

المركز الجامعي، الشهيد سي الحواس، بركة.

معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية



مطبوعة بيداغوجية تتضمن محاضرات في مقياس

القانون البحري

موجهة لطلبة سنة ثالثة

تخصص: قانون خاص

من إعداد د. سعد لقيب

أستاذ محاضر قسم ب

السنة الجامعية: 2022 - 2023

## مقدمة:

يعتبر مقياس القانون البحري من المقاييس التي تستدعي اهتمام طالب العلوم القانونية خاصة، وأن الجزائر تعتبر من الدول الساحلية التي تطل على البحر الأبيض المتوسط بساحل طويل يمتد على طول أكثر من 1200 كلم مما جعله محل اهتمام على المستوى الوطني ، ولذلك صنف من أهم فروع القانون الخاص، المنظمة للنشاطات البحرية بما في ذلك الملاحة والتجارة ونقل البضائع بين الموانئ الداخلية، وتعزيز التبادل التجاري البحري الدولي فضلا على الصيد البحري داخل المياه الإقليمية للدولة.

وفي الجزائر فقد صدر القانون البحري لأول مرة بموجب الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل بالقانون 98-05 المعدل 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.

أي 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 البحرية التي تتعرض لها السفينة سواء خلال ملاحتها في المناطق البحرية التي تخضع لسيادة الدول، أو في أعالي البحار، ومن أهم هذه الأخطار البحرية نذكر على سبيل المثال لا الحصر (العواصف البحرية، القرصنة البحرية، الحوادث البحرية ... الخ) مما يجعلها عرضة للغرق، أو الاتلاف مما يستوجب خضوع السفن لقواعد خاصة بالملاحة البحرية تكون قواعدها مستوحاة من الاتفاقيات الدولية.

وهذا ما تجسد ميدانيا حيث استمد التشريع البحري الجزائري معظم أحكامه من الاتفاقيات الدولية 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 الرسمية

رقم 03 لسنة 2000، وكذا الاتفاقية الخاصة بقواعد الرهون، والامتيازات البحرية والاتفاقية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بمسؤولية مالكي السفن، والتي أصبحت بمثابة قواعد تنظم الاستغلال البحري والتجارة البحرية التي تمارس بواسطة السفن وهذا ما سمح أن يكون التقنين البحري يمتد في معالجة أحكامه لجوانب عديدة: كالملاحة البحرية والاستغلال التجاري البحري، وعقود نقل البضائع وكذا الشحن والأحكام المتعلقة بالاستغلال المينائي...الخ.

وهو ما حاولنا التطرق له من خلال هذه المحاضرات.

- تعرف الطالب على مفهوم القانون البحري.
- التعرف على أداة الملاحة البحرية.
- التعرف على أشخاص الملاحة البحرية.
- الامتيازات البحرية والرهون البحرية التي ترد على السفينة.
- عقد النقل البحري للبضائع.

# المحاضرة الأولى: مدخل مفاهيمي للقانون البحري

الأهداف التعليمية للفصل

- 1) التعرف على مفهوم القانون البحري .
- 2) معرفة مصادر القانون البحري

القانون البحري هو من فروع القانون ذات الأهمية الاقتصادية الكبيرة نظرا لارتباطه بالتجارة الدولية والنقل البحري، وله خصوصية تميزه عن غيره من فروع القانون الأخرى، لذا لا بد من التعريف به من جميع الجوانب، من حيث المفهوم والخصائص والتطور التاريخي والملاحة البحرية ينظمها القانون البحري لأنها هي النطاق الموضوعي لتطبيقه.

### المبحث الأول: مفهوم القانون البحري.

للإحاطة بماهية القانون البحري نتعرف في هذا المبحث على القانون البحري بوجه عام، وذلك ببيان مفهومه والمصادر التي يستمد منها قواعده، وخصائصه التي تميزه عن باقي فروع القانون، وكيفية نشأته وتطوره في تاريخ النظم القانونية.

### المطلب الأول: تعريف القانون البحري .

من تسميته يبدو القانون البحري مختلفا عن القوانين البرية والجوية في نوع العلاقات التي ينظمها، وهي العلاقات القانونية الناجمة عن استغلال البحر.

### الفرع الأول: المعنى الواسع للقانون البحري.

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

وتتوزع قواعد القانون البحري وتشمل كافة العلاقات القانونية التي يكون البحر مسرحا لها، وهو بذلك له ارتباط بفروع القانون المختلفة في كل من القانون العام والقانون الخاص. وهو بذلك يقسم وفقا للتقسيم التقليدي لفروع القانون إلى القانون البحري العام والقانون البحري الخاص.

### أولا: القانون البحري العام.

موضوع القانون البحري العام هو ما تفرضه الدولة بصفتها السلطة العامة، من القواعد التي يخضع لها مباشرة الاستغلال البحري وأداة الاستغلال البحري أي السفينة<sup>(1)</sup> ويشتمل على:

### 1- القانون الدولي العام البحري:

ينظم العلاقات البحرية بين الدول في استخدامات البحر أثناء السلم والحرب واستغلال الثروات البحرية.

1- عباس حلمي القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، الطبعة الثانية 1987 ص 1.

## 2- القانون الإداري البحري:

ينظم 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 1- 12 بعنوان التنظيم الإداري والإقليمي للملاحة البحرية.

## 3- القانون الجنائي البحري:

ينظم المسائل الجنائية المتعلقة بالجرائم الماسة بتنظيم الملاحة البحرية. مثل جرائم التلوث البحري في المادة 216 والاختصاص الجزائي في الحوادث البحرية المادة 294-298 في الباب الثاني من الكتاب الأول " الملاحة البحرية ورجل البحر والأحكام الجزائية والإجرائية الخاصة برجال البحر في الباب الثاني "رجال البحر من الكتاب الأول " الملاحة البحرية ورجال البحر" في المواد 567477 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 والجنایات البحرية".

وموضوع القانون البحري Droit maritime يختلف عن موضوع قانون البحار Droit de la mer الذي هو من فروع القانون الدولي العام 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:

القانون الذي ينظم الاستغلال البحري وما ينجم عنه من علاقات بين مباشري الاستغلال والمنتهجين به (1) ويشتمل على:

### 1- القانون الدولي الخاص البحري:

يصطاح على مسائل التنازع التي تثور بشأن تحديد الاختصاص التشريعي والقضائي في ميدان العلاقات البحرية الخاصة القانون الدولي الخاص البحري.

1 - عباس حلمي، المرجع السابق، ص1.

## 2- القانون التجاري البحري:

الذي يعنى بتنظيم العلاقات القانونية الخاصة الناشئة بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة عن طريق إبرام العقود البحرية.

## 3- القانون المدني البحري:

يطلق الفقه هذه التسمية على بعض أحكام القانون البحري المنظمة 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 يعنى 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 يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه:

- كل مقولة لبيع أو صنع أو شراء أو إعادة بيع السفن المعدة للملاحة البحرية، وكل شراء أو بيع لمؤن السفن.

- كل تأجير أو اقتراض أو قرض بحري بالمغامرة.

- كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية.

- كل الاتفاقيات المتعلقة بأجور الطاقم وإيجارهم، وكل الرحلات البحرية.

## المحاضرة الثانية: خصائص القانون البحري .

الأهداف التعليمية للفصل

1) التعرف على خصائص القانون البحري .

في هذه المحاضرة سوف نبين فيها خصائص القانون البحري، حيث في الفرع الأول نشرح ذاتية القانون البحري، وأما الخاصية الثانية عالمية القانون البحري فنعالجها في الفرع الثاني.

**المطلب الثاني: خصائص القانون البحري.**

إن فكرة المخاطر البحرية جعلت القانون البحري يتميز ويستقل بذاته عن القانون البري ببعض الخصوصيات. كما أن تماثل ظروف ومجالات تطبيقه، والمصالح المشتركة للدول جعلته يتسم بالطابع العالمي.

### الفرع الأول: ذاتية القانون البحري.

ينكر بعض الفقه أن للقانون البحري خصوصية وذاتية، ويصر على اعتباره جزءا من القانون التجاري، مثلما ذهب إليه المشرع الفرنسي عندما نظمه في الكتاب الثاني من القانون التجاري، ويستندون في ذلك إلى الطبيعة التجارية للعمليات القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية، لكن الراجح لدى الفقه أن القانون البحري ينفرد بأنظمة قانونية خاصة به دون أن يكون تابعا للقانون التجاري أو فروع القانون الأخرى<sup>(1)</sup>، ويذكر من بين مظاهر هذه الذاتية ما يلي:

- 1- القانون البحري ينطبق على ملاحه الصيد والنزهة وهما ليسا من الأعمال التجارية الواردة في المادة الثانية من القانون التجاري والتي تخص الملاحة التجارية فقط.<sup>(2)</sup>
- 2- الإثبات في القانون البحري ليس حرا كما في القانون التجاري بل يقوم على الكتابة كقاعدة عامة.
- 3- التأمين البحري أسبق ظهورا من التأمين البري.
- 4- يعرف القانون البحري نظاما أصيلا خاصا به ويعتبر خروجا عن القواعد العامة للقانون، وهو نظام الخسائر المشتركة، المواد (331308) ق بحري جزائري.
- 5- فكرة الإنقاذ البحري أو واجب السفينة الأقرب إلى السفينة المهددة بالخطر في إنقاذها، وأحكام التعويض عن الإنقاذ.
- 6- ينفرد القانون البحري بنظام المسؤولية المحدودة لمالك السفينة والذي يعتبر خروجا عن القواعد العامة في القانون المدني والتجاري الذي يأخذ بالمسؤولية الشخصية المطلقة.

1 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، 2006، بيروت، لبنان، ص7.

2 - المادة 2 قانون تجاري جزائري " كل شراء أو بيع لعتاد ومؤن السفن وكل تأجير أو اقتراض أو قرض بحري بالمغامرة وكل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية وكل الرحلات البحرية ".

7- تتميز أغلب قواعد القانون البحري بطابع التوحيد الدولي بسبب الطبيعة الدولية للملاحة البحرية، وهو الأمر الذي لم تحقق محاولاته نجاحا في الفروع الأخرى للقانون.<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني: عالمية القانون البحري.

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

### أولاً: مظاهر وأسباب عالمية القانون البحري.

اين يتشابه ظروف تطبيق القانون البحري في جميع أنحاء العالم جعلت أحكامه واحدة لا تتغير من دولة لأخرى، وهو ما جعل منه قانونا عالميا. ونذكر من بين مظاهر وأسباب عالمية القانون البحري ما يلي:

### أ - وحدة المصدر التاريخي لقواعد القانون البحري.

كان القانون البحري في العصور القديمة والوسطى قانونا عالميا، حيث كانت المحاكم البحرية في مختلف الموانئ تطبق قواعد مصدرها واحد، واعتاد تجار البحر والملاحين على اتباع أعراف وعادات بحرية تكونت عبر العصور تلائم الملاحة البحرية، فلم يكن باستطاعة البحارة أن يخضعوا لقوانين مختلفة باختلاف الموانئ التي يرسون فيها، كون التجارة بالسفن عبر العالم تخضع لنفس الظروف الطبيعية المتشابهة، مما أدى إلى بروز قواعد قانونية متشابهة مضمية على التجارة البحرية الصبغة العالمية. فمخاطر النقل البحري لا تختلف باختلاف المناطق، عكس النقل البري.

لكن منذ مطلع القرن 18 بدأت تنقص فكرة عالمية القانون البحري، حيث بدأت كل دولة تشرع قانونا مستقلا بذاته يخدم المصالح الوطنية، وحل التشريع محل العرف، وأدى ذلك إلى ظهور المصالح المتناقضة بين الدول الناقلة والول الشاحنة، وهذا الصراع بين الدول نجمت عنه عرقلة التجارة البحرية.

### ب - الطابع الدولي للعلاقات القانونية البحرية.

لا يعقل أن تبقى العلاقات القانونية البحرية حبيسة التشريع الداخلي، فهي علاقات دولية بطبيعتها بسبب الصبغة الدولية للتجارة البحرية وبسبب تعدد جنسيات أطراف الملاحة البحرية كالناقل والشاحن والمؤمن، ومالك السفينة المنقذة أو المساعدة.

1 - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص9.

**1- الطابع الدولي للتجارة البحرية:** ونسبة التجارة الدولية تفوق بكثير نسبة التجارة الوطنية، والشاحن يجب أن يكون على علم بالقانون الذي سيحكم التزامات الناقل ومسؤولياته الإمكان إجراء التأمين على البضائع، وكذلك شركة التأمين التي تملك حق الرجوع على الناقل يجب أن تعرف مدى مسؤوليته وهل هي مقيدة أم مطلقة؟

كما أن البنوك يهتمها أن تعرف قيمة سند الشحن لأنه يمثل الوثيقة الرئيسية في فتح الاعتماد المستندي.<sup>(1)</sup>

**2- السفينة ترسو في موانئ دول مختلفة:** وهي أثناء رحلتها قد تتعرض لحوادث التصادم مع سفينة ثانية من جنسية مغايرة ومن ثم تحتاج إلى مساعدة وإنقاذ من طرف سفينة ثالثة وهذه الأخيرة تستحق التعويض على عملية الإنقاذ.

3- تعدد جنسيات أطراف الملاحة البحرية كالناقل والشاحن والمؤمن.

4- الطابع الدولي للعقود البحرية كعقد النقل وعقد التأمين وسند الشحن.

### ج - الطابع الدولي لقواعد الملاحة البحرية.

تكمن مظاهر الطابع الدولي لقواعد الملاحة البحرية فيما يلي:

1- مقتضيات الأمن والاستقرار في الملاحة البحرية تتطلب تدويل هذه القواعد، فلو أن كل سفينة تمسكت بقواعدها الوطنية في الإبحار لأدى 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.

