

المحاضرة الاولى

تمهيد:

قبل التطرق إلى موضوعات القانون البحري المختلفة، لابد من الإشارة أولاً أن هذه المحاضرات هي عرض موجز لإحكام القانون البحري الجزائري و ذلك بسبب ضيق الوقت و دون الإخلال بالبرنامج المطلوب في هذا المقياس.

لذا سنتناول في هذه المحاضرات على التوالي في فصل تمهيدي: مفهوم القانون البحري و أهمية دراسته موضحين ما المقصود بالقانون البحري و تبيان ذاتيته ومصادره. ثم في فصل أول نتطرق إلى السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية

الفصل التمهيدي: مفهوم القانون البحري و أهمية دراسته:

إن دراسة القانون البحري تقتضي أن نوضح في تمهيدات عامة المقصود بذلك القانون و تقسيماته المختلفة، وتطوره التاريخي، مصادره، وذاتيته ثم نطاق تطبيقه.

المبحث الأول: مفهوم القانون البحري تعريفه خصائصه وذاتيته:

المطلب الأول: تعريف القانون البحري: القانون البحري هو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم و تنظم الملاحة البحرية و العلاقات القانونية المترتبة عليها، والأخطار الناجمة عنها¹.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع الجزائري لم يعرف هذا الأخير مثله مثل غالبية التشريعات ، وفي المقابل عرفه الفقه بصيغ مختلفة و ذلك يدل على دقة موضوعات القانون البحري المتأصلة ، ومن الفقهاء الذين عرفوا القانون البحري نذكر منهم، R, Rodier الذي قال بأنه فرع من فروع القانون الخاص ذا صبغة تجارية. وفي تعريف آخر عرفه بأنه ذلك القانون المتعلق بالبحر وكذا جميع المصالح التي تتم على البحر.

هذا وقد عرفه G, Ripert بأنه القانون الذي ينظم جميع العلاقات القانونية التي يكون مجالها البحر و موضوعها التجارة البحرية. وبذلك يكون هذا التعريف أكثر دقة من الأول.

ومن خلال التعريفات السابقة و غيرها يمكن القول، بأن القانون البحري هو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم نشاط الملاحة البحرية بمظاهرها المختلفة تنظيماً ينبع أساساً من طبيعته الخاصة المستمدة من المكان الذي يباشر فيه هذا النشاط وهو البحر.

¹ - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، وهران، طبعة سنة 2002، الصفحة 11

و يقودنا هذا التعريف الى ضرورة بيان أقسام القانون البحري الذي ينقسم إلى قسمين: القانون البحري العام و القانون البحري الخاص.

المطلب الثاني: أقسام القانون البحري: يقودنا تعريف القانون البحري إلى ضرورة بيان أقسام القانون البحري الذي ينقسم إلى قسمين القانون البحري العام و القانون البحري الخاص.

الفرع الأول: القانون البحري العام: فالقانون البحري العام يقصد به مجموعة القواعد القانونية التي تنظم الملاحة البحرية بين الدول بعضها البعض¹، حيث تظهر الدولة و في هذه العلاقة بوصفها صاحبة السيادة و السلطة و ينقسم القانون البحري العام إلى عدة فروع:

أولاً: القانون الدولي العام البحري: هو عبارة عن مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية بين الدول سواء في وقت السلم أو في وقت الحرب²، و من أهم المشاكل التي يهتم بها القانون الدولي العام البحري مسألة حرية الملاحة البحرية، قواعد السير في البحار، وتنظيم مسألة الاستيلاء و الحصر البحري... الخ.

ثانياً: القانون الإداري البحري: و يشمل مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات التي تنشأ بين الدولة و بين المستغلين الحريين، ، فيخول هذا الفرع من القانون البحري الدولة من سلطة الإشراف إداريا و ماليا على تنظيم الموانئ و السفن من حيث تجهيزها و سلامتها، كما يخولها سلطة وضع شروط ضمان سلامة الموانئ و المؤهلات الواجب توافرها في الربانة و ضباط الملاحة وغيرهم من المشتغلين بالملاحة البحرية.

ثالثاً: القانون الجنائي البحري: و يحتوي على مجموعة القواعد القانونية التي تعاقب مرتكبي الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية، و من بين ذلك القوانين التي تكفل الأمن و النظام و التأديب أثناء الرحلة البحرية.

