخل السلطات المحلية.

- وفي المسائل المدنية فإنّه ينبغي الرجوع إلى قواعد القانون الدولي الخاص، لكن في المسائل المتعلقة بطاقم السفينة، فالأجانب العام يرجح تطبيق قانون علم السفينة، مثلاً على عقد العمل البحري، والرهن وحقوق الامتياز البحريّة.

المبحث الثالث: الحقوق العينية الواردة على السفينة

إضافة إلى القواعد العامة تتميز السفينة باعتبارها مالا بنظام خاص فيما يتعلق بالحقوق المدنية العينية الواردة عليها. سواء في الملكية كحق أصلي، أو في الرهن والامتياز كحقوق عينية تبعية.

المطلب الأول: الحقوق الأصلية الواردة على السفينة (ملكية السفينة)

السفينة ليس فيها حق الارتفاق وحق الانتفاع وحق السكنى، ولذلك لا يبقى فيها من أنواع حقوق الأصلية إلا حق الملكية. ونظام ملكيتها تتنوع أحكامه بين أحكام المنقول والعقار، من حيث تعدد أسباب الملكية، ومن حيث صور الملكية.

الفرع الأول: طرق اكتساب ملكية السفينة

تمتلك السفينة حسب القواعد العامة بالعقد والوصية والميراث، ولا يجوز تملكها بالاستيلاء والحيازة، ولا تنطبق عليها أحكام الالتصاق والشفعة. ورغم كون السفينة مالا منقولاً لكنها مستثناة من قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية أما التقادم المكسب المنصوص عليه في الم 827 ق م فقد اختلف الفقه فيه بالنسبة للسفينة. ويعرف القانون البحري طرقاً أخرى لكسب ملكية السفينة وهي البناء والتخلي والاعتناء البحري.

أولاً: الملكية عن طريق عقد البناء:

يتخذ بناء السفينة إحدى صورتين هم البناء المباشر أو الاقتصادي، والبناء الجزافي:

(1) البناء المباشر (الاقتصادي): يتولى المجهّز بنفسه بناء السفينة باقتناء المعدات اللازمة والتعاقد مع مهندسين وفنيين وعمّال يختارهم لإتمام عملية البناء تحت إدارته، وبذلك يكتسب ملكية السفينة مباشرة ومنذ البداية، حيث يجوز له رهنها وهي في مرحلة البناء وإذا أفلس كانت السفينة من ضمن موجوداته فيشملها الحجز لمصلحة الدائنين.

(2) البناء بثمن جزافي (الحساب): يتعاقد المجهّز مع إحدى الشركات المتخصصة في بناء السفن، من أجل بناء سفينته بمواصفات محدّدة لقاء ثمن معيّن، فتكون الشركة متعهّدة البناء هي المتكفّلة بشراء المواد والمعدّات والمهندسين والعمال والفنيين. وهذا العقد هو عقد بيع لشيء مستقبلي محقق، ولذلك يوصف بأنّه عقد جزافي. وأثناء مرحلة البناء تبقى ملكية السفينة لشركة البناء ولا تنتقل إلى المجهّز طالب البناء إلا بعد تسليمها وتنفيذ الالتزام بنقل الملكية، ويلتزم متعهد البناء بضمان العيوب الخفية. وإذا هلك قبل تسليمها للمجهّز وقعت مسؤولية الهلاك على متعهد البناء، ويحق للمجهّز عندئذ استرجاع ثمن البناء المدفوع مسبقاً، وإذا ربّبت شركة البناء على السفينة رهنًا فإنّها تنتقل ملكيتها إلى المجهز مثقلة بالرهن.

ثانيا: ملكية السفينة عن طريق عقد البيع:

تكتسب ملكية السفينة بشرائها بموجب عقد بيع بين مالكيها والمشتري الراغب في ملكيتها بعد الحصول على ترخيص من السلطات الإدارية البحرية، ويشترط في العقد توفر الأركان العامة وهي الرضا والمحل والسبب وركن الشكلية المتمثلة في المحرر الرسمي حسب المادة 49 من ق ج ج إلا إذا بيعت السفينة في الحجز فلا يشترط المحرر الرسمي.

الملكية الشائعة للسفينة: حالة الشيوع في ملكية السفينة إما أن تكون بسبب الميراث، أو بسبب تعدد المشترين نظراً لضخامة قيمة السفينة ونشاطها الذي أصبح يفوق المقدرة المالية للفرد. والشيوع البحري في الجزائر هو شيوع عادي، يخضع لأحكام القانون المدني في المادة 716 والقانون البحري في المادة 59 التي تقرّر قاعدة الأغلبية في إدارة الشيوع.

