

محاضرات في القانون البحري العام

تعريف القانون البحري:

— القانون البحري بمعناه الواسع يشمل وفقا للتقسيم التقليدي لفروع القانون : القانون العام البحري والقانون الخاص البحري.

— القانون العام البحري يشمل القانون الدولي البحري والقانون الإداري البحري والقانون الجنائي البحري.

— القانون الخاص البحري وهو القانون الذي ينظم الاستغلال البحري وما يترتب عليه من علاقات مباشرة بين مباشري هذا الاستغلال البحري والمنفعين به ويطلق عليه عادة القانون التجاري البحري.

— يعتبر الاستغلال البحري وما ينشأ عنه من علاقات مختلفة هو موضوع القانون الخاص البحري بينما موضوع القانون العام البحري هو ما تفرضه الدولة بصفتها سلطة عامة من قواعد يخضع لها مباشروا الاستغلال البحري أو آداه هذا الاستغلال (السفينة).

موضوع القانون البحري : تعريف الملاحة البحرية.

عرفت المادة 161 من القانون البحري الجزائري الصادر في 23/10/1976 (أمر رقم 76-80 المعدل والمتمم) الملاحة البحرية بأنها الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن.

2- أنواع الملاحة البحرية.

تقسم الملاحة البحرية بحسب عرضها:

1- ملاحة تجارية : ويقصد بها الملاحة التي تستهدف الربح ولا خلاف في خضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام القانون البحري.

2- ملاحة صيد : نصت المادة 161 بحري جزائري على أن الملاحة البحرية تتضمن الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات واستغلال الموارد المائية.

- 3_ ملاحه النزهاة : بقصد الترقية ، وها الملاحه التي تقوم بها سفن النزهاة بقصد الترقية وعلى هذا النوع من الملاحه البحريه نصت المادة 162 بحري جزائري.
- 4_ الملاحه المساعدة : وها الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ وعلى هذا النوع من الملاحه البحريه نصت المادة 162 بحري جزائري.
- 5_ ملاحه الإرتفاق : وها ملاحه الإرتفاق الممارسه في البحر والمواني بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحه عموميه.

التطور التاريخي للقانون البحري.

قد مر التطور التاريخي للقانون البحري بثلاثة عصور:

- 1_ العصر القديم : يمكن إرجاع الآثار الأولى للقانون البحري إلى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد.
- إذ يتمثل في العادات والقوانين التي نشأت بين بلاد البحر المتوسط التي كانت تربطها علاقات بحريه مثل مصر وكريت (Crete) وقبرص (Chypre) ، إلا أنه لم يصلنا شيء من هذه القواعد والعادات.
- وقد ذهب بعض الكتاب إلى أن البابليين قد عرفوا عقد القرض البحري ويعتبر العقد أصل التأمين البحري ولما كان الفنقيون على اتصال تجاري ببابل ، كما كانوا على درجة كبيرة من التقدم في الملاحه والتجاره فقد نقلوا عقد القرض البحري عن البابليين كما أقاموا حضارات مختلفه في البلاد التي حلوا بها.
- وأهمها الحضارات التي وجدت في جزيرة رودس (Rhods) ، وأهم القوانين البحريه التي عرفت في هذه الجزيرة قانون الإلغاء في البحر الذي يعتبر أصلا لكراهه الخسارات المشتركه .
- وعرف الإغريق عقد القرض البحري في القرن الرابع قبل الميلاد وقد تأثر القانون الإغريقي بالعرف السائد في جزيرة رودس فيما يتعلق بالتجاره البحريه والذي أرس قواعد الفننيقيين.
- 2_ العصور الوسطى : نشأت عناصر القانون البحري بمعناه الحديث في العصور الوسطى

إذ أدى قيام الحروب الصليبية في القرن الحادي عشر إلى إنعاش الملاحة البحرية وترتب على ذلك ازدهار التجارة البحرية وخاصة في المدن الإيطالية ونشأت عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات بحرية أشهرها مجموعة قواعد أولبرون وقنصلية البحر ومرشد البحر.

مصادر القانون البحري.

1- المصادر الملزمة للقانون البحري.

أ – 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 تنفيذا لنصوصه. ومن ناحية أخرى تعتبر المعاهدات الدولية جزءاً من التشريع يلتزم القاضي بتطبيقها متى صدر تشريع داخلي بالتصديق عليها.