2- 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).<sup>(2)</sup>

### ثانيا: جهود التوحيد الدولي لقواعد القانون البحري.

1- إن الطابع الدولي للتجارة البحرية وامتدادها خارج حدود الأقاليم الوطنية والجهوية فرض على جميع الدول واجب توحيد الجهود لوضع قواعد قانونية موحدة، لأن طبيعة البحر والملاحة البحرية

1 - صلاح محمد المقدم، المرجع السابق، ص 107.

2 - المرجع نفسه، ص 108.

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 تعدها اللجنة البحرية الدولية MI. خصيصا للقضاء على الاختلافات في التشريعات البحرية ابتداء من سنة 1897. (معاهدتي 23/09/1910 حول قواعد المصادمات البحرية، والإنقاذ البحري. ومعاهدة 1924 حول سندات الشحن والتي حلت محلها معاهدة 10/10/1957).<sup>(1)</sup>

3- وضع القواعد الاتفاقية الموحدة، 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، والمنظمة البحرية الدولية، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص. وتجدر الإشارة إلى أن الجزائر انضمت إلى المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل في 25/08/1924 المنظمة للقواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري، كما أنها عضوة في المنظمة الحكومية البحرية الاستشارية التابعة لهيأة الأمم المتحدة، والتي تأسست في فيفري 1948 وبدأت العمل في 31/03/1958. وقد أخذت الجزائر بالكثير من القواعد الدولية وأدمجتها في التقنين البحري الجزائري.<sup>(2)</sup>

1 - عباس حلمي، المرجع السابق، ص6.

2 - ملازي عبد الرحمان، محاضرات في القانون البحري لجامعة الجزائر، 2006، ص2.

# المحاضرة الثالثة: مصادر القانون البحري

الأهداف التعليمية للفصل

1) التعرف على مصادر القانون البحري.

## مقدمة:

في هذه المحاضرة سوف نبين فيها مصادر القانون البحري، والتي يقصد بها المصادر المختلفة التي تستمد منها القواعد القانونية التي تضبط العلاقات التي يحكمها هذا القانون. ومصادر القانون البحري، كساير فروع القانون، تنقسم إلى قسمين، حيث أولاً نبين المصادر الرسمية للقانون البحري، أما المصادر التفسيرية فنعالجها ثانياً.

**أولاً: المصادر الرسمية للقانون البحري.**

يقصد بالمصادر الرسمية للقانون البحري، المصادر التي يستقى منها القواعد القانونية التي يجب على القاضي أن يرجع إليها قبل غيرها. وهذه المصادر هي: التشريع والعرف.

**1- التشريع:**

يعد التشريع أهم مصادر القانون البحري وعلى القاضي الرجوع إليه أولاً قبل غيره من المصادر، ولا يقصد بالتشريع نصوص التقنين البحري فحسب بل نصوص التشريعات البحرية الأخرى اللاحقة لهذا التشريع تنفيذاً لنصوصه.

ومن ناحية أخرى تعتبر المعاهدات الدولية جزءاً من التشريع يلتزم القاضي بتطبيقها متى تم المصادقة عليها من طرف الجهات الرسمية التي ينص عليها القانون.

### 1- 1. التقنين البحري:

صدر القانون البحري في الجزائر بموجب الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، والذي عدل كذلك بموجب القانون رقم 100-04 المؤرخ في 16 أوت 2010. ويحتوي هذا التقنين البحري على المواضيع التالية:

- ❖ الملاحة البحرية.
- ❖ رجال البحر.
- ❖ التجهيز.
- ❖ استئجار السفن.
- ❖ نقل البضائع.
- ❖ الامتيازات على البضائع.
- ❖ نقل المسافرين وأمتعتهم على القطر.

❖ الشحن والتفريغ في الموانئ.

## 1 - 2: التقنين التجاري والتقنين المدني:

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

## 1 - 3. المعاهدات الدولية:

تعد المعاهدات والاتفاقيات الدولية جزءا من التشريع يلتزم القاضي بتطبيقها متى صدر تشريع داخلي بالتصديق عليها.

إذ تقوم الجمعيات الدولية بوضع قواعد موحدة تنظم مسائل معينة وتدعو المتعاقدين إلى تبنيتها في اتفاقاتهم دون أن تكون لها صفة الالتزام على أنه متى تضمن اتفاق ما الإحالة عليها فإنه يتعين تطبيقها دون النصوص الداخلية.

مثلا القواعد الموحدة في موضوع الخسارات المشتركة والتي عرفت باسم قواعد بورك وأتفرس (1864 و 1877) كذلك القواعد الخاصة بالبيع البحري المعروف باسم C.I.F وهو البيع مع الشرط التسليم في ميناء القيام وإضافة المصاريف وأخذت النقل والتأمين إلى الثمن في مؤتمر وارسو 1928.

ومن أهم هذه المعاهدات هي:

❖ معاهدات 1924-08-25 بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة لسندات الشحن.

❖ معاهدة 1957-10-10 بخصوص مسؤولية مالك السفينة.

❖ معاهدة 1967-05-27 الخاصة بنقل أمتعة الراكب بطريقة البحر.

## 2- العرف:

يقصد بالعرف أو الأعراف البحرية قواعد السلوك البحرية التي درج المشتغلون في الملاحة البحرية على إتباعها فترة طويلة من الزمن فأكسبها في نفوسهم صفة الإلزام. (1)

يلعب العرف دورا كبيرا في نطاق القانون البحري. إذ نشأ هذا القانون نشأة عرفية ويتعين على القاضي تطبيق العرف إذا لم يجد نصا تشريعيًا يحكم النزاع أما العادات فهي دون العرف في المرتبة ويتعين على الطرف الذي يتمسك بها أن يقوم بإثباتها.

1 - مدحت حافظ إبراهيم " ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد" الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 التشريعات والمعاهدات المكملة له، دراسة فقهية قضائية، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، 1990، ص 37.

## ثانياً: المصادر التفسيرية للقانون البحري.

يقصد بالمصادر التفسيرية للقانون البحري المصادر التي يستقى منها القواعد القانونية التي يجب على القاضي أن يستأنس بها بعد خلو المصادر الرسمية من أي حكم. وهذه المصادر هي: القضاء والفقهاء.

### 1- أحكام القضاء:

يقصد بالقضاء مجموعة الأحكام التي تصدرها المحاكم للفصل فيما يعرض عليها من قضايا، ومن هذه القضايا ما يكون محل النزاع في واقعة معينة لا خلاف في حكم القانون في شأنها، فالأحكام التي تصدر فيه لا أهمية لها من ناحية القانون، ومنها ما يكون حكم القانون فيه محل خلاف.

ويعتبر القضاء البحري مصدراً تفسيرياً فلا يلتزم القاضي بتطبيق حكم محكمة ما على مسألة مماثلة معروضة أمامه.

### 2- آراء الفقهاء (الشرح):

ويقصد به مجموعة آراء كبار شراح القانون أو علماء القانون الذين يتعرضون بها لشرح القانون البحري وتفسيره ونقده سواء أكان ذلك في مؤلفاتهم أو تعليقاتهم أو ملحوظاتهم على ما أصدره القضاء من أحكام في المواد البحرية<sup>(1)</sup> ويستعين القاضي بآراء الفقهاء في هذا المجال على سبيل الاستئناس دون إلزام.

وقد لعب الفقه دوراً هاماً وبارزاً في ميدان القانون البحري، لأن صلته لا تقف عند تأثيره على القضاء فحسب، بل غالباً ما كان ولا يزال هادياً ومرشداً للمشرع البحري نفسه.

وتطور القانون البحري تم بتأثير جهود الكثير من الفقهاء على المستوى الدولي، نذكر على سبيل المثال، من بين الفقهاء القرن الثامن عشر فالين وأميريجون، ومن فقهاء القرن العشرين البارزين رونييه روديير.

1 - مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 39.

## المحاضرة الرابعة:

# السفينة كأداة للملاحة البحرية.

الأهداف التعليمية للفصل

- (1) التعرف على السفينة.
- (2) التعرف على خصائص السفينة.

السفينة كأداة للملاحة البحرية وعنصر من عناصر الثروة البحرية هي العمود الفقري للقانون البحري، ينظمها المشرع الجزائري في كل من الكتاب الأول والكتاب الثاني من القانون البحري، حيث يتناول الكتاب الأول نظامها القانوني بالمواد (13-160)، ويتناول الكتاب الثاني الاستغلال التجاري للسفينة بالمواد (568-886)، ومن الواجب التعرض لمفهوم السفينة ونظامها القانوني.

### أولاً: مفهوم السفينة.

نتناول في مفهوم السفينة، التعريف بها وتحديد طبيعتها القانونية.

#### 1- تعريف السفينة:

عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري بقوله: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

فالنص يمنح العمارة البحرية أو الآلية العائمة وصف السفينة في حالتين:

❖ حالة القيام الفعلي بالملاحة البحرية.

❖ حالة التخصيص للملاحة البحرية.

أ- شرط القيام الفعلي بالملاحة البحرية على سبيل الاعتياد.

بحيث أن الممارسة المعتادة والمتكررة للملاحة البحرية من طرف المنشأة يشكل دليلاً قوياً على صلاحية هذه الأخيرة وقدرتها على نقل البضائع والأشخاص عبر البحر، وهو ما يسمح باكتسابها لوصف السفينة.

ويترتب على هذا الشرط النتائج التالية:

❖ لا تعتبر سفناً، المنشآت العائمة التي تمارس الملاحة الداخلية أو النهرية.

❖ لا تعتبر سفناً أيضاً، المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ كالأرصفة المتحركة والجسور

العائمة.

❖ لا تعد سفناً كذلك المنشآت العائمة التي تمارس الملاحة البحرية مرة واحدة أو عدة مرات بصفة

استثنائية ومتفرقة، بالموازاة مع ممارستها لنشاطها المعتاد في إطار الملاحة النهرية أو الداخلية، إذ

يتوجب توافر عنصرَي التكرار والاعتياد لاكتساب وصف السفينة.

## ب - أن تخصص المنشأة للعمل في الملاحة البحرية.

ويقصد بهذا الشرط أن يتم إعداد المنشأة وتخصيصها للعمل في مجال الملاحة البحرية، بمراعاة تقنيات بناء السفن وتزويدها باللوازم التي تسمح لها بالسير في البحر، وتكتسب المنشأة في هذه الحالة وصف السفينة حتى قبل أن تمارس الملاحة البحرية فعلا.

❖ يكفي لإضفاء صفة السفينة على المنشأة البحرية مجرد إعدادها وتخصيصها للقيام بنشاط الملاحة البحرية، حتى ولو لم تبدأ بممارستها فعلا، المهم أن يقصد تخصيصها لغرض الملاحة البحرية منذ لحظة الانتهاء من بنائها.

❖ سمح المشرع الجزائري بإضفاء وصف السفينة على المنشأة التي هي بقيد الإنشاء، وجعلها محلا لبعض التصرفات القانونية التي تخضع لها السفن الجاهزة، كالرهن البحري أو التأمين البحري، إذ ورد في نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري: "ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء". وأيضا في نص المادة 58/2 من نفس القانون: "...وفيما يخص السفينة التي هي على قيد الإنشاء، يشمل الرهن البحري...".

❖ تفقد السفينة التي هي قيد الإنشاء وصف السفينة إذا ما تم تحويلها بعد تمام بنائها إلى ممارسة الملاحة النهرية أو الداخلية.

## 2- متى يبدأ وصف السفينة ومتى ينتهي.

يبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية وينتهي هذا الوصف بالنسبة للسفينة من وقت أن تفقد صلاحيتها للملاحة نهائيا أو بعدولها نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية.

### ثانيا: الطبيعة القانونية للسفينة.

تعد السفينة بطبيعتها مالا منقولاً لأنها ثروة، وتنتقل من مكان لآخر دون تلف، ينطبق عليها تعريف المال المنقول في المادة 683 ق م ج وتعد كذلك من الناحية القانونية، بصريح المادة 56 قانون بحري جزائري على أنه "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة". ويترتب على ذلك خضوع السفينة للقواعد العامة الخاصة بالمنقولات في القانون المدني، فإذا أوصى مالك السفينة بجميع أمواله المنقولة دون تخصيص فإن الوصاية تشمل السفينة، وكذلك الرهن الحيازي الوارد على السفينة يخضع لأحكام رهن المنقول، كما أن بيع السفينة لا يخضع لأحكام الغبن ولا لأحكام الشفعة متعلقة بالعقار.

لكن ظهر أن النظام القانوني للمنقول بصفة عامة لا يتناسب مع طبيعة السفينة نظرا لما لها من قيمة اقتصادية قد تفوق قيمة العقار بكثير ولأنها تمثل ثروة بحرية هائلة، سميت بالعقارات البحرية (Immeubles de mer)، ولذلك اتفقت كل التشريعات على اعتبارها مالا منقولاً ذو طبيعة خاصة لوجوب إخضاعها لبعض أحكام العقار،<sup>(1)</sup> ومنها مثلاً:

- 1- ضرورة تحرير محرر رسمي لنقل ملكية السفينة (المادة 49 قانون بحري جزائري).
- 2- وجوب شهر التصرفات الواردة عليها فيج لها المقيد بمكتب التسجيل.
- 3- تقرير حقوق الامتياز عليها يترتب بموجبها للدائن الممتاز حق التتبع في أي يد كانت تماماً كما في حق الامتياز على العقار المواد من 72 إلى 91 من القانون البحري الجزائري)، وجواز رهنها رسمياً.
- 4- إخضاع السفينة لإجراءات الحجز الشبيهة بالحجز العقاري.
- 5- استقر الفقه والقضاء على استثناء السفينة من قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية المنصوص عليها في المادة 835 من القانون المدني لأن السفينة لا تدخل في عداد المنقولات سريعة التداول، فحتى لو استوفت شروط الحيازة في المنقول فلا بد من سبب قانوني من أسباب كسب الملكية. كما أنها بعكس القواعد العامة للمنقول تتمتع بعناصر تعين ذاتيتها.
- 6- اختلف الفقه حول خضوع السفينة لقاعدة التقادم الطويل، فبينما يرى البعض الجواز، باعتبار أنها من القواعد العامة التي تسري على المنقول والعقار على حد سواء، يرى البعض الآخر العكس، حيث لا يمكن اكتساب ملكية السفينة بالتقادم بالنظر إلى طبيعتها الخاصة باعتبارها منقول دائم الانتقال من مكان إلى آخر، ولى الإشراف الإداري المستمر الذي تخضع له، والذي يستلزم تحديد جنسية السفينة بجنسية مالكيها.