على خلاف الفقه والقضاء في فرنسا الذي اعتبر حالة الشيوع شركة من نوع خاص لها الشخصية القانونية المعنوية.

المطلب الثاني: الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة (الرهن والامتياز)

يستلزم الاستغلال البحري في الوقت الحالي أموالاً طائلة من أجل تجهيز السفينة وتمويل الرحلة البحرية، فغالباً ما يكون المجهز مضطراً لاقتراض الأموال، ولهذا كان الائتمان ضرورياً بالنسبة للاستغلال البحري، حيث لا يمكن الحصول على القروض المالية ما لم يوفّر لأصحابها ضمانات تطمئنهم على استرداد ديونهم، بسبب ما يحفّ النشاط الملاحي التجاري من مخاطر الملاحة البحرية.

ومن أهمّ هذه الضمانات، التي حرص التشريع البحري على تنظيمها نجد الحقوق العينية التبعية، والتي قد تكون تأمينات اتفاقيه هي الرهون البحرية، أو تأمينات قانونيه هي الامتيازات البحرية، هذا بالإضافة إلى النظام المتطور للتأمين البحري ضدّ المخاطر.

الفرع الأول: الرهن البحري المواد 55- 71 ق ج ج

تُرهّن السفينة رهناً رسمياً، يشبه الرهن العقاري لأنّ أحكام رهن المنقول لا تتماشى مع الطبيعة الخاصة للسفينة، لأنّ انتقال السفينة إلى الدائن المرتهن كعين مرهونة يتسبّب في عرقلة النشاط البحري.

أولاً: التعريف بالرهن البحري:

(1) مفهوم الرهن البحري: عرّفت الم 55 ق بح ج الرهن البحري بأنه "يكون الرهن البحري تأميناً اتفاقياً يخوّل الدائن حقاً عينياً على السفينة" فالرهن البحري هو تأمين عيني يكرّسه عقد بين المدين الرّاهن وهو مالك السفينة أو مجهّزها والدائن المرتهن, يرتّب لهذا الأخير ضماناً لدينه يكون محلّه السفينة, يخوّل حق التتبع للعين المرهونة إذا انتقلت إلى مالك جديد قبل انتهاء أجل الرهن, فهي تنتقل محمّلة ومثقلة بالرهن, وتخوّل حق الأفضلية على الدائنين العاديين عند حلول أجل الدّين, من ثمن بيعها الجبري إن عجز مالكيها عن تسديد الدّيون.

(2) محلّ الرهن:

- السفينة محلّ الرهن: (م 58) السفينة ذاتها بقسميها الهيكل واللّواحق, هي محل الرّهن, كما يمكن ترتيب الرهن البحري أثناء بناء السفينة, باتفاق الأطراف حيث يكون محلّ الرهن ليس السفينة المستقبلية ولكن المعدّات والتجهيزات والمواد المستعملة في البناء. ولا يجوز أن تكون محلاً للرهن سفن الدولة والجماعات المحليّة المخصصة لأغراض غير تجارية.

- العناصر التي تحلّ محلّ السفينة في الرّهن: (م 62 ق بح ج) إن تعرّضت السفينة للمخاطر البحرية يضاعف الضمان لدى الدائن ولذلك قرّر المشرّع الحفاظ للدائن على هذا الضمان, بتحديد عناصر تقوم مقام السفينة بعد فقدان والهلاك والتضرر

1. تعويضات التّأمين على هيكل السفينة المرهونة.

2. التعويضات المستحقّة لمالك السفينة عن الأضرار المادية التي تصيب السفينة, وذلك بموجب الدّعوى المباشرة أو دعوى الحلول ضدّ المتسبب في الضرر.

3. التعويضات المستحقّة لمالك السفينة, عن الإسعاف أو الإنقاذ الذي قدّمه لسفينة أخرى.

4. التعويضات المستحقّة عن الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة, يدفعها الشاحنون الذين أنقذت بضائعهم.

(3) إنشاء رهن: ينشأ الرهن عن طريق الاتفاق بإبرام عقد الرهن, وأركان عقد الرهن, هي نفس الأركان التي تقررها قواعد العامة للقانون المدني بالنسبة لرهن العقار. أي الرضا والمحل والسبب والكتابة الرسمية, ويضاف لهذه الأركان بعض الخصوصيات بالنسبة للسفينة:

1. تشترط الأهلية التجارية في طرفي العقد لأن الرهن البحري حسب الم 2 و 3 من الق التح يعتبر عملاً تجاريًا.