– التقنين البحري : صدر القانون البحري عام 1976 تم تعديلها بموجب قانون 98-05 المؤرخ في

1998/06/25 ويحتوي هذا التقنين البحري على المواضيع التالية:

– الملاحة البحرية – رجال البحر – التجهيز – استئجار السفن – نقل البضائع – الامتيازات على البضائع – نقل المسافرين وأمتعتهم – على القطر – على الشحن والتفريغ في الموانئ.

– 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.

ب – محاولات توحيد القانون البحري:

اتجهت المحاولات إلى توحيد القانون البحري واتخذت هذه المحاولات أشكالاً ثلاثة:

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

— المعاهدات الدولية : أهم هذه المعاهدات هي:

— معاهدات 25/08/1924 بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة لسندات الشحن.

— معاهدة 10/10/1957 بخصوص مسؤولية مالك السفينة.

— معاهدة 27/05/1967 الخاصة بنقل أمتعة الراكب بطريقة البحر.

توحيد التشريعات الوطنية : وذلك بأن تعقد معاهدات دولية بتوحيد القواعد القانونية وتعتبر بالنسبة للدولة بمثابة تشريع نموذجي . فتسعى إلى تعديل قوانينها الداخلية بما ينفق وهذا التشريع

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

2- المصادر التفسيرية للقانون البحري:

أ — تعتبر أحكام القضاء : خبير عون في تفسير ما غمض من نصوص القانون البحري ويعتبر القضاء البحري مصدرا تفسيريا فلا يلتزم القاضي بتطبيق حكم محكمة ما على مسألة مماثلة معروضة أمامه.

ب – آراء الشراح (الفقه) : يقوم الفقه بدور كبير في شرح وتفسير أحكام القانون البحري ويستعين القاضي بأرائهم في هذا المجال على سبيل الاستئناس دون إلزام.

نطاق تطبيق القانون البحري.

يقتصر تطبيق القانون البحري على الملاحة البحرية وحدها دون الملاحة النهرية أو الداخلية . وقد تكون الملاحة مختلطة تتم في البحر والنهر معا مما يثير التساؤل عن القواعد التي تسري عليها وتخضع لها.

تعريف الملاحة البحرية.

تعرف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه لا بوسيلتها وأداتها . والملاحة البحرية هي إذن الملاحة التي تتم في البحر ، وذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طراز بنائها، على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية. ولا يكفي حصول الملاحة في المياه البحرية لاعتبارها ملاحة بحرية بالمعنى القانوني ، بل يجب لذلك أن تحصل الملاحة في المياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تكتنف السفن في البحر ، وذلك لأن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل وأقل خطرا من الملاحة البحرية ، فضلا عن أن فكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية.

أقسام الملاحة البحرية حسب طول الرحلة.

تنقسم الملاحة البحرية بحسب المسافة التي تقطعها السفن إذ نصت المادة 163 من ق.ب.ح على أنه يمكن ممارسة الملاحة البحرية التجارية في ثلاث مناطق هي الملاحة الساحلية على نطاق ضيق والملاحة بعيدة المدى أو لأعالي البحار.

فالملاحة البعيدة المدى أو لأعالي البحار هي أهم أنواع الملاحة وأكثرها خطرا . ويعرفها القانون الفرنسي (المادة 377 من ق.ب.ح) بأنها الملاحة التي تتم بعد خطوط طول وعرض معينة من الأراضي الفرنسية . ويعرفها القانون الإنجليزي (م. 472 من قانون

الملاحة التجارية) بأنها الملاحة التي تجري بين مواني إنجليزية وغيرها من مواني الدول الأجنبية عدا ما يقع من هذه المواني على بحر المانش وجزيرة مان ومواني الشاطئ الأوروبي فيما بين مصب نهر الألب وميناء برست الفرنسي . وليس في الجزائر تحديد مماثل للملاحة لأعالي البحار ، على أنه يمكن تعريفها بأنها الملاحة التي تتم بين المواني الجزائرية والمواني الأجنبية مهما كانت قريبة.

أما الملاحة الساحلية فهي الملاحة التي تتم بين المواني الجزائرية بعضها والبعض الآخر . وتبدو أهمية التمييز بين الملاحة لأعالي البحار والملاحة الساحلية من الناحية الإدارية بوجه خاص ، ذلك أن اشتراطات السلامة والمؤهلات اللازمة فيمن يشتغل على ظهر السفن تختلف بحسب نوع الملاحة.