1 - محمد فريد العويني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2002، ص

# المحاضرة الخامسة:

## عناصر شخصية السفينة

الأهداف التعليمية للفصل

- (1) التعرف على عناصر شخصية السفينة.
- (2) التعرف شروك اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية

نتناول في هذه المحاضرة العناصر الوطنية والدولية التي تشكل شخصية السفينة، وكذا شروط تمتع السفينة بالجنسية الجزائرية.  
أولاً: العناصر الوطنية لشخصية السفينة.

وتشتمل العناصر الوطنية على عدة عناصر هي اسم السفينة موطنها، حمولتها، درجتها.

### 1- اسم السفينة **Le nom du navire**

يجب أن تحمل كل سفينة اسماً خاصاً بها يميزها عن السفن البحرية الأخرى، ويخضع منح السفينة اسماً لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة.  
ويجب أن يوضع على مقدمتها وعلى كل طرف منه ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعاً تحت اسمها الوارد على مقدمتها.

وتنص في هذا الإطار المادة 16 من القانون البحري الجزائري: "يجب أن تحمل كل سفينة اسماً يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها. ويخضع منح اسم السفينة وتغييره إلى موافقة السلطة الإدارية المختصة. كما أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره، تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية".

كما أخضع بموجب نص المادة السادسة من القرار المؤرخ في 5 أبريل 1989، الذي يحدد شروط منح أسماء السفن، كل تغيير لاسم السفينة إلى الرخصة المسبقة للسلطة الإدارية البحرية المختصة.

وأوجب المشرع الجزائري أن تتم تسمية السفن التجارية الجزائرية من أسماء:

- ❖ الجبال الجزائرية.
- ❖ المناجم الجزائرية.
- ❖ الوديان الجزائرية.
- ❖ المدن الجزائرية.
- ❖ الأسماك.

وفي إطار الأحكام المتعلقة باسم السفينة دائماً، أقر المشرع الجزائري للإدارة البحرية المختصة بحق رفض كل طلب منح اسم السفن أو تغييره في حالتين: (1)

1 - انظر نص المادة 09 من القرار المؤرخ في 05 أبريل 1989.

- ❖ عندما يكون الاسم المقترح من قبل مجهز السفينة أو مالكيها قد منح لسفينة أخرى.
- ❖ عندما يكون المجهز أو المالك عاجزا عن إثبات ملكية السفينة.

## 2- موطن السفينة *Le port d'attache*

يتحدد موطن السفينة عادة بميناء تسجيلها، وبالنسبة للسفينة الجزائرية، فإن موطنها يتحدد بميناء تسجيلها، انطلاقا من نص المادة 34 من القانون البحري الجزائري التي تستلزم قيد كل سفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري الذي تمسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة. وأوجب المشرع الجزائري كتابة اسم ميناء تسجيل السفينة على مقدمها طبقا لنص المادة 17 من القانون البحري الجزائري. ويفيد موطن السفينة في التعرف عليها وتمييزها عن غيرها من السفن، كما تسجل فيه مختلف المعلومات الخاصة بحالتها المدنية، والتصرفات القانونية التي ترد عليها من بيوع ورهون وغيرها، طبقا لنصي المادتين 35 و44 من القانون البحري الجزائري.

## 3 - حمولة السفينة *Le tonnage du navire*

اعتبر المشرع الجزائري حمولة السفينة وسعتها الداخلية من عناصر شخصيتها بموجب نص المادة 18 من القانون البحري الجزائري. ويقصد بحمولة السفينة، في الطاقة أو السعة الداخلية للسفينة وتقاس بالطن الحجمي الذي تساوي 2,83 متر مكعب. وهناك نوعان من حمولة السفن حمولة كلية أو إجمالية، وتمثل مجموع فراغ السفينة بأكملها وحمولة صافية، وتمثل مجموع الفراغ الذي يخصص بالفعل لنقل البضائع أو الأشخاص. وقد فرق المشرع الجزائري بين النوعين من الحمولة وذكرهما في المادة 20 من القانون البحري الجزائري.

وتختلف حمولة السفينة عن وزنها (*La portée en lourd du navire*)، حيث يعتبر وزن السفينة بيانا تجاريا ظهر في الممارسات البحرية الحديثة، يؤخذ به بالنسبة لبعض السفن المخصصة لنقل البضائع من نفس النوع ( الفحم البترول، ... ) ، ويعبر عن الوزن الذي يمكن للسفينة حمله، ويقاس بالطن الوزني الذي يساوي ألف كيلوغرام.

وتكمن أهمية الحمولة في تقدير الرسوم الجمركية ورسوم الإرشاد والقطر والإسعاف والتأمين وأجرة النقل ومقابل الإيجار، وفي تقدير حجم الأسطول، ويميز القانون الجزائري بين الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية التي تشمل الفراغات المستعملة للبضاعة أو الأشخاص المسافرين فقط أي بعد خصم المساحات الخاصة بالماكينات والمعدات والبحارة، تمنح شهادة

الحمولة بعد المعايرة التي يتولى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالمالية تحديد قواعدها وكيفياتها، بموجب قرار وزاري مشترك. (1)

حيث جاء في نص المادة 23 من القانون البحري الجزائري: تعد شهادة الحمولة على أساس نتائج المعاينة وتسلم لمالك السفينة، ويجب أن تودع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة".

#### 4 - درجة السفينة La cote

يقصد بدرجة السفينة، مرتبتها التي تتحدد انطلاقا من معايير بنائها ومواصفاتها، وحمولتها ومدى استيفائها لشروط السلامة وتجهيزاتها. وتبعا لذلك تكون السفينة من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة... الخ.

ويقوم بتحديد درجة السفينة هيئات دولية خاصة تدعى شركات الإشراف أو التصنيف، أهمها على الصعيد الدولي: شركة فيري تاس الفرنسية Bureau Veritas، التي اعتمدها الجزائر بموجب القرار الوزاري المؤرخ في 02/01/1973، وشركة اللويدز الانجليزية Lloyd's registre of shipping المعتمدة في الجزائر بالقرار الوزاري المؤرخ في 22/10/1977، وهيئة الإشراف البحرية الأمريكية التي تأسست في 1860.

واكتسبت هذه الهيئات سمعة دولية طيبة في مجال تقدير درجة السفن رغم كونها شركات خاصة بحيث تتمتع الشهادات التي تمنحها باحترام جميع الدول. كما تعد قرينة بسيطة على صلاحية السفينة للملاحة.

#### ثانيا - العنصر الدولي لشخصية السفينة جنسية السفينة La nationalité du navire

تعتبر الجنسية رابطة الولاء بين الشخص ودولته، وكقاعدة عامة لا يتمتع بها إلا الأشخاص، بحيث تخرج الأموال عن نطاق التمتع بالجنسية. لكن الجماعة الدولية اتجهت إلى ضرورة ربط السفينة بنظام الجنسية لما لهذه الأخيرة من أهمية في الاقتصاد الوطني والتجارة الخارجية، وتظهر أهمية منح الجنسية للسفينة من ثلاث زوايا:

أ- من حيث نوعية العلاقات في القانون الدولي العام، حيث تختلف السفن بين اعتبارها من سفن الأعداء أو سفن الحلفاء أو السفن المحايدة في الحروب، وهو ما لا يمكن تحديده إلا من خلال

1 - راجع نص المادة 21 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر.

إلحاق السفينة بدولة معينة، كما أن السفينة التي لا جنسية لها تعد من قبيل سفن القرصنة، وتعد هذه الأخيرة عدوا مشتركا لجميع الدول.

ب- من زاوية القانون الدولي الخاص، إذ تسهم الجنسية في تحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات الواردة على السفينة وكذلك على الجرائم التي تقع على متنها. ويعرف القانون المطبق في هذه الحالة بقانون دولة العلم، حيث يفترض ألا ترفع السفينة أي علم غير علم الدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها.

**ثالثا - شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري.**

وقد حدد المشرع الجزائري شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية بموجب نص المادة 28 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري... كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر ... " ومن النص نستنتج هذه الشروط:  
الشرط الأول: الملكية.

ويفرق فيه المشرع الجزائري بين الشخص الطبيعي والشخص الاعتباري كما يلي:

أ - بالنسبة للأشخاص الطبيعيين.

تنص المادة 28/1 من القانون البحري الجزائري: " لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية...". ومن هذه الفقرة نستنتج أن المشرع الجزائري يمنح الجنسية الجزائرية لكل سفينة يملكها أي شخص طبيعي جزائري الجنسية، بحيث تكون ملكيته لها كاملة على النحو الذي يحدده القانون في هذا الإطار.

ب - بالنسبة للأشخاص الاعتبارية.

فرق المشرع الجزائري بين الشركات والجمعيات على النحو التالي:

- ❖ بالنسبة للشركات التجارية: نصت المادة 28/2 من القانون البحري الجزائري على أنه يتوجب أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية في الشركات حتى تمنح لها الجنسية الجزائرية.
- ❖ بالنسبة لشركة التضامن وشركة التوصية البسيطة وشركة التوصية بالأسهم: يشترط أن يكون كل الشركاء المتضامنين المالكين للسفينة جزائري الجنسية.

❖ بالنسبة للشركة ذات المسؤولية المحدودة: أن يكون الشركاء لمالكون لأغلبية الحصص في الشركة جزائريو الجنسية.

❖ بالنسبة لشركات المساهمة: يجب ان يكون الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال جزائري الجنسية، حتى تتحصل السفينة التي تملكها هذه الشركة على الجنسية الجزائرية.

❖ بالنسبة للجمعيات: فقد اشترط المشرع الجزائري حتى تتحصل السفينة التي تملكها أي جمعية في الجزائر على الجنسية الجزائرية، أن يكون كل مسيري هذه الأخيرة ومجما اعضائها جزائريين بجنسياتهم.

الشرط الثاني: جزائرية الطاقم الفني.

أحالت الفقرة الثالثة من المادة 28 من القانون البحري الجزائري في هذا الإطار على نص المادة 413 من نفس القانون وجاء فيه: "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين. ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

كما نصت المادة 414 من القانون نفسه على أنه: "يجوز للربان بصفة استثنائية وفي حالة الاستعجال، عند وجوده في ميناء أجنبي، تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجنبي وذلك ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محددة".

ومن النصين أعلاه نستخلص أن المشرع الجزائري اشترط كقاعدة عامة لمنح السفينة الجنسية الجزائرية أن يكون مجموع طاقمها جزائريا، لكنه أجاز للوزير المكلف تحديد نسبة من البحارة الأجانب الذين يمكنهم المشاركة في الطاقم، كما منح للربان في حالات الضرورة الحق في الاستعانة ببحارة أجنبي لتكملة الطاقم في إطار النسبة المحددة من الوزير.

وتمنح للسفينة شهادة الجنسية الجزائرية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيلها. (1) وتحدد كيفيات منح شهادة الجنسية بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية (المادة 33 من القانون البحري الجزائري).

## رابعاً: آثار اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية.

يترتب عن اكتساب الجنسية الجزائرية من طرف السفينة عدد من الآثار نوضحها فيما يلي:

### 1- آثار سياسية.

تستفيد السفينة التي تكتسب الجنسية الجزائرية في هذا الإطار من عدد من المزايا منها تمتعها بحماية السلطات الجزائرية في الداخل ونقصد هنا مياهها الإقليمية، وفي الخارج من طرف السلطات الدبلوماسية والقنصلية، كما تستفيد السفينة المحايدة في زمن الحرب من خلال رفعها علم دولتها، من الحماية من خطر الاستيلاء عليها كغنيمة حربية أثناء تواجدها في أعالي البحار.

### 2- آثار اقتصادية.

في هذا الإطار تحصل السفينة المكتسبة للجنسية الجزائرية على عدد من المزايا دون غيرها من السفن الأجنبية، ومنها الاستفادة من الإعانات المالية والقروض الممنوحة بغرض تحسين وضعيتها وحمايتها من المنافسة الأجنبية، كما تمنح لها من طرف الدولة الجزائرية مزايا تتعلق بحقها في ممارسة الملاحة والصيد في المياه الإقليمية الجزائرية دون غيرها.

### 3- آثار قانونية.

ويمكن أن نحصرها في الآتي:

❖ تخضع السفينة المكتسبة للجنسية الجزائرية لقانون الدولة الجزائرية فيما يخص سلامة السفن والتأكد من شروط كفاءة الطاقم، وفي هذا الإطار يجب أن تحمل على متنها عدداً من الوثائق التي حددها المشرع الجزائري في نص المادة 189 من القانون البحري الجزائري كشهادة الجنسية، دفار البحارة ورخصة المرور... وغيرها.

❖ تعد الجنسية معيار تحديد القانون الواجب التطبيق في حال تنازع القوانين على الوقائع التي تحدث على متن السفينة، عندما تكون في أعالي البحار أو في مياه دولة أجنبية.

## المحاضرة السادسة:

### تسجيل السفينة

#### الأهداف التعليمية للفصل

1- التعرف على السفن الخاضعة للتسجيل.

2- التعرف على إجراءات السفينة.