2. يشترط قيد الرهن في دفتر قيد السفينة, بمكتب التسجيل.

3. إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع يجب موافقة أغلبية المالكين الشركاء على الرهن, ويحق لكل مالك رهن حصته.

(4) انقضاء الرهن البحري: ينقضي الرهن البحري بالأسباب التالية:

1. عدم تجديد قيد الرهن قبل 10 سنوات من تاريخ تسجيله الم 66. أو ينقضي بتنازل الدائن المرتهن عنه.

2. انقضاء الدين الأصلي عن طريق الوفاء به ضمن آجاله, أو عن طريق التطهير القضائي بالبيع الجبري بالمزاد العلني, أو التطهير الاختياري من قبل المشتري في حدود ثمنها, أو من تؤول إليه الملكية بأسباب أخرى, حيث يتولى دفع كل الديون التي على السفينة (م 68 ق بح ج).

ثانيا: آثار الرهن البحري:

للرهن البحري آثار ترتب بالنسبة لطرفي عقد الرهن, المدين الراهن والدائن المرتهن:

(1) بالنسبة للمدين الراهن: تبقى حيازة السفينة المرهونة في يد مالكيها المدين الراهن, له فيها حق الاستعمال والاستغلال والتصرف بالبيع وغيره, إلا أنه لا يجوز له بيعها لأجنبي لأنها ستفقد جنسيتها فتخرج من نطاق القانون والقضاء الجزائري, فيصعب على الدائن تتبع حقه فيها م 71 ق بح ج.

(2) بالنسبة للدائن المرتهن:

أ. حق التتبع: (م 67 بج ج) الرهن يتبع السفينة مهما كان الشخص الذي آلت إليه ملكية السفينة المرهونة، وليس لمشتري السفينة أن يتمسك بحسن النية لافتراض علمه بالرهن المرتب عليها، لأن بإمكانه الإطلاع على كل التصرفات والحقوق الواردة على السفينة، في دفتر تسجيل السفينة.

ب. حق الأفضلية: رهن السفينة يخول للدائن حق الأولوية والتقدم في استفاء الدين من ثمن السفينة عن باقي الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة، والدائنين المرتهنين اللاحقين له في تقييد رهونهم.

الفرع الثاني: حقوق الامتياز البحرية م 72- 91 ق بج ج

نظراً لأهمية الديون البحرية ودعماً للانتماء البحري، فإن كل التشريعات في العالم تقرّ حقوق امتياز على السفينة لعدد من الدائنين، فما هو الامتياز البحري وكيف نظمت الحقوق البحرية الممتازة في القانون البحري؟

أولاً: التعريف بالامتياز البحري:

نتعرّف على الامتياز البحري ببيان مفهومه ومحلّه وأنواع الديون البحرية الممتازة

(1) تعريف الامتياز البحري:

عرّفته المادة 72 من القانون البحري الجزائري بأنه "تأمين عيني قانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظراً لطبيعة دينه". فهو ضمان يقرّره القانون على السفينة إذ لا امتياز بغير نص، يجعل لصاحبه امتياز التقدم على غيره من الدائنين البحريين في استيفاء الديون المتزاخرة، ويُرتّب لصاحبه تتبع حقه عند انتقال ملكية السفينة.

(2) محل الامتياز البحري:

يشمل السفينة التي نشأ الدين بسببها بقسميها الهيكل واللواحق، ولا يشمل الحمولة.

وإذ فقدت السفينة أو هلكت فليس هناك عناصر تحل محلّها لأداء حقوق الامتياز، رغم أنّ معاهدة بروكسل قرّرتها بالنسبة للامتياز البحري. ولعلّ مقصود المشرّع من تقريرها في الرهون دون الامتيازات هو تقوية ضمانات الدائنين المرتهنين لأنها متأخرة في ترتيبها، فهي تأخذ المرتبة السابعة بعد حقوق الامتياز.

(3) إنقضاء الامتياز البحري:

ينقضي الامتياز البحري بالأسباب التالية م(84.87) ق بح ج:

(أ) مرور سنة من تاريخ نشوء الدين، وهو سقوط للحق وليس تقادمًا، فهو أجل قصير ليس فيه أحكام الانقطاع، قصد به المشرع أن يحمل الدائنين على الإسراع في المطالبة بديونهم منعًا لتراكمها. لكن الدائن الذي انقضى امتياز هذه المدّة، يمكن أن يحتج بالدين بموجب القواعد العامة، لأنّ السقوط يمس حق الامتياز وليس الدين. حيث يصبح دينًا عاديًا يتزاحم فيه مع الدائنين العاديين من غير أصحاب الرهون والامتيازات البحرية.