أقسام الملاحة البحرية حسب موضوعها.

وتنقسم الملاحة البحرية حسب موضوعها والغرض منها إلى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة . أما الملاحة التجارية فموضوعها نقل البضائع والركاب بقصد تحقيق الربح . وهي أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق . بل أن القانون البحري قد وضع أصلا لهذا النوع من الملاحة.

أما ملاحة الصيد فموضوعها صيد الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى قصد الربح ، وقد العقد الإجماع كذلك على خضوعها لأحكام القانون البحري لأنها تتعرض لنفس الأخطار البحرية التي تحيط بالملاحة التجارية ولو أن الصيد لا يعد بذاته عملا تجاري بوصفه من الأعمال الإستراتيجية.

أما ملاحة النزهة ، وتلحق بها الملاحة العلمية ، فقد ذهب رأي إلى أن القانون البحري لا يسري عليها لأنها لا تستهدف الربح مطلقا . ومع ذلك فقد استمر الرأي على خضوع هذه الملاحة أيضا لأحكام القانون البحري كالملاحة التجارية سواء بسواء ، لأن طبيعة الملاحة واحدة في الحالتين ، ولأن ملاحة النزهة تتعرض لما يكتنف الملاحة التجارية من أخطار.

والخلاصة أن القانون البحري يسري على الملاحة البحرية أيا كان موضوعها والغرض منها هذا وتقضي كافة التشريعات الحديثة بسريان أحكام القانون البحري على السفن أيا كان نوعها وأيا كان القصد من الملاحة . كما تنص المادة 13 من ق. ب. ح صراحة على أن السفينة هي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى.

ويلاحظ أن أنواع الملاحة المتقدم ذكرها تتدرج فيما يسمى بالملاحة الرئيسية تميزا لها عن الملاحة المساعدة أو ملاحة الإرتفاق أو التبعية التي تهدف بذاتها إلى تحقيق غرض ما من هذه الأغراض الثلاثة (التجارية ، الصيد والنزهة) ولكنها لازمة وضرورية للمعاونة في تحقيقه كالملاحة التي تقوم بها سفن القطر والإسعاف ، وهي تعد ملاحة بحرية تطبق عليها قواعد القانون البحري.

الملاحة البحرية العامة.

نقصد بالملاحة العامة الملاحة التي تقوم بها ، السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية وغير تجارية كالبحوث (yachts) الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات وسفن التموين وسفن الإطفاء وسفن التعليم . وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق القانون البحري ولا تنطبق عليه أحكامه وتتمتع السفن العامة أو التابعة للدولة بحصانة قضائية خاصة نصت عليها المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة ببر وكسال في

10/04/1926 . إذ تنص المادة الثالثة من هذه المعاهدة على أنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أيا كان . غير أنه بحق لأصحاب الشأن رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة مالكة السفينة أو التي تستغلها دون أن يكون لهذه الدولة الدفع بحصانتها وذلك:

- 1- في الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري أو غيره من حوادث الملاحة ،
- 2- وفي الدعاوي الناشئة عن أعمال المساعدة والإنقاذ وعن الخسائر البحرية العامة ،

3- وفي الدعاوي الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة. وتسري هذه القواعد نفسها على الشحنات التي تملكها إحدى الحكومات والتي تنقل على السفن سائلة الذكر.

السفينة.

المبحث الأول : تعريف السفينة.

يعرفها البعض بأنها كل منشأة تستخدم في السير في البحر . كما يعرف البعض الآخر السفينة بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتباد ويثبت لها الموقف من تخصيصها للقيام بالملاحة

المذكورة . وقد عرفت المادة 13 من ق .ب. ج السفينة بأنها كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية أما بوسيلتها الخاصة وأما عن طريق قطرها بسفينة أخرى.

الفرع الأول : ملحقات السفينة.

تمتد وصف السفينة إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحرية كالآلات والصواري والدفعة وقوارب التجارة والراجح هو اعتبار ملحقات السفينة جزءا منها سواء من الناحية التقنية أو القانونية لأن السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها . وقد نصت المادة 52 من ق. ب. ح على هذا المعنى يفولها تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري.

الفرع الثاني : 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.

الفرع الثالث : السفينة مال منقول.