الفرع الثاني: القانون البحري الخاص: القانون البحري الخاص هو عبارة عن مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية التي تنشأ بين الأفراد بعضهم ببعض، أو بينهم و بين الدولة باعتبارها شخص معنوي عادي أو خاص، وهو مجال دراستنا مع الإشارة إلى بعض قواعد القانون البحري العام .

¹ سميحة القيلوي، موحز القانون البحري — مكتبة القاهرة الحديثة، الطبعة الأولى، 1969، ص 05

² بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 11 ما بعدها.

المطلب الثالث: خصائص القانون البحري: لما كانت قواعد القانون البحري مستمدة من النشاط البحري والذي تعتبر البيئة البحرية مجالاً طبيعياً له، فإنه من البديهي أن تكون له خصائص تميزه عن باقي القواعد التي تحكم النشاط البري، ويمكن حصرها في خاصيتين أساسيتين.

الفرع الأول : القانون البحري قانون قديم : إن القانون البحري يشمل على قواعد وأنظمة قانونية ذات أصل قديم¹ نقلت إلى القوانين الوطنية ثم تضمنتها الإتفاقيات الدولية ذات الصلة، شأنه شأن أي قانون آخر يتطور بتطور البيئة التي تحكمه، فمن سفن شراعية إلى ناقلات وعائمات ضخمة تصنع من الصلب وتسير بالبخار ثم الديزال وأخيراً الطاقة الذرية، ومر هذا التطور عبر المراحل التاريخية ابتداءً بالعصر القديم أين كان الفينيقيون أسياد البحر المتوسط ثم الإغريق ثم الرومان، مروراً بالعصر الوسيط أين كانت الحروب الصليبية وزيادة أهمية الملاحة التجارية أسباباً في تطور أساليب الملاحة التي لم تكن ثابتة على مر العصور.² ووصلت قواعد القانون البحري في تطورها إلى مرحلة يمكن اعتبارها أساس القانون البحري الحالي، إذ ظهرت في كثير من الموانئ لدول غرب أوروبا و كذا في الموانئ الإيطالية و موانئ الجزر البريطانية، بعض العادات و الأعراف البحرية، ومن أهم هذه المجموعات:

1- مجموعة قواعد اورليون: (les rôles d'orléon) سميت تلك المجموعة بهذا الاسم نسبة إلى جزيرة اورليون حيث قام أحد موثقي الجزيرة بتدوينها و جمعها، وهي ترجع إلى القرن 12، تعتبر هذه المجموعة من أهم المجموعات، لما تضمنته من أحكام في المسائل البحرية (أغلبها أحكام قضائية).

2- مجموعة قنصلية البحر (Consulat de la mer) وتتضمن هذه المجموعة العادات و الأعراف البحرية التي كانت متبعة في بلدان و موانئ الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط وهي ترجع إلى القرن 14 ، وقد كتبت بلغة أهالي برشلونة.

3- مجموعة مرشد البحر (Guidon de la mer) سميت هذه المجموعة بهذا الاسم حيث أنها اعتبرت دليلاً للعلاقات البحرية، و قد دوت في القرن 16 بمدينة روان الفرنسية، وتعتبر هذه المجموعة من أهم المجموعات التي وضعت قواعد تفصيلية للتأمين البحري.

أما في العصر الحديث الذي بدأ اعتباراً من القرن 17 فشهد حركة تشريعية واسعة النطاق بالنسبة للقانون البحري. فظهر أول تقنين بحري في فرنسا خلال عهد الملك لويس الرابع عشر سنة 1681

¹ جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، الصفحة 5.

² محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، المرجع السابق، الصفحة 9.

حيث تعرض لموضوعات متعلقة بالقانون البحري الخاص و العام ، كما تناول بعض مواضيع القانون البحري الدولي مثل نظرية الغنائم البحرية. و يعد هذا التقنين المصدر الأساسي للقانون التجاري الفرنسي الصادر في 15 سبتمبر 1807 و الذي يحتوي في الكتاب الثاني منه الأحكام الخاصة بالملاحة البحرية، و الذي تأثرت به تشريعات معظم دول العالم و اقتبست منه تشريعاتها البحرية¹.

الفرع الثاني : القانون البحري قانون عرفي : إن القواعد والنظم القانونية التي يتميز بها هذا القانون هي في حقيقة الأمر قواعد ذات أصل عرفي في صورة عادات وأعراف وهي التي كانت سائدة في غرب أوروبا ودول بحر الشمال حيث تم نقلها وتدوينها في مجموعات كمجموعة قنصلية البحر وقواعد أوليرون.