## مقدمة:

تتاول المشرع الجزائري عملية تسجيل السفن في المواد من 34 إلى 48 من القانون البحري الجزائري، بالإضافة إلى بعض الأحكام الواردة في القرار المؤرخ في 20 أكتوبر 1988، الذي يحدد كفاءات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة وسنحاول توضيح كيفية تسجيل السفن من حيث العناصر التالية:

**أولاً: السفن الخاضعة للتسجيل.**

فرضت المادة 34 من القانون البحري الجزائري واجب التسجيل على جميع السفن الجزائرية، وجاء فيها: "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة".

ومن النص يستنتج أن المشرع فرض التسجيل على كل السفن الجزائرية بصفة الإطلاق، مهما كانت حمولتها، ونوعها، ومهما كان نوع الملاحة الذي تقوم به، وكذلك مهما كان نوع السفينة، تجارية أم سفن صيد أم سفن نزهة.

وأجازت المادة 13 من القرار أعلاه، تسجيل السفن الأجنبية، وكذلك مراكب النزهة، شرط تقديم عقد الملكية والشهادات التي تسلمها السلطات البحرية المختصة الأجنبية، التي تثبت شطب السفينة المعنية من سجل القيد في البلد الذي كانت تحمل علمه.

مع العلم أنه لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه.<sup>(1)</sup>

## ثانياً: إجراءات التسجيل.

يقتضي تسجيل السفن في القانون البحري الجزائري ما يلي:

### 1- دفتر التسجيل.

ويعرف كذلك بالسجل الجزائري لقيد السفن، وهو دفتر عمومي تسهر على مسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة، بحيث تخصص فيه لكل سفينة، صفحة، تدرج فيها القيود التالية:

❖ رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.

❖ عناصر شخصية السفينة.

1 - راجع في هذا الإطار نص المادة 46 من القانون البحري الجزائري.

- ❖ تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ.
- ❖ اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.
- ❖ سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها.
- ❖ التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.
- ❖ نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها.
- ❖ سبب وتاريخ شطب السفينة مكن دفتر التسجيل.

## 2 - كيفية التسجيل.

يتم قيد السفينة بناء على طلب من مالكيها استنادا على تصريحه والوثائق المقدمة، ويكتسب كل بيان خاضع للقيد في دفتر التسجيل قوة ثبوتية تجاه الغير إذا ما تم تسجيله، طبقا لنص المادة 45 من القانون البحري الجزائري. كما يخضع كل تعديل في البيانات السابقة، للقيد مجددا.

## 3- شطب التسجيل.

تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الحالات التالية<sup>(1)</sup>:

- ❖ إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.
- ❖ إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة.
- ❖ إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.
- ❖ إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.
- ❖ إذا فقدت خاصية سفينة.
- ❖ إذا بيعت إلى الخارج.

1 - راجع نص المادة 37 من القانون البحري الجزائري.

## المحاضرة السابعة:

### أشخاص الملاحة البحرية (رجال البحر).

#### الأهداف التعليمية للفصل

- 1- التعرف على رجال البحر.
- 2- التعرف على مهام رجال البحر.

يعتمد نشاط الملاحة البحرية بالدرجة الأولى على عنصر بشري، يخضع للقانون البحري يسميهم رجال البحر أو أشخاص الملاحة البحرية، يقسمون بحسب أهمية أدوارهم إلى نوعين: أشخاص رئيسيون وهم المجهز والربان والبحارة. وأشخاص مساعدون وهم وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري. **أولاً: الأشخاص الرئيسيون.**

الأشخاص الرئيسيون من رجال البحر، هم المجهز والربان والبحارة.

### 1- المجهز L'Armateur

#### أ- تعريف المجهز : ( المواد 571 - 577 ق ب ج )

ورد تعريفه في كل من المادة 384 والمادة 572 ق ب ج ووردت التزاماته ومهامه في مواد أخرى منها المادة 428 ق ب ج، يمكن تلخيصها بالقول أن المجهز " كل شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص يقوم بتهيئة السفينة واعدادها الكافي من حيث المعدات 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 تاجراً 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. واحضار أعضاء الطاقم الكافي والكفاء لتنفيذ الرحلة البحرية وتوفير ظروف أمنهم في العمل والمعيشة.

#### ب- مسؤولية المجهزة:

على خلاف القواعد العامة في القانون المدني التي 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 ب ج، وذلك في مسائل معينة حددها في المواد 93، 96، 97، 104 كالوفاة والإصابات البدنية وهلاك البضاعة أو السفينة أو المنشآت.

ونظام تحديد المسؤولية يطبق بموجب الم 111 ق ب 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، وأن 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 تتعدم 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 نقدا بتحديد مبلغ جزافي على أساس الحمولة الصافية تنحصر في حقوق الدائنين وهو موقف إنجلترا والجزائر.

## 2- ربان السفينة Le Capitaine du Navire

### أ - التعريف بالربان. المواد. (580 - 608 ق بح ج)

هو قائد السفينة ورئيس طاقمها المادة 575 ، يعينه المجهز بموجب المادة رقم 384 وفق شروط ومؤهلات قانونية محددة. بموجب عقد شكلي لا مجال لتعديله ليكون ممثلا قانونيا للمجهز يستمد نيابته له من القانون مباشرة، حيث نصت المادة 583 بأنه " يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرعية وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة".

وتنص المادة 585 " لا يمكن للربان أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز" ذلك لأن الالتزامات الأصلية لا تحتاج إلى توكيل خاص".

ونظرا لاتساع مهام والتزامات الربان فإن مسؤوليته واسعة. فمن الناحية المدنية هو مسؤول تجاه المجهز مسؤولية عقدية، وتجاه الغير مسؤولية تقصيرية المادة 608 ق بح ج إما على أساس المسؤولية الشخصية أو على أساس مسؤولية المتبوع.

أما من الناحية الجنائية فيكون مسؤولا عن الجرائم التي يتسبب أو يساهم فيها فيتعرض لعقوبات قد تصل إلى الإعدام المادة 481 ق بح ج، أو السجن المؤبد المادة 479 الفقرة 04 أو السجن المؤقت 20 سنة المادة 499 ق بح ج .

### ب- اختصاصات ربان السفينة.

يملك الربان أثناء إبحار السفينة اختصاصات عامة واختصاصات خاصة:

#### 1. الاختصاصات العامة للربان:

يتمتع الربان بصلاحيات السلطة العمومية بصفته ممثلا للدولة في السفينة التي تعتبر امتداد للإقليم وبمثابة مجتمع مصغر للدولة في عرض البحر، حيث يمارس فيها سلطات التأديب والتوثيق والتحقيق.

### ❖ سلطة التأديب باعتباره الرئيس السلمي لكل أفراد الطاقم (م 460 ق بح ج)

أي تأديب البحارة (468) بسبب أي عمل يسيئ للسير العادي للخدمات ق بح ج 469 وذلك بتسليط إحدى العقوبات التأديبية المنصوص عليها في المواد 471 472 من ق بح ج.

### ❖ 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 المادة 562 وما بعدها ق بح ج.

### ❖ سلطة التوثيق تخوله بعض اختصاصات الموظف العمومي م 596 ق بح ج .

فهو يعتبر ضابطا للحالة المدنية يسجل المواليد والوفيات ويسجل عقود الزواج ويقوم بتوثيق العقود ويثبت كل ذلك في دفتر يوميات السفينة أثناء إبحار السفينة أو حال وجودها بميناء أجنبي لا يوجد فيه قنصل جزائري.

### ب-2. الاختصاصات الخاصة للربان:

يمارس هذه الاختصاصات بصفته نائبا قانونيا عن المجهز دون الحاجة إلى توكيل صريح، وهي قسمان اختصاصات فنية واختصاصات تجارية.

### ❖ الاختصاصات الفنية:

الاختصاصات الفنية تدخل في تخصصه الأصيل، لا يخضع فيها لتعليمات المجهز إلا فيما يتعلق بتحديد ميناء الوصول وخط السير .

وتتمثل هذه الاختصاصات في قيادة السفينة وإدارتها والإشراف على الرحلة، حيث يتخذ قرار الإبحار بنفسه بعد الحصول على رخصة الملاحة من السلطة الإدارية البحرية، ويقوم بالكشف على السفينة قبل انطلاقها والتأكد من حالتها الجيدة المادة 589-591 ق بح ج، ويقوم برص وتنظيم البضائع بالطريقة التي تحفظ توازن السفينة، ويشرف على تشكيل طاقم السفينة. ومن

صلاحياته تحرير تقارير عن الحوادث الطارئة أثناء الرحلة كالتصادم البحري والإنقاذ... إلخ.<sup>(1)</sup>

ويلتزم بحمل جميع الوثائق والمستندات الخاصة بالسفينة كوثائق ذاتية السفينة ودفتر البحارة وسندات الشحن والإيجار، وقائمة البضاعة والوثائق الجمركة، ودفتر يوميات السفينة.

1 - استعمال الوسائل الملاحية الحديثة كيوصله الجير Gyro compass والرادار وباحث الاتجاه Direction Finder وجهاز الصدى الصوتي Echo sounding device وجهاز تثبيت الوضع Position Fixing device

### ❖ الاختصاصات التجارية:

وهي تنفيذ تعليمات المجهز المادة 586 ق بح ج فيما يتعلق باستلام البضاعة من الشاحن في ميناء القيام، والمحافظة عليها في عهدته وتسليمها إلى المرسل إليه 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 الحق على الحمولة.

### 3- البحارة Les Marins

#### أ- تعريف البحارة ( المواد 384 - 567 ق بح ج )

يسمون كذلك رجال البحر أو طاقم السفينة، عرفتهم المادة 384 من ق بح ج بأنهم " كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر".

ويدخل في مفهوم البحار كل من ربان السفينة والمهندسين البحريين وضباط الملاحة والضباط الإداريين، وطقم اللاسلكي، وطبيب السفينة والمرشد أثناء الرحلة إن كان موجودا على ظهر السفينة وسائر من يقوم بالخدمة العامة كعمال الصيانة النظافة والمطبخ.

تقسمهم المادة 411 ق بح ج البحارة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العامة.

- والبحارة تابعون في عملهم للمجهز بموجب عقد العمل البحري الذي ينتهي بفسخه أو بانتهاء الرحلة أو مدة العقد أو وفاة البحار أو طرده ويخضعون أثناء الإبحار للربان المادة 412 ق بح ج - حيث يكونون تحت تصرفه 24 ساعة قبل موعد إبحار السفينة المادة 417. يجب أن يكون طاقم السفينة الجزائرية مكونا من بحارة جزائريين، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية أن يرخص لبتار أجنبي أو لنسبة من البحارة الأجانب لخدمة السفينة الجزائرية، م 413 ق بح ج.

#### ب- التزامات وحقوق البحارة:

تتلخص مهمة البحار في تنفيذ الرحلة البحرية على أفضل وجه، بأداء عمله المتفق عليه بعناية، ويجب عليه الحفاظ على السفينة ومحتوياتها والقيام بواجب الإنقاذ عند الحادث البحري، وأن يمتثل لتعليمات الربان وألا يستغل السفينة لحسابه الخاص وأن يحافظ على شرف وسمعة الراية الجزائرية.. الخ المواد 415 وما بعدها.

- وللبحار مجموعة من الحقوق يلتزم المجهز بتمكينه منها كالحق في الأجرة والغذاء واللباس والمسكن الملائم والعلاج و أن يرجع إلى بلده سالما وحق التأمين على حياته و أمتعته

الشخصية، وتعويضه على كفاءته المهنية الحوادث المهنية، وله حق مصاريف الدفن والجنائز والتعويض عن الوفاة. أنظر المواد 428 ق ب ج وما بعدها.

### ثانيا : الأشخاص المساعدون **Les Auxiliaires de l'armement**

يتطلب النشاط البحري مساعدة بعض الأشخاص المقيمين في البر يعملون لحساب المجهز، أو لحساب الشاحن أو لحسابهما معا. وقد وردت أحكامهم في الفصل الثالث من باب التجهيز تحت عنوان مساعدو التجهيز المواد 609 638 ق ب ج.

#### 1- وكيل السفينة **Le Consignataire du Navire** ( المواد 609 620 ق ب ج )

دعت الضرورات العملية أن يعين المجهز وكيلًا عنه في مختلف موانئ العالم للقيام بالأعمال التي يقوم بها المجهز في خدمة السفينة، فوكيل السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة أثناء الرحلة وتكاليفها، وعمليات الرسو في الميناء وإبرام عقود القطر والإرشاد واسعاف السفينة وتسليم واستلام البضاعة باسم الريان، والتكفل بالعلاقات الإدارية السفينة السلطات مع المحلية.

#### 2- وكيل الحمولة **Le Consignataire de la Cargaison** (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 أجرة الشحن ومستحقات توزيعها بين المرسل إليهم، ويخوله ذلك إمكانية اللجوء إلى القضاء للدفاع عن حقوق موكله.

#### 3- السمسار البحري **Le Courtier Maritime** (المواد 631 – 638 ق ب 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، ويختلف عن وكيل العبور، هذا الأخير يحكمه قانون الجمارك.

## المحاضرة الثامنة: الحوادث البحرية.

الأهداف التعليمية للفصل

- 1- التعرف على الحوادث البحرية.
- 2- التعرف على أنواع الحوادث البحرية.

تجدر الإشارة إلى أنه وبالرغم من التقدم العلمي والتكنولوجي الذي وصلت إليه مختلف دول العالم في العديد من مجالات الحياة، إلا أنه ما يزال يقع الكثير من الحوادث البحرية للسفن التي تسير في عرض البحر، كما وتتعرض إلى أنواع مختلف من المخاطر خلال رحلاتها البحرية.

**1- تعريف الحوادث البحرية.**

الحوادث البحرية هي عبارة عن الحوادث التي تحدث في عرض البحر وترتبط بشكل مباشر بالملاحة البحرية.