نصت المادة 56 من ق. ب. ح على أنه تعد السفن والمماراة البحرية الأخرى أموالا منقولة .

على أن السفينة تخرج عن القواعد المقررة للمنقول فهي على هذا النحو منقول ذو طبيعة خاصة.

المبحث الثاني : شخصية السفينة.

تنص المادة 14 من ق. ب. ج على أن تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية . من هذا النص ومن نص المادة 49 من ق. ب. ج المتعلق بالأشخاص الاعتبارية يتضح أن السفينة شخصاً يتمتع بالشخصية القانونية.

الفرع الأول : العناصر المتعلقة بشخصية السفينة.

1- إسم السفينة : يجب أن تحمل كل سفينة اسماً خاصاً بها يميزها عن العمارات البحرية الأخرى (المادة 16 من ق. ب. ج) ويخضع منح السفينة لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة. ويجب أن بوضع إسم السفينة على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه ويكون إسم ميناء تسجيل السفينة موضوعاً تحت اسمها الوارد على مقدمها ولا يستطيع مالك السفينة أن يقوم بتغيير اسمها دون الرجوع إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة والهدف من ذلك حماية الغير الذي تتعلق حقوقه بسفينة معينة أي أن لاسم السفينة أهمية كبرى في تعيينها.

2- حمولة السفينة : تتوقف الطاقة الداخلية للسفينة على مقدار حمولتها أو سعتها وتقاس بالطن الحجمي ويختلف عن الطن الوزني ويبلغ 100 قدم مكعب و يجب أن نفرق بين ثلاثة أنواع من الحمولة:

أ - الحمولة الإجمالية الكلية: ويقصد بها جميع سعة السفينة بما في ذلك المنشآت القائمة على سطح السفينة.

ب - الحمولة الإجمالية : ويفترض خصم المساحة التي تحتلها الآلات والماكينات وكذلك حجم المنشآت القائمة على سطح السفينة والتي لا تستغل في نقل البضائع.

ج - الحمولة الصافية : وهي مقدار الفراغ الذي يستغل فعلاً في نقل البضائع والأشخاص فيخرج من حساب الحمولة الصافية إذن كل فراغ في السفينة لا يخصص للنقل.

د - درجة السفينة : تقسم السفن إلى درجات تقدر على أساس المواصفات التي أتتبت في نهائها وتقوم هيئات خاصة تعرف بهيئات الإشراف بتقدير درجة السفينة وتقدير درجة السفينة هو الذي يمنحها قيمتها الفنية ويكون بالتالي في اعتبار المتعاقدين في مختلف المعاملات البحرية كما تعد شهادة هيئات الإشراف قرينة على صلاحية السفينة للملاحة . ولكنها قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها.

الفرع الثاني : شهادة الملاحة ووثائق السفينة المحمولة على متنها.

على كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية أن تحمل على قمتها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية ولا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادات الملاحة المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

- 1-شهادة الجنسية : وهي تثبت انتساب السفينة إلى دولة معينة.
- 2 -دفتر البحارة : ويحتوي على أسماء ملاحي السفينة وأسماء البحارة وشروط عقد العمل الذي يربطهم بالمجهر.
- 3 -رخصة أو بطاقة المرور : بالنسبة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية أو السفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة والتي ليس لها طاقم مأجور.
- 4- شهادة الحمولة : أو رتبة السفينة أو شهادة صلاحية الملاحة.
- 5- شهادة الأمن : في ما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا.
- 6- الشهادات النظامية : للمعاينة المفروضة.
- 7- دفتر السفينة : و يجب أن يرقم ويؤشر عليه من قبل السلطة الإدارية البحرية ويكون ممسوكا من طرف ربان السفينة ويخضع لتأشيرة هذه السلطة كل ستة أشهر.
- 8- يومية الماكينة : تمسك يومية الماكينة بمعرفة رئيس الطقم الميكانيكي.
- 9- يومية الراديو : تمسك بمعرفة ضابط البرق اللاسلكي أو الضابط الذي يحل محله.