المطلب الرابع: مصادر القانون البحري: للقانون البحري كبقية القوانين أربع مصادر: التشريع كمصدر رسمي أصلي و العرف و العادات البحرية كمصدر رسمي احتياطي، أما الفقه و القضاء فهما مصدران تفسيريان يلجأ إليهم القاضي إذا أعوزه التشريع و العرف.

أولاً: التشريع: و هو المصدر الرسمي الأصلي لأحكام القانون البحري، حيث يأتي في المرتبة الأولى بين مختلف المصادر، وعلى القاضي أن يرجع إليه أولاً عندما تعرض عليه المنازعة البحرية، ولا يرجع إلى غيره من المصادر إلا إذا لم يجد نصاً تشريعياً ينطبق على الحالة المعروضة عليه. وقد اعتمدت الجزائر في تسيير أمورها البحرية على التقنين البحري الفرنسي إلى أن صدر الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، و الذي تأخر لشهه في الجريدة الرسمية إلى 10 أبريل 1977².

كما بادرت الجزائر إلى الانضمام إلى الكثير من المعاهدات البحرية الدولية و صدقت عليها و سوف نقتصر هنا على ذكر أهمها:

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس سنة 1964، ج ر رقم 28/1964

¹ - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق ، ص 18.

² الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري.ج.ر.رقم 29 سنة 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 ج.ر.رقم 47 سنة 1998.و المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل و المتمم للأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 ج ر عدد 46 المؤرخة في 18 أوت سنة 2010.

- الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن الموقعة بلندن سنة 1930، المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-73 المؤرخ في 02 مارس 1964. ج ر رقم 25 لسنة 1964.
- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات و الرهون البحرية، المبرمة ببروكسل في 10 أبريل سنة 1926، و المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 2 مارس 1964. ج ر رقم 27 لسنة 1964.
- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد حول الحجز التحفظي للسفن في البحر، و المصادق عليها بموجب المرسوم 64-171 المؤرخ في 8 يونيو سنة 1964. ج ر رقم 58 لسنة 1964.
- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد مسؤولية ملاك السفن البحرية الموقعة ببروكسل سنة 1957، و المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم 64-74 المؤرخ في 8 مارس سنة 1964، ج ر رقم 56 لسنة 1964.
- الاتفاقية الدولية حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مجال الاصطدام الموقعة ببروكسل في 10 ماي سنة 1952، و المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 64-172 المؤرخ في 8 جوان سنة 1964، ج ر رقم 55 لسنة 1964.
- الاتفاقية الدولية لسنة 1979 حول البحث و الإنقاذ في البحر و المبرمة في 27 ابريل سنة 1979 بهامبورغ، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 82-340 المؤرخ في 13 نوفمبر سنة 1982. ج ر رقم 46 لسنة 1982.
- الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة بلندن في أول نوفمبر 1974 و بروتوكول سنة 1978، المبرم بلندن في 17 فبراير سنة 1978، و المصادق عليهما بمقتضى المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت سنة 1983. ج ر رقم 36 لسنة 1983.
- الاتفاقية المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية، الموقعة بجنيف في 6 ابريل سنة 1974 و التي صادقت الجزائر عليها بمقتضى المرسوم رقم 86-252 المؤرخ في 7 أكتوبر سنة 1986.

- الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لسنة 1966 و برتوكول لندن المؤرخ في 11 نوفمبر 1988 و المصادق عليه بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، ج ر رقم 3 لسنة 2000.

- الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية، المعتمدة بجنيف في 29 أكتوبر سنة 1976، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-134 المؤرخ في 10 أبريل سنة 2006. ج.ر العدد 23 المؤرخة في 12 أبريل سنة 2006.

ثانيا: العرف و العادات البحرية: يمثل العرف بالنسبة للقانون البحري أهمية كبيرة ، حيث أن نعظم قواعد هذا القانون نشأت في صورة عادات و تقاليد درج على إتباعها المشتغلين بالملاحة البحرية. وما زال يحتل العرف مكانة هامة بالرغم من ظهور التقنيات البحرية الحديثة حيث يستعين به القاضي إذا لم يجد نصا تشريعيًا يحكم النزاع المعروض عليه. كما تتمتع العادات البحرية بأهمية لا تقل عن أهمية العرف ليس فقط لأن القاضي ملزم بالالتجاء إليها لحل النزاع باعتبارها الإرادة الضمنية للطرفين، بل لان المشرع قد يميل إليها أحيانا، مثال المواد 653، 772، 773، 774 من القانون البحري الجزائري.