فالحوادث البحرية اصطلاحاً هي "عبارة عن وقائع مادية تقع للسفينة فجأة في أثناء الرحلة البحرية، قد يترتب عليها ضرر للسفينة أو الحمولة أو لسفن أخرى أو للبيئة البحرية أو لمنشآت الموانئ التي ترتادها السفينة، وإذا ما وقعت مثل هذه الحوادث فإنه يترتب عليها آثاراً قانونية يمتد أثرها ليشمل الوسائل الملاحية المستخدمة وما تحتويه من إرساليات بحرية وقد ينجم عن ذلك إلحاق الضرر بأصحاب الشأن، ويتسع نطاقه ليشمل الأضرار بالأموال والأرواح." (1)

أما في الاصطلاح القانوني فقد عرف قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 الحوادث البحرية في المادة 3/2 منه بأنها: «الحوادث التي تكون ناشئة عن الملاحة في البحر أو مرتبطة به».

وفيما يخص المشرع الجزائري تم التعرض له في القانون البحري في الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم، الفصل الرابع من الباب الأول من الكتاب الأول تحت عنوان "الحوادث البحرية، وخصص له أربعة أقسام تناولت التصادم البحري، الخسائر البحرية، الإسعاف البحري، وإنقاذ حطام السفن، ولما كان التصادم البحري من أخطر هذه الحوادث، ونظراً لما له من أهمية كبرى في مجال الملاحة البحرية، فقد خصص له مشرعنا القسم الأول لمعالجة أحكامه.

## 2 نتائج الحوادث البحرية.

تجدر الإشارة إلى الحوادث البحرية غالباً ما ينتج عنها مجموعة من الأضرار التي قد تصيب السفينة أو الأشخاص المتواجدين عليها أو البيئة المحيطة، وتؤدي إلى حدوث كل من الآتي:

1 - محمود السعيد، الأخطار والحوادث البحرية، أنواعها، صورها، والطرق الكفيلة بمعالجتها، مجلة النقل الالكترونية، العدد 19، ديسمبر

2021، تم الاطلاع عليها يوم 03 أبريل، 2022، على الساعة 17:05، على الموقع [https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine\\_det.php?id=91](https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=91)

❖ وفاة أو إصابة أو فقدان الأشخاص المتواجدين على متن السفينة.

❖ فقدان السفينة في عرض البحر أو جنوحها وعدم القدرة على السيطرة عليها.

❖ أضرار مادية جسيمة أو بسيطة تلحق بالسفينة ذاتها.

❖ أضرار جسيمة تلحق بالبيئة المحيطة بالسفينة.

### 3- أسباب الحوادث البحرية.

هنالك العديد من الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث البحرية ولعل من أهمها:

#### 3-1. أسباب طبيعية.

وهي عبارة عن أسباب تحدث بفعل الطبيعة، لا دخل لإرادة الإنسان فيها مثل هبوب العواصف والأعاصير والضباب وارتفاع الأمواج البحرية وغيرها من العوامل الطبيعية، وهي في الغالب قد تلحق العديد من الأضرار المادية بالسفن البحرية.

#### 3-2. أسباب بشرية.

قد تقع الحوادث البحرية نتيجة لأفعال بشرية خاطئة وغير صحيحة التي تصدر عن ربان السفينة أو الطاقم الخاص بإدارتها، ويبدو أنها من الأسباب الرئيسية للحوادث البحرية.

#### 3-3. أسباب تقنية.

وهي أسباب تعود للسفينة ذاتها كحصول عطل تقني أو فني من الصعوبة بمكان السيطرة عليه، فيؤدي في نهاية الأمر إلى وقوع حادث ويلحق ضرر كبير بالسفينة أو بالأشخاص المتواجدين على متنها.

#### 4- أنواع الأخطار البحرية.

للأخطار البحرية أنواع كثيرة ومتعددة، تتنوع حسب الأسباب التي أدت إلى حدوثها ومنها:

#### 4-1. خطر الأمطار.

قد تتعرض البضائع المنقولة بجرأً إلى هطول الأمطار التي قد تؤدي في بعض الحالات إلى تلفها، بيد أنه يشترط لغايات شمول خطر المطر بالتأمين أن يكون المطر غير عادي؛ إذ إن تقلبات الجو العادية لا تعد خطراً بحرياً.

فالمشرع الإنجليزي الذي اعتبر المطر حالة من حالات الطقس العادي فلا يجوز شموله بوثيقة التأمين أما المشرع الفرنسي فقد ذهب إلى اعتبار المطر خطراً بحرياً يشمل التأمين طالما أنه قد حدث في أثناء الرحلة البحرية.

#### 4-2. خطر القرصنة البحرية:

كانت القرصنة البحرية في الماضي تشكل خطراً تواجهه السفن التي كانت تجوب البحار، ومع مرور الزمن أصبحت تعدُّ القرصنة من الأخطار النادرة إلا أنه وفي الوقت الحالي عاد هذا الخطر إلى الظهور على الساحة بقوة وبشكل مقلق.

والسؤال الذي يطرح هنا، ماهي القرصنة البحرية، وعلى من يطلق لقب قراصنة، وهل كل من يقوم بسرقة سفينة والاستيلاء عليها يصنف كقرصان؟

إن لقب القراصنة يطلق على مجموعة من الأشخاص اتخذوا من عمليات السلب والنهب في البحار حرفة لهم، وهم لا يخضعون لسلطة دولة معينة، ولا تحمل سفنهم علماً من أعلام أية دولة من الدول، ويطلق هذا المسمى أيضاً على ركاب السفينة المتمردين والمشاغبين الذين يهاجمون للفينية من الساحل، ويطلق لقب قرصان على أفراد السفينة أو طاقمها الذين يرغبون بتحويل طريق السفينة وذلك لهدف غير مشروع.

وقد تكون القرصنة في أصلها ومعناها الدقيق هي كل عمل عنف غير قانوني ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة أخرى بنية النهب، كما عرفت القرصنة بأنها القيام أو محاولة القيام بأعمال عنف من جانب أشخاص على ظهر سفينة خاصة ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر سفينة أو طائرة أخرى في عرض البحر بهدف السلب والنهب، كما أن القرصنة تشمل أيضاً التمرد الناجح.<sup>(1)</sup>

#### 4-3. خطر السرقة.

تعرف السرقة بأنها: «أخذ مال الغير المنقول دون رضاه»، وقد ضمنها المشرع الانجليزي في المادة (3) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 ولا يشترط أن تكون السرقة مقرونة بالعنف، وقد اكتفى المشرع بعدم رضا مالك المال لكي تتحقق السرقة.

#### 4-4 خطر اللصوصية

اللصوصية هي عبارة عن عمليات السلب والنهب والسرقة المقترنة بالعنف والإغارة على السفينة من خارجها سواء أكانت السفينة وسط البحر أم راسية في أحد الموانئ.

1 - محمود السعيد، الأخطار والحوادث البحرية، أنواعها صورها، والطرق الكفيلة بمعالجتها، المرجع السابق.

#### 4-5. التصادم البحري:

يعد التصادم البحري من أهم بل من أكثر الحوادث شيوعاً ليس فقط في البحار العامة بل أيضاً عند دخول المناطق الساحلية الضيقة أو عند الاقتراب من الموانئ. إن آثار ونتائج التصادم جسيمة على الأرواح وكذلك بالنسبة للخسائر المادية ولاسيما البيئة البحرية خاصة إذا نتج عن التصادم تسرب لمواد سامة أو بترولية منقولة بحراً .

#### 5-المسؤولية القانونية عن الحوادث البحرية.

تعد عملية تحديد التعويضات في مسألة التصادم البحري والأضرار التي تنتج عنه، يكون من خلال تحديد مسؤولية كل سفينة ونسبة الخطأ الذي وقع منها، وقد يستحيل على محكمة الموضوع تحديده في بعض الأحيان، فيصار إلى توزيع المسؤولية بالتساوي على الجميع الذين تسببوا بالحادثة.

#### 6-المعاهدات الدولية ودورها في الحد من الحوادث البحرية.

مما لا شك فيه أن المعاهدات الدولية تحظى بالكثير من اهتمام الدول، من أجل ضمان أفضل مستويات السلامة البحرية لسفنها وطاقمها اللذان يعملان في البحار، وحقيقة أن تلك المعاهدات الدولية عبارة عن مجموعة من القواعد القانونية واللوائح التي ينبغي على الدول الأطراف فيها الالتزام والتقييد بها ، والا تعرضت للمسؤولية التقصيرية.

- وقد أبرمت في هذا الصدد العديد من الاتفاقيات الدولية، ومن أهمها:
- ❖ اتفاقية Bruxelles لسنة 1910 حول التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ.
- ❖ ومؤتمر Londers لسنة 1960 حول سلامة الأرواح البشرية،
- ❖ ومؤتمرات قواعد يورك وأنفيس المتعلقة بالخسائر البحرية المشتركة.
- ❖ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

❖ الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام 1952.Bruxelles.

- ❖ والاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر.
- ❖ وبروتوكول سنة 1978.

❖ اتفاقية العمل البحري 2006 بصيغتها المعدلة في اللائحة

مع ذلك وعلى الرغم من سعي المجتمع الدولي إلى إيجاد العديد من الضمانات التي تهتم بتوفير السلامة البحرية للجميع، ما تزال العديد من الحوادث البحرية تقع مما يعني أنه ما يزال هنالك قصور في مجال النقل البحري وفي أداء بعض الشركات البحرية، وهو الأمر الذي دفع المنظمة البحرية الدولية إلى تحديد نقاط الخلل من أجل إيجاد الحلول المناسبة مستقبلاً.

## المحاضرة التاسعة:

### حول عقد التأمين البحري على السفينة

الأهداف التعليمية للفصل

- 1- التعرف على عقد التأمين البحري.
- 2- التعرف على خصائص عقد التأمين البحري.

## تمهيد:

نتناول في هذه المحاضرة تعريف عقد التأمين البحري على السفينة وكذا الخصائص الجوهرية للعقد المبرم على السفينة.

### أولاً: تعريف عقد التأمين البحري على السفينة.

عقد التأمين البحري يعرف بأنه: "عقد بموجبه يتعهد شخص هو المؤمن في مواجهة آخر وهو المؤمن له، مقابل مبلغ معين يسمى القسط، بأن يعرض الأضرار التي تصيب ذمة المؤمن له نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية".<sup>(1)</sup>

وقد عرفه المشرع الجزائري في نص المادة 619 من القانون المدني على أن: "التأمين عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

يستخلص من نص المادة أن عقد التأمين هو عقد ينظم علاقة قانونية بين طرفين يسمى أحدهما المؤمن ويسمى الآخر المؤمن له، حيث يتفقان على أن يؤدي الأول مبلغاً من المال للثاني، يسمى مبلغ التأمين، عند تحقق الخطر المؤمن منه، مقابل مبلغ مالي يدفعه الثاني ويسمى القسط أو الاشتراك، وقد يتقاضى مبلغ التأمين شخص آخر يسمى المستفيد يكون المؤمن له قد اشترط التأمين لصالحه.<sup>(2)</sup>

ولقد أعطى المشرع الجزائري تعريفاً ثانياً في الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات في المادة الثانية منه والتي نصت أن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني، عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى".

1 - عادل على المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة والتوزيع والدار الدولية، عمان، الأردن، 2002، ص 246.  
2 - عبد الرزاق بن خروف التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الطبعة الأولى التأمينات البرية، مطبعة حيدر الجزائر، 2002، ص 41.

مع الإشارة إلى ما أضافه القانون 06-04 المؤرخ في 20-02-2006 والذي جاء فيه " إضافة إلى أحكام الفترة الأولى من هذه المادة، يمكن تقدير الأداء عينيا في تأمينات المساعدة والمركبات البرية ذات المحرك".<sup>(1)</sup>

وقد قسم المشرع الجزائري في الأمر رقم 95 07- التأمين إلى ثلاث محاور كبرى، وهي التأمينات البرية والتأمينات الجوية والتأمينات البحرية وهذه الأخيرة هي موضوع دراستنا حيث قسمها المشرع الجزائري إلى أقسام وهي التأمين على هيكل السفينة والتأمين على البضائع المشحونة وقسم خاص بتأمينات المسؤولية.

ومن خلال المادة 92 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات فعقد التأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري، في حين أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة يبقى خاضعا لأحكام الباب المتعلق بالتأمينات البرية، بمعنى أنه لكي يكون التأمين تأمينا بحريا، لا بد أن يكون محله ضمان أخطار متعلقة بالملاحة البحرية. وكخلاصة لما سبق نختم مسألة تعريف التأمين البحري بتعريف الفقيهين العميد روديوار والعميد ريبير.

فنجد أن العميد روديوار عرفه بما يلي " هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن مقابل دفع قسط بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به من جراء التحقق المحتمل خلال عملية بحرية معينة لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد".<sup>(2)</sup>

أما العميد ريبير فعرفه بما يلي " هو عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية من جراء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط، ويجب قبل كل شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعوانهما في هذا العقد".<sup>(3)</sup>

ويلاحظ تشابه بين التعريفين من حيث الدقة والشمولية في ظل التقنين التجاري مع الفارق الذي هو وليد التشريع الجديد هو استبدال الخطر الناتج من الرسالة البحرية الضيقة النطاق بالخطر الناتج من إحدى العمليات البحرية الأكثر تمايزا، ويمتاز تعريف ريبير بذكره لمبلغ التأمين

1 - المادة 02 من الأمر 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية، العدد 15.

2 - على بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني دراسة مقارنة ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص 41.

3 - على بن غانم، المرجع السابق، ص 42.

وكيفية تحديده في حين يمتاز تعريف روديار بوصفه لتحقق الخطر المضمون بالاحتمال وهو جوهر التأمين. ونظام التأمين البحري يرتكز على ثلاث ركائز أساسية هي :

- ❖ الركيزة الأولى هي السفينة وما تحمله من أموال، وما يرتبط بها من منافع ومسؤوليات قانونية.
- ❖ الركيزة الثانية وهي المصلحة المالية المشروعة للمؤمن له بهذه الأموال، وأن تكون هذه المصلحة متوافرة لدى المستفيد من التأمين وقت تحقق الخسارة.