المبحث الثالث : جنسية السفينة.**الفرع الأول : أهمية اكتساب الجنسية.**

- 1- تمنح الدول عادة سفنها ميزات تحجبها عن السفن الأجنبية (المادة 166 ق. ب. ح).
- 2- تمتع السفن بحماية الدول التي تمنحها جنسيتها سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب.
- 3- تساعد الدول عادة سفنها من الناحية المادية بقصد تدعيم أسطولها البحري وحمايته من المنافسة الأجنبية لأن قوة الأسطول البحري قوة للدولة ذاتها.
- 4- تساعد الجنسية في معرفة القانون الواجب التطبيق على ما يتم على ظهر السفينة من تصرفات قانونية أو ما يقع عليها من جرائم خاصة عندما توجد السفينة في أعلى البحار ولا تقع تحت سيادة دولة معينة.

الفرع الثاني : ضابط الجنسية.

حسب القانون الجزائري للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة يجب أن تكون السفينة مملوكة بنسبة 51% من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية وأن يكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم.

الحقوق العينة على السفينة.**المبحث الأول : حقوق الامتياز البحرية.**

عرفت المادة 72 من ق.ب.ج الامتياز على أنه " تأمين عيني وقانوني يحول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه. "

وتضمنت المادة 73 من نفس القانون المعدلة بيان الديون المضمونة بامتياز بحري على السفينة وهي:

- 1- الأجور والمبالغ الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدام على متنها.

- 2- رسوم الميناء وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد.
 - 3- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا وبحرا ولها علاقة مباشرة بالاستغلال السفينة.
 - 4- الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا وبحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.
 - 5- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.
 - 6- ديون تنشئ عن منشئ أو مصلح السفن والناشئة عن إنشاء وتصلح السفينة.
 - 7- الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب وتشمل التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.
- وللامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات من 1 إلى 6 من المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانونا غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين 7 و8 من نفس المادة. ومن ناحية أخرى يحول الامتياز البحري للدائن ميزة التتبع.
- الفرع الأول : امتيازات القانون المدني.**
- يجوز أيضا للدائنين التمسك بالامتيازات التابعة للقانون المدني ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا النحو لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهن البحرية.
- الفرع الثاني : انقضاء الامتياز.**
- تنقض الامتيازات البحرية للأسباب الآتية:
- 1- مصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.
 - 2- البيع الجبري للسفينة على أثر دعوى قضائية.
 - 3- في حالة نقل اختياري لملكية السفينة بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل.

تتقضى كذلك الامتيازات البحرية بالتقادم بمرور سنة واحدة اعتباراً من نشوء الدين المضمون. وينقض مع ذلك الامتياز البحري المذكور في الفقرة 6 من المادة 73 عندما تنتهي حيازة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعاً للحالة. والتقادم لا يلحق إلا حقوق الامتياز ذاتها دون الدين محل الامتياز ما لم ينقض بسبب خاص به.

المبحث الثاني : الرهن البحري.

عرفت المادة 55 من ق.ب.ج على أن " يكون الرهن البحري تأميناً اتفاقاً يحول الدائن حقا عينياً على السفينة. "

الفرع الأول : أركان عقد الرهن.

1- الأركان الموضوعية:

- محل الرهن : يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها ما لم ينفق الأطراف على غير ذلك.
- ويحق للدائنين أصحاب الرهون عند فقدان السفينة أو حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة للملاحة ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها:
- التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة.
- المبالغ المستحقة للمالك عن اشتراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة.
- التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم من تسجيل الرهن.

— تعويضات التأمين على هيكل السفينة.

كما يمكن رهن السفينة عندما تكون قيد الإنشاء وفي هذه الحالة يشمل الرهن البحري المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة التي هي

قيد الإنشاء (المادة 56 و 58 من ق.ب.ج)

طرفا الرهن:

– الدائن المرتهن:

وهو الذي يتقرر له الرهن عاى السفينة ضمانا لما يكون قدمه لمالك السفينة من انتمان.

– المدين الراهن:

يجب أن يصدر الرهن من مالك السفينة و الأصل أن يكون الراهن مدينا للمرتهن.

2- الأركان الشكلية:

يعتبر الرهن البحري رهنا رسميا على خلاف القاعدة العامة التي تقضي بأنه لا يجوز أن يرد

الرهن الرسمي إلا على عقار . أما فيما يتعلق بشهر الرهن فتقضي المادة 56 الفقرة 4 من

ق.ب.ج بأن يقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن . ويحفظ الرهن البحري لعشر

سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن لاغيا

(المادة 66 من ق.ب.ج).