(ب) البيع الاختياري للسفينة وهو تطهير إجباري على المشتري في أجل 3 أشهر، بعكس الرهن يكون التطهير اختياريًا.

(ج) مصادرة السفينة من طرف الدولة.

(د) البيع الجبري القضائي في المزاد العلني.

(هـ) الامتياز المذكور في الفقرة (و) من الم 73 ينقضي بانتهاء حيازة المنشئ أو الصانع.

ثانيا: أنواع الديون الممتازة ومراتبها:

حصرت المادة 73 ق بح ج الديون المضمونة بامتياز بحري في ثمانية أنواع وقسمتها المادة 75 من نفس القانون إلى طائفتين، الأولى لها أفضلية على الرهن البحري وهي الواردة في الفقرات (أ)، (ب)، (ج)، (د)، (هـ)، (و) من المادة 73 والثانية تلي الرهن البحري في الترتيب وهي المذكورة في الفقرات (ز)، (ح) من نفس المادة.

(1) أنواع الديون الممتازة:

1- الديون الممتازة التي تتقدّم الرهن البحري:

(أ) أجور الطاقم البحري والمبالغ الواجبة بموجب عقد استخدام على متن السفينة.

(ب) رسوم الموانئ والقنوات وجميع طرق الملاحة ورسوم الإرشاد.

(ج) الديون الناجمة عن الإصابات الجسمية والوفاة الحاصلة برًا أو بحرًا لأسباب لها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

(د) الديون غير المثبتة بعقد، الناجمة عن المسؤولية التقصيرية عن ضرر أو فقدان مال بسبب الحوادث الحاصلة برًا أو بحرًا تكون لها علاقة مباشرة باستغلال السفينة. ما لم تكن بسبب مواد إشعاعية أو سامة أو متفجرة أو محروقات نووية.

(هـ) الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب الحطام والخسائر المشتركة، والمصاريف وبيعها وتوزيع ثمنها.

(و) الديون الناتجة عن إنشاء السفينة وإصلاحها.

2- الديون الممتازة اللاحقة للرهن البحري:

(ز) الديون الناجمة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من طرف الربان خارج ميناء التسجيل من أجل الاحتياجات الضرورية لحفظ السفينة وللاستمرار الرحلة البحرية.

(ح) الديون الناشئة في ذمة المالك بصفته ناقلًا في عقد النقل البحري. عن فقدان أو الخسائر اللاحقة بالحمولة والأمتعة.

2) قواعد ترتيب الديون الممتازة:

نظرًا لكثرة أنواع الحقوق الممتازة على السفينة فقد عملت التشريعات البحرية على ترتيبها من حيث الأولوية عند عدم كفاية ثمن السفينة لتغطية كل الديون، وقد وضع المشرع أربع قواعد لترتيبها:

القاعدة الأولى: نصت عليها المادة 77 من ق ج وهي الترتيب وفق النظام الذي ورد في فقرات المادة 73.

القاعدة الثانية: نصت عليها المادة 79 وهي تقضي بأنه في حالة تعدد الرحلات يكون ترتيب الديون مرتبًا ترتيبًا عكسيًا، حيث تكون الأولوية دائمًا للرحلة الأخيرة عن الرحلة السابقة، باستثناء عقود الاستخدام الخاصة برجال السفينة إذا كان الاستخدام بعقد واحد لكل الرحلات فإنها تأتي كلها في نفس الرتبة مع آخر الرحلات.

القاعدة الثالثة: نصّت عليها المادّة 77 وهي ترتيب خاص بنوع واحد من الحقوق الممتازة وهو الوارد في الفقرة (هـ) من الم 73 والمتعلّقة بديون الإسعاف والإنقاذ ورفع الحطام والخسائر المشتركة, حيث تكون لها الأفضلية على كل الامتيازات الأخرى لحين استعمال هذه العمليات. إذ لولا هذه العمليات لما أمكن الوفاء بأي دين. وأسبقية ديون الفقرة (هـ) مشروطة بأن يكون تاريخ نشوئها متأخرًا عن بقية الدّيون, أمّا لو نشأت قبلها فالترتيب يبقى كما هو في نصّ المادّة 73.

القاعدة الرابعة: نصّت عليها المادّة 79 وتتعلّق بترتيب الحقوق الواردة في الفقرة الواحدة بأنّها تكون متزاحمة تقسم على أصحابها قسمة غرماء, باستثناء ديون الفقرة (هـ) فهي لا تتنافس بل أولويتها ترتّب ترتيبا عكسيًا لتاريخ نشوئها.