❖ أما الركيزة الثالثة فهي الخطر البحري الذي تكون هذه الأموال معرضة له.<sup>(1)</sup>

كما أنه لنا يتضح من خلال ما سبق أن عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين حتى في الحالة التي يكون فيها الخطر المؤمن منه غير محقق الوقوع، وعليه يمكن أن نصل الى التعريف المختصر التالي: "عقد التأمين على السفينة هو عقد تأمين بحري محله ضمان الأخطار البحرية الواقعة على السفينة".<sup>(2)</sup>

ومن خلال ما تعرضنا إليه من تعريفات لعقد التأمين على السفينة سنحاول إبراز أهم خصائصه الجوهرية.

### ثانيا: خصائص عقد التأمين البحري على السفينة.

يتميز كل عقد من العقود بمميزاته الخاصة به، إلا أن هذه الخصائص قد تكون مشتركة في بعض العقود، ويعتبر عقد التأمين البحري من العقود الرضائية والاحتمالية والمعاوضة وهو عقد من عقود حسن النية والاذعان وهو عقد، تجاري، وذلك ما سنتناوله على النحو الآتي:

#### 1- الرضائية.

عقد التأمين على السفينة هو عقد رضائي يتطلب لانعقاده تطابق الإرادتين على إحداث التزام، أي هو عقد ينعقد بمجرد أن يتبادل طرفاه المؤمن والمؤمن له التعبير عن إرادتهما في التعاقد، ورغم الشروط الشكلية التي يتطلبها هذا العقد فهي للإثبات، وليس لانعقاد وهذا بالرجوع إلى المادة 97 أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

#### 2 - الاحتمالية.

1 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، 2009، ص 29.  
2 - بهلولي خير الدين التأمين على السفينة ، مذكرة مقدمة استكمالاً لنيل ماستر في الحقوق، تخصص: قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، السنة الجامعية 2014-2015 ، ص 16.

عقد احتمالي بمعنى أن كلا المتعاقدين لا يستطيعان تحديد ما يلتزمان به من أداء وقت إبرام العقد، إذ هو يرد على أمر غير محقق هو احتمال تحقق الخطر المؤمن منه، ولذلك فإن هذا الخطر يصبح ركنا من أركان العقد لا قيام له بدونه،<sup>(1)</sup> وتبعا يجب أن يكون المال المؤمن عليه معرضا للخطر، فإذا كان الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين، فإن العقد يكون باطلا لانعدام محله وموضوعه.

### 3- عقد اذعان.

عقد التأمين هو عقد اذعان، حيث تغلب عليه العلاقة القانونية أكثر من العلاقة التعاقدية، وبالتالي فهو تنظيم قانوني لمجموعة من العلاقات، تأتي على شكل بنود يتدخل فيها المشرع بنوع من الصرامة من أجل تحقيق هدفين: الهدف الأول هو فرض الرقابة على شركات التأمين، أما الهدف الثاني فهو حماية الطرف الضعيف في العقد.<sup>(2)</sup>

### 4- من عقود حسن النية.

عقد التأمين البحري من أكثر العقود تجسيدا لمبدأ حسن النية، وهذا ما عالجته معظم التشريعات الدولية المختلفة وكذا فقهاء التأمين.

وهذا لا يعني بتفسير عقد التأمين البحري تفسيرا ضيقا كما ذهب البعض، ولكنه هو كغيره من عقود التأمين لا بد من تفسير النية المشتركة للمتعاقدين، ولا بد أن يسود هذا المبدأ كل مراحل العقد، خاصة بالنسبة للمؤمن لهم في تقديم التصريحات والبيانات المتعلقة بالخطر والشيء المؤمن عليه، فهنا يكمن معنى حسن النية.<sup>(3)</sup>

### 5- عقد تعويض.

عقد التأمين البحري هو عقد تعويض بمعنى أنه متوقف على الأخذ والعطاء بين المتعاقدين، فالمؤمن يأخذ مقابلا وهو قسط التأمين والمؤمن له يأخذ مقابلا لما يدفعه وهو مبلغ التأمين. إذ أن كل طرف في العقد يأخذ مقابل ما يعطى، فالمؤمن يلتزم بدفع الخطر، مقابل

1 - مصطفى كامل طه القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 467.

2 - إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 152.

3 - نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والإسلامي بين النظرية والتطبيق، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2005، ص ص

الأقساط التي يدفعها المؤمن له، والمؤمن له يقوم بدفع الأقساط مقابل درء الخطر الذي يلزم به المؤمن، وتجمع أغلب التشريعات اغلب على الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري.

أما في القانون الجزائري فقد أكد المشرع في المادة 30 من الأمر 95-07 على هذا المبدأ في التأمين على الأضرار بوجه عام حينما نص في هذه المادة على أنه يخول تأمين الأموال للمؤمن له، في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض حسب شروط عقد التأمين، على مقدار استبدال تعويض المؤمن عليه<sup>(1)</sup>.

## 6- من العقود التجارية.

يعتبر عقد التأمين البحري واحد من الأعمال التجارية إذ تعتبر المادة الثالثة من القانون التجاري<sup>(2)</sup> عملا تجاريا كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية، وقد نصت المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين، على أنه: تخضع شركات التأمين و/أو اعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين:

- شركة ذات أسهم.

- شركة ذات شكل تعاودي.<sup>(3)</sup>

وعليه فإن التأمين البحري عمل تجاري بالنسبة للمؤمن الذي يسعى إلى تحقيق الربح من وراء مجازفته بتغطية الأخطار المؤمن عليها، أما بالنسبة للمؤمن له فإن عمله لا يعد تجاريا إلا إذا كان تابعة له تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية.

1 - المادة 30 من الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، الجريدة الرسمية، العدد 13 لسنة 1995.

2 - الامر رقم 75-59، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم

3 - المادة 215 من الأمر 95-07 مؤرخ في 25 يناير 1995، الجريدة الرسمية، العدد 13 لسنة 1995.

## محاضرة حول أطراف عقد التأمين البحري

### الأهداف التعليمية

1- التعرف على أطراف عقد التأمين البحري.

عقد التأمين البحري على السفينة، يجري بين شخصين هما المؤمن والمؤمن له، ومثل هذا العقد، لا ينعقد ولا يترتب آثاره إلا باتفاق ارادة طرفيه، ويجب أن تنصب ارادة الأطراف على كافة الشروط التي يتضمنها العقد.<sup>(1)</sup>

بالرجوع إلى نص المادة 02 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين نجد أن المشرع الجزائري حدد من خلال تعريف عقد التأمين أطراف العقد وهم المؤمن والمؤمن له ووكلاء التأمين. وبالنظر إلى أطراف عقد التأمين البحري، فيمكن تصنيفها إلى ثلاثة أصناف والتي تتجسد في المؤمنين والمؤمن لهم، ووكلاء التأمين.

**أولاً: المؤمن.**

وهو الطرف الأول في العقد، الذي يتحمل التعويض عن الخطر بمقتضى العقد المبرم بينه وبين المؤمن له والغالب أن يكون المؤمن شركة مساهمة نظرا إلى القيمة والتكلفة الباهظة التي لا يقوى الأفراد على دفعها.

وقد يتخذ المؤمن شكلا آخر، هو جمعية التأمين التبادلي أو التعاوني، ويقصد بها كل جماعة تضم أشخاصا معرضين لأخطار متماثلة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق بأحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم.<sup>(2)</sup>

**1- نوادي الحماية والتعويض.**

برزت في مجال التأمين البحري في القرن 19 م نوادي الحماية والتعويض، كان هدفها تغطية المخاطر البحرية وتحقيق الحماية لأعضائها، بالتأمين على الأضرار الجسدية لركاب وطاقم السفينة إضافة إلى التأمين على المسؤولية المدنية لتصادم السفن.

وقد أخضع المشرع الإنجليزي هذه النوادي لأحكام قانون الشركات الإنجليزي، إذ متعها بالشخصية المعنوية، واعطاء الحق لكل مالك أو مجهز أو مستأجر أو مالك البضاعة كمستورد أو مصدر، أو ناقل بحري بالعضوية في مثل هذه النوادي، على حصر العضوية لنفس الصنف.<sup>(3)</sup>

كما تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم يذكر مثل هذه النوادي ضمن نصوصه القانونية.

1 - عادل على المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة والتوزيع، عمان، الأردن، 2002، ص 252.

2 - مصطفى كامل طه القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 469.

3 - بهاء بهيج شكري التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 49.

## 2- شركات التأمين التعاضدية.

ظهر هذا النوع من الشركات في مجال التأمين البحري في القرن 19م، إذ يقوم على أساس التعاون بين مجموعة من المؤمن لهم معرضين لأخطاء متماثلة، وهدف شركات التأمين التعاضدية مدني غير محقق للربح.

يتم تأسيس هذا النوع من الشركات بموجب عقد تأسيسي بين أعضائها ملتزمين ودفع اشتراكات سنوية لتعويض عن الخسائر في حالة وقوع الخطر المؤمن منه وتعرض أموال المؤمن عليها المملوكة لأحد الأعضاء إلى أضرار مادية.

ولا يثير تحديد أطراف عقد التأمين التبادلي، أو التعاوني صعوبة خاصة إذ أن كل عضو في جمعية التأمين التبادلي، أو التعاوني يعتبر مؤمنا ومؤمنا له في ذات الوقت.<sup>(1)</sup>

وأخذ المشرع الجزائري بهذا النوع من الشركات من خلال نصه على المادة 215 من قانون التأمين المعدل بأمر 07-95 في فقرتها الثانية على أنه تخضع شركات التأمين و/أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتيين: منها شركة ذات شكل تعاضدي".

## 3- شركات التأمين البحري:

تؤسس شركات التأمين بحسب القوانين الوطنية، وذلك بالنظر إلى أهمية هذه الشركات في التنمية الاقتصادية الوطنية، فالعديد من الدول من خلال تشريعاتها تحدد الشركات التأمين التجارية شكل شركة مساهمة، وهذا ما عمل به التشريع الجزائري في نص المادة 215 من قانون التأمين المعدل بأمر 07-95 في فقرتها الأولى.

لكن هذا لا يمنع خضوع شركات التأمين التجارية إلى نصوص خاصة لممارستها فرع من فروع التأمين، ولاستقائها بعض الشروط القانونية الإضافية إلى جانب الشروط القانونية العامة، وهذا ما هو معمول به في معظم شركات التأمين التجارية في دول العالم.<sup>(2)</sup>

ثانيا: المؤمن له.

وهو الطرف الثاني في العقد والذي له مصلحة في المحافظة على سلامة الأموال المؤمنة وقد يكون مالك السفينة أو البضاعة المنقولة، كما قد يكون شخص آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة وسلامتها وهذا ما أكدته المادة 93 من الأمر 07-95: بقولها: "يمكن كل شخص له

1 - محمد حسن قاسم القفون المدني العقود المسماة، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص ص 532 534.

2 - مختار الهانوسا براهيم عبد النبي حمودة، مقدمة في المبادئ التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، مصر، 1999، ص 131.

فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه".

والمؤمن له يتعاقد مع شركة التأمين إما أصالة عن نفسه أو ما عن طريق نائب والنائب يكون في أكثر الأحوال وكيلًا عن المؤمن له.<sup>(1)</sup>

وقد يعقد التأمين لمصلحة شخص آخر لا يظهر اسمه في العقد ولكنه سيعرف بعد وقوع الحادث ويسمى هذا النوع من التأمين بالتأمين لمصلحة شخص غير معين.

والتأمين لمصلحة شخص غير معين نادر الوقوع بالنسبة للسفن، لأن المؤمن يعرف دائماً اسم مالك السفينة فلا داعي لإخفائه عنه، ولكنه كثير الحدوث بالنسبة للتأمين على البضائع وذلك لكثرة التعامل به على البضائع أثناء نقلها في البحر فيصعب تحديد من يكون مالكا لها وقت تحقق الخطر المؤمن منه، ولهذا تحرر الوثيقة لشخص غير معين وقت العقد.<sup>(2)</sup>

**ثالثاً: وسطاء التأمين.**

الأصل أن شركة التأمين تعاقد مباشرة مع المؤمن له، غير أنه يمكن لشركة التأمين البحري أن تلجأ في هذا التعاقد إلى وسطاء لإبرام هذا العقد، وهذا الوسيط إما أن يعمل لحساب المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابهما معاً.

ووسطاء التأمين ينقسمون بدورهم إلى وكلاء تأمين وسماسرة تأمين، وقد فرق المشرع الجزائري بين الوسطاء الوكلاء على المؤمن والوسطاء الوكلاء على المؤمن لهم، وهذا بالرجوع إلى قانون التأمين في آخر تعديل له في 20 فبراير 2006،<sup>(3)</sup> حيث نصت المادة 252 منه على أنه:

"يعد وسطاء للتأمين في مفهوم هذا الأمر:

1. الوكيل العام للتأمين.

2. سمسار التأمين.

1 - عبد الرزاق السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر وعقد التأمين، مجلد السابع، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1963، ص 1171.

2 - بهجت عبد الله، قايد القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق القاهرة، الطبعة الأولى، 1984، ص 326.

3 - المادة 252 من الأمر 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية، العدد 15.

كما وضع المشرع نصوص تنظيمية لتحديد نطاق ممارسة كلا منهما وكيفية تعيينهما الممارسة هذه المهنة، وكذا الشروط القانونية لمنح الاعتماد وموضعا لرقابة وسطاء التأمين والعقوبات المقررة.