الفرع الثاني : آثار الرهن.

1- آثار الرهن بالنسبة للمدين الراهن:

لا يؤدي رهن السفينة إلى حرمان الراهن من سلطات المالك فيبقى له حق الاستعمال وحق

الاستغلال وحق التصرف ولما كانت السفينة المرهونة تبقى في حيازة المدين الراهن فإنه

يلتزم بضمان سلامة الرهن وللدائن المرتهن أن تعترض على كل عمل أو تقصير من شأنه

إنقاص ضمانه.

2- آثار الرهن بالنسبة للدائن المرتهن:

للدائن المرتهن حق عيني على السفينة فلا يجوز له أن يتخذ إجراءات التنفيذ على مال آخر

للمدين قبل التنفيذ على السفينة ومتى تم قيد الرهن فإنه يحول للدائن المرتهن ميزتين في

مواجهة الغير : ميزة التقدم وميزة الرهن.

الفرع الثالث : انقضاء الرهن .

السفينة من الرهن بقوة القانون في حالة البيع الجبري للسفينة إذ يترتب على حكم مارس المزاد تطهير السفينة من كل رهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن وأخيرا ينقض الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عنه.

و لا يعتبر طلب رفع الحجز عن السفينة مقابل تقديم الضمان كاعتراف بالمسؤولية أو كتخل عن منفعة التحديد القانونية لمسؤولية مالك السفينة.

المسؤولية عن توقيع حجز تعسفي : يكون المدعي طالب الحجز مسؤولا عن الضرر السبب من حجز السفينة بدون سبب مشروع . و تتقادم كل معارضة في هذا الشأن بانقضاء مهلة سنة واحدة اعتبارا من يوم حجز السفينة.

المبحث الثاني : الحجز التنفيذي على السفينة .**الفرع الأول : طبيعة الحجز التنفيذي و شروط .**

إذا لم يدفع المجهز ما عليه من الديون ، فإنّ للدائن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة تمهيدا لبيعها و استفاء حقه من ثمنها.

لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلاّ بناء على سند واجب التنفيذ . كما لا يشترط في الدين الذي يوقع الحجز بمقتضاه أن يكون ديناً بحرياً متعلقاً بالسفينة ، فيجوز توقيع الحجز بمقتضى أي دين على مالك السفينة و لو لم يكن متصلاً باستغلالها ، إذ أنّ السفينة ليست ضماناً قاصراً على الدائنين البحريين فحسب.

الفرع الثاني : إجراءات الحجز التنفيذي .

-إذا لم يسدد الدين في أجل أقصاه 20 يوماً من الإلزام بالدفع ، يقوم الحاجز برفع دعوى ضد صاحب السفينة أمام المحكمة المختصة التي تبلغه بأنه سيجرى حجز تنفيذي على السفينة . و إذا لم يكن مجهز السفينة المحجوزة مقيماً في دائرة اختصاص المحكمة التي تبلغه بأنه سيجرى حجز تنفيذي على السفينة . و إذا لم يكن مجهز السفينة المحجوزة مقيماً في دائرة

اختصاص المحكمة المختصة تسلم له التبليغات و الاستدعاءات بواسطة ربان السفينة و في غيابه تسلم إلى الشخص الذي يمثل المجهز ، و ذلك في مهلة ثلاثة أيام .كما تبلغ نسخة أمر الحجز كذلك للسلطة الإدارية البحرية و في كلتا الحالتين بواسطة المحضر القضائي . و عندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا ، تبلغ نسخة قرار الحجز للمثلية القنصلية التابعة للدولة تحت مسؤولية الدائن الحاجز .

- كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها الذي يبرمه مالكا من يوم تسجيل أمر الحجز ، لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز .

- يحدد الثمن المرجعي و شروط بيع السفينة المحجوزة بموجب أمر استعجالي يصدره رئيس المحكمة المختصة . و تخصم من ثمن البيع الديون المترتبة عن مصاريف توقيف السفينة و حراستها و ضمان أمنها .

مسؤولية مالك السفينة و المجهز .

المبحث الأول : مسؤولية مالك السفينة و تجهزها .

الفرع الأول : مسؤولية المالك عن أخطائه الشخصية .

مالك السفينة أو تجهزها مسؤول شخصيا عن الأخطاء التي تقع منه وفقا للقواعد العامة كأن لم يجهز السفينة تجهيزا كافيا أو تركها تقوم بالملاحة و هي غير صالحة لها . و قد استقر القضاء الفرنسي على اعتبار المالك مسؤولا عما تحدثه السفينة من ضرر للغير بوصفه حارسا للسفينة تطبيقا للقاعدة العامة الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء على السفينة لأن الفينة هي من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة بسبب الخطر الملازم لها .

الفرع الثاني : مسؤولية المالك عن أخطاء التبعية .

يكون مالك السفينة أو تجهزها مسؤولا عن التي تقع من ربان و تابعيه أثناء العمل أو بسببه و ذلك وفقا لأحكام القانون العام ماعدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى

115 من ق.ب.ج.

المبحث الثاني : المسؤولية المحدودة لمالك السفينة و تجهزها.

يستطيع مالك السفينة أو تجهزها تحديد مسؤوليته اتجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير لأجل الديون الناتجة من أحد الأسباب المنصوص عليها في المادة 93 من ق.ب.ج إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به شخصيا.

الفرع الأول : أسباب تحديد مسؤولية مالك السفينة و تجهزها.

الأسباب التي تعطي مالك السفينة أو تجهزها الحق بتحديد مسؤوليته هي:

أ – الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله و الفقدان و الأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها.

ب – الموت أو الإصابة الجسمانية لأي آخر في البحر أو البر و الفقدان و الأضرار بالأموال الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص آخر لا يوجد على متنها و يكون المالك مسؤولا عنه ، على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل و الإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفريغ الحمولة و صعود و نزول و نقل المسافرين.

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

د – كل التزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة و اللاحقة بمنشآت المواني و أحواض السفن و الخطوط الملاحية.

الفرع الثاني : الديون المستثناة من تحديد المسؤولية.

أخرجت المادة 94 من ق.ب.ج من نطاق تحديد المسؤولية بعض الديون تظل المسؤولية عنها مطلقة و هذه الديون هي:

أ – الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ و المساهمة بالخسائر المشتركة.

ب – الديون الخاصة بطاقم السفينة المتولدة عن عقد الاستخدام.

ج – ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل.

الفرع الثالث : حدود المسؤولية.

يحدد المبلغ الذي يمكن للمالك أن يحدد مسؤوليته على أساسه في كل حالة حسب قواعد الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤوليته مالكي السفن و التي تكون الجزائر طرفا فيها. و يطبق تحديد المسؤولية هذا على جميع الديون الناتجة عن الأضرار الجسمانية أو الأضرار المادية المتولدة عن نفس الحادث دون النظر إلى الديون الناشئة أو التي يمكن أن تنشأ من حادث آخر.

المبحث الثالث : مسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالوقود.

الفرع الأول : أساس المسؤولية.

وفقا لمعاهدة بر وكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت لعام 1969 اعتمدت المادة 117 من ق.ب.ج مبدأ المسؤولية الموضوعية. لمالك السفينة عن كل ضرر ناشئ عن تسرب و طرح الوقود من السفينة . و يلاحظ أنّ المسؤولية المدنية للقواعد العامة تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات ، و هو ما يتطلب تكليف المتضرر بإثبات خطأ المتسبب في الضرر ' وهو أمر صعب في مجال التلوث . لذلك حلت المعاهدة القانون الجزائري المسؤولية الموضوعية التي تقوم لمجرد وقوع الضرر محل المسؤولية التقليدية المؤسسة على الخطأ.

الفرع الثاني : حالات عدم مسؤولية مالك السفينة بسبب التلوث

لا يعتبر مالك السفينة مسؤولا عن التلوث إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن:

- أ – عمل حربي و الأعمال العدوانية و الحرب الأهلية و العصيان أو التمرد أو حادث ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه والتغلب عليه.
- ب- الغير الذي تعمد بعمله إحداث الضرر

ج- الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن صيانة ومكافحة النيران أو المساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة.

الفرع الثالث : تحديد المسؤولية

يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بمبلغ بحسب في كل حالة حسب النظام المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن التي تكون الجزائر طرفاً فيها وذلك إلا إذا حصل التلوث نتيجة لخطأ شخصي واقع من المالك .ففي هذه الحالة لا يمكن لهذا الأخير التمسك بالتحديد المنصوص عليه في المادة 121 من ق.ب.ج.