ونصت المادة 253 الفقرة الأولى من الأمر 95-2017 المتعلق بالتأمينات على أن: "الوكيل العام للتأمين<sup>(1)</sup> شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات التأمين بموجب عقد التعيين المتضمن اعتماده بهذه الصفة...".

أما الوسيط الوكيل على المؤمن له، فقد سماه المشرع بسمسار التأمين وهو حسب المادة 258 من نفس الأمر: "سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالب التأمين وشركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين، ويعد سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له ومسؤولا تجاهه".

وعليه فوسطاء التأمين إما أن يكون شخصا طبيعيا واما أن يكون شخصا معنويا، يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط وتعتبر هذه المهنة نشاطا تجارية بمقتضى المادة 259 من نفس الأمر. وبالتالي يخضع سمسار التأمين للتسجيل في السجل التجاري وهو بذلك يخضع للالتزامات التجارية كما اعتبره المشرع وكيلا للمؤمن له ومسؤولا اتجاهه وبالتالي فهو يخضع لأحكام الوكالة فترتب عليه واجبات اتجاه موكله.

#### رابعا: التزامات طرفي عقد التأمين البحري على السفينة.

يعتبر عقد التأمين البحري على السفينة المثبت بموجب وثيقة التأمين كغيره من العقود التي تحتاج إلى مرحلة ثانية المتمثلة في تنفيذه وذلك بعد استنفاه للعناصر والشروط القانونية للمرحلة الأولى بإنشائه وتكوينه.

وتكمن المرحلة الثانية، لعقد التأمين البحري على السفينة في تنفيذ طرفي العقد سواء المؤمن له أو المؤمن لالتزاماتها العقدية والتي ستطرق إلى دراستها من خلال التزامات المؤمن له، وكذا التزامات المؤمن.

1 - المرسوم التنفيذي رقم 95-340 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995 يتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين، الجريدة الرسمية، رقم 65 المؤرخ في 31 أكتوبر 1995.

## 1- التزامات المؤمن له.

يلتزم المؤمن له بموجب عقد التأمين البحري على السفينة بالتزامات عديدة تضمنتها وثائق التأمين البحري، وهي الواجبات المنصوص عليها قانونيا في العقد. ويترتب عليها الضمان والتعويض وهذه الالتزامات هي:

❖ الالتزام بدفع قسط التأمين

❖ الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن عليه.

❖ الالتزام عليه بالمحافظة على مصالح المؤمن.

وهذا ما تناوله المشرع الجزائي من خلال المادة 108 من الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات المتعلقة بالتأمينات. (1)

## 2- التزامات المؤمن.

يلتزم المؤمن تجاه المؤمن له بالتزام مهم هو دفع مبلغ التأمين، وهو مهم بالنسبة للأخير لأنه يعد السبب الرئيسي لإبرام عقد التأمين، وهو يقابل الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له، والمؤمن يلتزم بدفع هذا المبلغ، في الأحوال التي يحصل فيها ضرر للمؤمن له، ناجم عن الأخطار التي تم الاتفاق عليها بموجب وثيقة التأمين، بشرط أن لا تتجاوز ذلك قيمة الأشياء المؤمن عليها. (2) والأصل أن للمؤمن له أن يحتفظ بعد وقوع الخطر بملكية الشيء المؤمن عليه ويقتصر على مطالبة المؤمن بالمبالغ التي يستحقها عن تلك الأضرار، غير أن المؤمن له الحق بالتخلي عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن مقابل الحصول على مبلغ التأمين كاملا متى كانت حالة الشيء المؤمن عليه قد تصل إلى الهلاك الكلي يترتب عليها أذى بليغ به.

ومن خلال ما سبق فإن التزامات المؤمن تنحصر في تعويض المؤمن له في حالة تحقق الخطر، بالتعويض عن الأضرار التي تشكل خسائر قد تلحق بالسفينة.

1 - جريدة الرسمية، العدد 13، بتاريخ 08 مارس 1995.

2 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة والتوزيع، عمان، الأردن، 2002، ص 289.

## محاضرة حول عناصر عقد التأمين البحري على السفينة

### الأهداف التعليمية

- 1- التعرف عناصر عقد التأمين البحري.
- 2- التعرف على طبيعة الأموال المؤمنة عليها.

نتناول في هذه المحاضرة طبيعة الأموال المؤمن عليها، والتي قد تكون أموالا مادية أو غير مادية.

### أولاً: القيم أو الأموال المؤمن عليها.

يمكن تقسيم الأموال المؤمن لها إلى قيم مادية تشمل على هيكل السفينة وملحقاتها وإلى قيم غير مادية تشمل عناصر الذمة المالية للمؤمن له.

#### 1- الأموال المادية المؤمن عليها.

تعتبر القيم أو الأموال المادية من أقدم القيم المؤمن عليها إذ تشتمل على هيكل السفينة وملحقاتها وهي الآلات والأدوات اللازمة للملاحة، وعلى العموم كل ما يعبر عنه بمصاريف التجهيز، ولقد تناول المشرع الجزائري القيم المؤمن عليها في المادة 128 من الأمر 95-07 إذا جاء فيها: تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعية خارجها".

فالتأمين لفائدة المؤمن له على قيمة السفينة، يشمل هيكل السفينة والآلات المتحركة وكذلك الملحقات والأشياء التي تساعد في خدمتها. وتقدر قيمتها في العقد، وتسمى بالقيمة المقبولة، لأنه لا يمكن لأحد أن يدعي غير ذلك، لأن قوتها تأتي من قاعدة العقد شريعة المتعاقدين.

#### 2- القيم غير المادية المؤمن عليها.

لم يعد يقتصر التأمين على الأموال المادية فقط بل تعدت إلى تأمين عناصر من الذمة المالية للمؤمن له، سواء كانت حقوقا شخصية موجودة أثناء التأمين أو من المحتمل وجودها وقد تكون في صورة ديون تتحملها ذمة المؤمن له، وعليه سنتناول هذه المصالح المعنوية.

#### أ. التأمين على الحقوق.

يعتبر تأمين المجهز على أجرة السفينة صورة من صور التأمين على الحقوق، والأجرة هي الثمن الذي يتسلمه المجهز عن رحلة معينة سواء تعلقت بالمسافرين أو بالبضائع وتدخل ضمنها المصاريف والمواد المستهلكة تعد كلها ضمن القيمة المضمونة ولهذا قد تؤمن تحت هذه الصفة لكن لا يدخل الربح وقد اعتادت وثائق التأمين بأن تقبل جزافيا هذه الاستفادة أو الأجرة الصافية تساوي أو تزيد عن (60%) من الأجرة الإجمالية، إذ تمثل الأجرة رأس مال للتأمين ومستقلا عن السفينة. كما يجدر الإشارة إلى أن القانون الجزائري الجديد المتعلق بالتأمينات، لم ينص عليها كما لم تنص عليها

الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن كذلك، ويعد ذلك عيبا يجب تداركه بإضافة جواز التأمين على الأجرة. (1)

أما الديون فيقصد بها المبالغ التي يجب على المؤمن له دفعها أو سبق وأن دفعها لكونه قد لحق به ضرر مباشر لتحقق الخطر، إذا كان ظهور الدين كنتيجة لحصول الخطر أو إذا كان الدين قد ظهر من قبل فإن الخطر من شأنه أن يحرمه من المقابل الذي يستحقه كتعويض. (2)

**ب. التأمين على المسؤولية.**

ظل المؤمنون البحريون لسنوات طويلة يقتصر على نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن حيث أن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية المالك السفينة، ولقد نصت القوانين الحديثة على النوع الجديد من التأمين وهو التأمين على المسؤولية، وهذا ما فعله المشرع الفرنسي في التقنين الجديد والمشرع الجزائري في الأمر المتعلق بالتأمينات. حيث إذا تعاقد شخص على تأمين لضمان مسؤولية عما يقع منه من أفعال ضارة بالغير، كان له إذا طالبه المصاب بالتعويض أن يطالب المؤمن بقيمة بناء على عقد التأمين المبرم بينهما فيأخذ بذلك من المؤمن ما يحكم عليه به للمصاب ويدراً على نفسه الخسارة التي كان يجب أن يتحملها نتيجة فعله الضار (3) سواء كانت مسؤولية ناتجة عن الحادث نفسه أو مسؤولية ناتجة عن مطالبة الغير.

ولقد نص المشرع الجزائري على هذا النوع من التأمين في المواد من 145 إلى 150 من الأمر، 95-07، حيث نجد أن المادة 145 تنص: "يهدف التأمين على المسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقه بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة 132 أعلاه إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف".

وعليه فإن نطاق التعويض عن المسؤولية يغطي الأضرار المادية والجسمانية اللاحقة بالغير وكذلك الخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة وهذا طبقا للمادتين 145 و146 من القانون الجزائري المتعلق بالتأمينات.

1 - علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص 182.

2 - المرجع نفسه، ص 185.

3 - سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، الطبعة الخامسة، مطبعة السلام، مصر، 1988، ص 651.

وتذهب أغلب التشريعات إلى عدم تحديد المسؤولية الناشئة عن الديون التي تنشأ بسبب المساعدة في الإنقاذ أو المساهمة في الخسائر المشتركة وهي جميع الأضرار التي تحصل للسفينة والبضائع وجميع المصاريف المصروفة على السفينة أو البضائع، وهي تقوم على فكرة بسيطة مفادها أن يقوم الربان إذا ما تعرضت السفينة للخطر يهددها برمي بعض التجهيزات أو البضائع قصد التخفيف عليها من أجل إنقاذها، وبذلك يلتزم كل مستفيد من سلامة الرحلة بتعويض الطرف المضروب منها، كل نسبة استفادته من سلامة أمواله.

ونجد أن المشرع الجزائري قد عرفها في التقنين البحري بمقتضى المادة 300 من الأمر 98-105 المتعلق بقانون البحري الجزائري.<sup>(1)</sup>

وعليه فالمساهمة في الخسائر المشتركة يكون إذا ما هدد خطر ما السفن وما عليها يستطيع الربان اختياريا بتصرف عمدي قد يلحق خسارة بالسفينة كعملية الجنوح العمدي على الشواطئ خوفا من الغرق، فيلزم كل المعنيين بهذه الرسالة من الشاحنين ومجهز السفينة بتعويض الخسائر المشتركة كل واحد بقدر ما استفادة من الرحلة.

#### ثانيا: الأخطار المؤمن عليها.

يقصد بالخطر الحادث المتحصل وقوعه للشيء المؤمن عليه، ويحدث في كثير من الأحيان أن يخلط مفهوم الخطر بمفهوم الضرر والتفرقة بينهما، أي بين السبب والنتيجة لا تتضح دائما في وثائق التأمين كما لا يسهل ثبوتها في العمل من وقائع الحال، وعادة ما يذكر في وثائق التأمين الأضرار المضمونة والأخطار التي يشمل الضمان نتائجها الضارة.

وحيث أن غرض التأمين حماية المستأمن من احتمال تحقق الخطر، فإن هذا الخطر المحتمل هو محل التأمين ويترتب على تخلفه بطلان العقد التخلف المحل،<sup>(2)</sup> والتأمين على الخطر البحري إما أن يكون محددًا لفترة زمنية تبدأ من الساعة التي تم فيها توقيع العقد وتنتهي بالوقت المحدد في عقد التأمين، وإما أن تكون الفترة الزمنية التي يسري فيها عقد التأمين غير محدد.<sup>(3)</sup>

1 - المادة 300 من الأمر 98-2005 المتضمن القانون البحري الجزائري الذي ينص على أن تعد خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحنها".

2 - محمد سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، دار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966، ص ص 63 64.

3 - هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، سوريا، 1975، ص ص 349 350.

فالمشرع الجزائري تبني النظرية الفرنسية في فكرة أخطار البحر ونص في المادة 101 من الأمر 95-07 في الفقرة الأولى منها: "يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد".

وبالتالي من خلال المادة أعلاه يتبين بأن المشرع الجزائري يذهب إلى تعريف الأخطار البحرية بأنها الحوادث الجبرية أو القهرية التي يمكن أن تصيب المال المؤمن عليه في أثناء الرسالة البحرية ولا مجال للتفرقة بين الخطر الذي يحدث بسبب البحر أو الذي يحدث على البحر.

ولتحديد الأخطار التي يجب أن تكون موضوع تأمين وبرجوعنا إلى القانون الجزائري الذي لم يحصرها، تاركا بذلك المشرع الجزائري، (تحديد نطاق تغطيتها التأمينية البحرية للمجال العملي بموجب عقود وثائق التأمين البحري، وللأطراف أن يضيفوا أو ينقصوا منها في الشروط الخاصة).

وعليه فإن الأخطار البحرية هي الحوادث غير المتوقعة خلال الرحلة البحرية بحيث لا تشمل الصعوبات العادية للملاحة الأخطار البحرية الرئيسية يمكننا تلخيصها في خطر التصادم والإرساء الجبري بمعنى الرسو الاضطراري في ميناء غير مقرر في الرحلة ينجر عنه نفقات استثنائية، وكذلك خطر العاصفة، والغرق، والجنوح إضافة إلى التغيير الجبري للطريق أو السفر أو السفينة. كذلك الحريق والانفجار فهو خطر يضمنه المؤمن حتى ولو أن طبيعته لا تمت صلة بحالة البحر إلا أنه يقع أثناء الرحلة البحرية، إضافة إلى خطر الرمي حيث يتجسد في رمي البضاعة المنقولة بحرا من أجل إنقاذ السفينة أو باقي البضاعة ومن أجل الحفاظ على توازنها.

## المحاضرة الثاني عشر: محاضرة حول البيوع البحرية

الأهداف التعليمية للفصل

- 1- التعرف على البيوع البحرية.
- 2- التعرف على أنواع البيوع البحرية.

## تمهيد:

البيوع البحرية البيع البحري هو بيع البضائع التي تنقل بطريق البحر، وهو يقابل بوجه عام عملية تصدير بالنسبة للبائع، واستيراد بالنسبة للمشتري.

ويتطلب تنفيذ العقد نقل البضائع بطريق البحر بقصد تسليمها للمشتري. وارتباط البيع بالنقل البحري يخلع على البيع طابعه البحري ويستتبع قواعد خاصة يخضع لها هذا البيع وتنقسم البيوع البحرية إلى قسمين كبيرين هما:

### 1- البيوع عند الوصول Ventes a Arrivée

ويتم فيها التسليم في ميناء الوصول وتشمل البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة.

### 2 - البيوع عند الانطلاق Ventes au Départ

ويتم فيها التسليم في ميناء القيام، وتشمل بيع سيف وبيع قوب

أولاً: البيوع عند الوصول.

#### 1- البيع بسفينة معينة.

هو بيع بضاعة معينة بنوعها يلتزم البائع بنقلها على سفينة معينة في عقد البيع ذاته إلى ميناء الوصول حيث تسلّم للمشتري وتنتقل ملكيتها إليه، وقد تعين السفينة في وقت لاحق، ويقال في هذه الصورة أن البيع بسفينة تعين فيما بعد، وبذلك فإن تعيين السفينة عنصر من عناصر العقد.

والبيع بسفينة معينة هو بيع بضاعة لا يعرف عنها إلا نوعها وكميتها، أي أنه بيع المنقول الذي لم يعين إلا بنوعه والقاعدة أن المنقولات المعينة بنوعها لا تنتقل ملكيتها إلا بالفرز. وعلى اعتبار أن شحن البضاعة على السفينة المعينة يعتبر بمثابة افراز لها، فكان من الواجب أن تنتقل ملكيتها إلى المشتري في هذا الوقت، ولكن الواقع أن البائع والمشتري في هذا البيع يتفقان على تأجيل نقل الملكية إلى وقت وصول البضاعة.

وبما أن البائع يظل مالكا للبضاعة حتى الوصول فإن هلاكها بقوة قاهرة خلال الطريق يكون على البائع. ويمنع على المشتري مطالبة البائع بتسليم بضاعة من نفس النوع. أما إذا ترتب على القوة القاهرة تلف البضاعة فحسب، فإن القضاء يلزم المشتري بقبول البضاعة مع حقه في إنقاص الثمن بقدر قيمة التلف الذي أصابها.

## 2 - البيع بسفينة غير معينة.

باكتشاف البحار وانتظام خطوط الملاحة لم يعد لتعيين السفينة في العقد فائدته السابقة، ومن ثم ترك للبائع حرية اختيار السفينة التي تقوم بنقل البضاعة وحل البيع بسفينة غير معينة محل البيع بسفينة معينة.

والبيع بسفينة غير معينة هو بيع أجل لبضاعة معينة بنوعها مع التزام البائع بنقلها في ميعاد محدد إلى ميناء الوصول حيث تسلم للمشتري وتنتقل ملكيتها إليه.

ويلتزم البائع في هذا النوع من البيع بشحن البضاعة على سفينة يختارها في الميعاد المحدد في العقد وإذا هلكت البضاعة أثناء الطريق لسبب لا يد للبائع فيه كان هلاكاً عليه كما هو الحكم في البيع بسفينة معينة، على أن هناك فارقاً كبيراً بين البيعين ففي البيع بسفينة معينة يمتنع على المشتري أن يطالب البائع بتسليم بضاعة أخرى من نفس النوع.

أما في البيع بسفينة غير معينة، فإن للمشتري أن يطالب البائع بتنفيذ البيع وتسليمه بضاعة أخرى بدلاً من الهالكة تطبيقاً للمبدأ القائل بالتأنيث لا تهلك. والعلة في هذه التفرقة هي البيع بسفينة معينة هو بيع البضاعة تم إفرازها بتعيين السفينة التي يقوم بنقلها، أما في البيع بسفينة غير معينة فليس ثمة إفراز أو تعيين للبضاعة، وإنما يتحقق الإفراز بتسليم البضاعة للمشتري.

### ثانياً : البيوع عند الانطلاق.

في هذا المحور نعالج بيع سيف وبيع فوب.

#### 1- بيع سيف C.I.F

أ - تعريفه.

بيع سيف هو بيع البضائع مع التزام البائع بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري نظير ثمن جزأفي شامل لقيمة المبيع وأجرة النقل وقسط التأمين.

ب - خصائصه.

يتميز بيع سيف بخصائص ثلاثة جوهرية:

❖ أن البائع يلتزم بشحن البضاعة والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري.

❖ أن ملكية البضاعة تنتقل إلى المشتري من وقت الشحن.

❖ أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري من الشحن.

## 2- بيع فوب (F.O.B).

هو بيع يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري، وقد يتفق على أن يتم التسليم بجوار السفينة أي على الرصيف، وليس على ظهر السفينة، ويسمى البيع في هذه الحالة فاس (F.A.S) ويلتزم البائع (فوب) بتسليم البضاعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري.

ومن هذا الوقت يتم افراز البضاعة وتعيينها، وتنتقل ملكيتها إلى المشتري، كما تكون مخاطر الطريق عليه.

ويقع عبء القيام بإبرام عقد النقل ودفع أجرة النقل والتأمين على البضاعة في بيع فوب على عاتق المشتري، وعليه أن يوجه السفينة إلى ميناء الشحن وأن يخطر البائع باسمها.

# الخاتمة

في الختام نخلص أن القانون البحري الجزائري يعتبر من القوانين الهامة المنظمة للنشاطات البحرية كالملاحة البحرية والصيد البحري والنقل والتجارة البحرية.

حيث تناول عدة مسائل كتحديد نطاق الملاحة البحرية والتعرف على أداة الملاحة البحرية إضافة الى تحديد أشخاص الملاحة البحرية مع القاء الضوء على الامتيازات البحرية والرهن البحرية التي ترد على السفينة إضافة الى التطرق لعقد النقل البحري للبضائع وتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع وحالات اعفائه منها ... وغيرها.

# قائمة المراجع

**01- النصوص القانونية:****أ-القوانين والأوامر:**

- 01- الامر رقم 75-59، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم، المتضمن القانون التجاري.
- 02- الأمر 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 15.
- 03- الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 13 لسنة 1995.
- 04- الأمر رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري. الجريدة الرسمية، العدد 47 لسنة 1998.
- ب- المراسيم التنفيذية:**
- المرسوم التنفيذي رقم 95-340 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995 يتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين، الجريدة الرسمية، رقم 65 لسنة 1995.
- ج- القرارات الوزارية:**
- القرار المؤرخ في 05 أفريل 1989.

**02- الكتب:**

- 01- إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
- 02- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
- 03- بهجت عبد الله، قايد القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق القاهرة، الطبعة الأولى، 1984.
- 04- نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والإسلامي بين النظرية والتطبيق، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 05- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.
- 06- سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، الطبعة الخامسة، مطبعة السلام، مصر، 1988.
- 07- مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد"، الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 التشريعات والمعاهدات المكملة له، دراسة فقهية قضائية، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، 1990.
- 08- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2002.
- 09- مصطفى كامل طه القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005.

- 10- محمد حسن قاسم القانون المدني العقود المسماة، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، بدون سنة اصدار.
- 11- مختار الهانسوا براهيم عبد النبي حمودة، مقدمة في المبادئ التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، مصر، 1999.
- 12- محمد سمير الشراوي، الخطر في التأمين البحري، دار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966.
- 13- مصطفى كامل طه القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 14- عباس حلمي، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987.
- 15- عبد الرزاق السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر وعقد التأمين، مجلد السابع، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1963.
- 16- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الطبعة الأولى التأمينات البرية، مطبعة حيدر، الجزائر، 2002.
- 17- عادل على المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة والتوزيع والدار الدولية، عمان، الأردن، 2002.
- 18- على بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، دراسة مقارنة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
- 19- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، سوريا، 1975.
- 03- المحاضرات:**
- ملزي عبد الرحمان، محاضرات في القانون البحري جامعة الجزائر، 2006.
- 04- المذكرات:**
- بهلولي خير الدين التأمين على السفينة، مذكرة مقدمة استكمالاً لنيل ماستر في الحقوق، تخصص: قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، السنة الجامعية 2014-2015.
- 05- المواقع الالكترونية:**
- محمود السعيد، الأخطار والحوادث البحرية، أنواعها، صورها، والطرق الكفيلة بمعالجتها، مجلة النقل الالكترونية، العدد 19، ديسمبر 2021، تم الاطلاع عليها يوم 03 أفريل، 2022 على الساعة 17:05، على الموقع [https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine\\_det.php?id=91](https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=91)

# فهرس المحتويات

الصفحة	فهرس المحتويات
01	مقدمة
03	المحاضرة الأولى: مدخل مفاهيمي للقانون البحري
04	مفهوم القانون البحري
04	تعريف القانون البحري
04	المعنى الواسع للقانون البحري
04	القانون البحري العام
05	القانون البحري الخاص
06	المعنى الضيق للقانون البحري
07	المحاضرة الثانية: خصائص القانون البحري
08	ذاتية القانون البحري
09	عالمية القانون البحري
09	مظاهر وأسباب عالمية القانون البحري
09	وحدة المصدر التاريخي لقواعد القانون البحري
09	الطابع الدولي للعلاقات القانونية البحرية
10	الطابع الدولي للتجارة البحرية
10	السفينة ترسو في موانئ دول مختلفة
10	الطابع الدولي لقواعد الملاحة البحرية
10	جهود التوحيد الدولي لقواعد القانون البحري
12	المحاضرة الثالثة: مصادر القانون البحري
13	المصادر الرسمية للقانون البحري
13	التشريع
13	التقنين البحري
14	التقنين التجاري والتقنين المدني
14	المعاهدات الدولية
14	العرف
15	المصادر التفسيرية للقانون البحري
15	أحكام القضاء

15	آراء الفقه (الشراح)
16	المحاضرة الرابعة: السفينة كأداة للملاحة البحرية
17	مفهوم السفينة
17	تعريف السفينة
17	شروط القيام الفعلي بالملاحة البحرية على سبيل الاعتياد
18	أن تخصص المنشأة للعمل في الملاحة البحرية
18	متى يبدأ وصف السفينة ومتى ينتهي
18	الطبيعة القانونية للسفينة
20	المحاضرة الخامسة: عناصر شخصية السفينة
21	العناصر الوطنية لشخصية السفينة
21	اسم السفينة
22	موطن السفينة
22	حمولة السفينة
23	درجة السفينة
23	العنصر الدولي لشخصية السفينة جنسية السفينة
24	شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري
24	الملكية
24	بالنسبة للأشخاص الطبيعيين
24	بالنسبة للأشخاص الاعتبارية
25	جزائرية الطاقم الفني
26	آثار اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية
26	آثار سياسية
26	آثار اقتصادية
26	آثار قانونية
27	المحاضرة السادسة: تسجيل السفينة
28	مقدمة
28	السفن الخاضعة للتسجيل
28	إجراءات التسجيل
28	دفتر التسجيل
29	كيفية التسجيل

29	شطب التسجيل
30	المحاضرة السابعة: أشخاص الملاحة البحرية (رجال البحر)
31	تمهيد
31	الأشخاص الرئيسيون
31	المجهز
31	تعريف المجهز
31	مسؤولية المجهزة
32	ربان السفينة
32	التعريف بالربان
32	اختصاصات ربان السفينة
32	الاختصاصات العامة للربان
33	الاختصاصات الخاصة للربان
34	الاختصاصات التجارية للربان
34	البحارة
34	تعريف البحارة
34	التزامات وحقوق البحارة
35	الأشخاص المساعدون
35	وكيل السفينة
35	وكيل الحمولة
35	السمسار البحري
36	المحاضرة الثامنة: الحوادث البحرية
37	تمهيد
37	تعريف الحوادث البحرية
37	نتائج الحوادث البحرية
38	أسباب الحوادث البحرية
38	أسباب طبيعية
38	أسباب بشرية
38	أسباب تقنية
38	أنواع الأخطار البحرية
38	خطر الأمطار

39	خطر القرصنة البحرية
39	خطر السرقة
39	خطر اللصوصية
40	التصادم البحري
40	المسؤولية القانونية عن الحوادث البحرية
40	المعاهدات الدولية ودورها في الحد من الحوادث البحرية
42	المحاضرة التاسعة: عقد التأمين البحري على السفينة
43	تمهيد
43	تعريف عقد التأمين البحري على السفينة
45	خصائص عقد التأمين البحري على السفينة
45	الرضائية
46	الاحتمالية
46	عقد اذعان
46	من عقود حسن النية
46	عقد تعويض
47	من العقود التجارية
48	المحاضرة العاشرة: أطراف عقد التأمين البحري
49	تمهيد
49	المؤمن
49	نوادي الحماية والتعويض
50	شركات التأمين التعاضدية
50	شركات التأمين البحري
50	المؤمن له
51	وسطاء التأمين
52	التزامات طرفي عقد التأمين البحري على السفينة
53	التزامات المؤمن له
53	التزامات المؤمن
54	المحاضرة الحادي عشر: عناصر عقد التأمين البحري على السفينة
55	تمهيد
55	القيم أو الأموال المؤمن عليها

55	الأموال المادية المؤمن عليها
55	القيم غير المادية المؤمن عليها
55	التأمين على الحقوق
56	التأمين على المسؤولية
57	الأخطار المؤمن عليها
59	المحاضرة الثاني عشر: محاضرة حول البيوع البحرية
60	تمهيد
60	البيوع عند الوصول
60	البيع بسفينة معينة
61	البيع بسفينة غير معينة
61	البيوع عند الانطلاق
61	بيع سيف
61	تعريفه
61	خصائصه
62	بيع فوب
	المصادر والمراجع
89	الخاتمة
90	فهرس المحتويات