ثالثا: القضاء: يقصد بالقضاء مجموعة الأحكام الصادرة عن مختلف المحاكم في المنازعات التي عرضت عليه. و للقضاء سلطة واسعة في تفسير النصوص التشريعية عند تطبيقها و ذلك بهدف مساندة التطور الكبير في مجال الملاحة البحرية، مما أتح الوصول الى كثير من المبادئ الحديثة و التي تعتبر أساسية في مجال تطبيق القانون البحري. (بالرغم من أن دور القضاء في الجزائر يقتصر على تطبيق و تفسير القاعدة القانونية دون خلقها، بخلاف النظام الأنجلوسكسوني حيث يعتبر القضاء مصدرا منشأ للقاعدة القانونية.)

رابعا: الفقه: و يقصد بالفقه مجموعة آراء فقهاء القانون بشأن تفسير مواد القانون. فقد أسهم الفقه في توحيد الكثير من أحكام القانون البحري و في إبرام العديد من المعاهدات الدولية. وذلك بكتاباتهم في المجال البحري و بمشاركاتهم في المؤتمرات و الندوات العلمية.

المحاضرة الثانية

المطلب الخامس : ذاتية القانون البحري :

إن القانون البحري يتميز بذاتية خاصة من حيث القواعد التي يحتويها إذ يعتبر في معظمها خروجاً عن القواعد العامة المطبقة على النشاط البري¹، وهذا ما يجعل له صبغة تقليدية جعلت من قواعده، قواعد مستقرة، فطول مدة الرحلة البحرية وما تتعرض له السفينة أثناءها من أخطار في عرض البحر أدت إلى خلق عدة نظم قانونية إنفرد بها القانون البحري، كنظام مسؤولية مالك السفينة المحدود عن أخطاء تابعيه ونظام الخسائر المشتركة ونظام المخاطر الجسمية ونظام الترك في التأمين البحري، فكل هذه النظم ليس لها نظير في القانون المدني وإن وجدت فإن الاختلاف بينهما واضح.

وقد انقسم فقهاء القانون البحري بالنسبة لذاتيته بين مؤيد و معارض، إذ ذهب فريق منهم إلى حد اعتبار القانون البحري فرع من فروع القانون التجاري، و ذهب فريق آخر إلى حد القول بأن الطبيعة الخاصة للقانون البحري تجعله مستقلاً و بعيداً عن كافة القواعد القانونية الأخرى مما يستتبع تفسير قواعده بطريقة مستقلة دون الحاجة إلى الاستعانة بقانون آخر.

لكن الحقيقة أن القانون البحري هو فرع من فروع القانون الخاص ذو صبغة تجارية أي ليس قانوناً تجارياً لأنه يتمتع بكيان مستقل عن القانون التجاري، ومثال ذلك ملاحه الصيد والترهه كالتاهما لا تعد عملاً تجارياً.²

وفي الأخير نخلص إلى أن القانون البحري يتمتع بذاتية خاصة تميزه عن بقية فروع القانون الخاص، وهي نابعة من طبيعة العلاقات التي يحكمها إذ هي مختلفة عن العلاقات التي يحكمها القانون التجاري أو المدني ، فهو يتعدى الملاحه التجارية إلى ملاحه الصيد وملاحه الترهه وكالتاهما لا يعد عملاً تجارياً، إلا أن استقلاله عن بقية الفروع لا يحول دون اللجوء إلى القواعد العامة الموجودة في القانون المدني أو التجاري لسد النقص الذي يشوب القانون البحري طالما أنها لا تتعارض مع طبيعته الخاصة.

¹ : د - ملزي عبد الرحمان - محاضرات في القانون البحري - جامعة الجزائر - كلية الحقوق، 2005، ص 2

2 : راجع : مصطفى كمال طه ، القانون البحري، مرجع سابق، الصفحة 07، د محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق ، ص 35-40، د جلال وفاء محمددين ، القانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 08-18.

المبحث الثاني: نطاق القانون البحري:

إن التعرض إلى نطاق القانون البحري هو في حد ذاته تعرض لموضوع القانون البحري الذي يستمد وجوده من الملاحة البحرية، ومن ثم فإن تعريف الملاحة البحرية يعد تحديدا لنطاق تطبيق القانون البحري.

إن تحديد مفهوم الملاحة له أهميته القصوى في تحديد نطاق القانون البحري باعتباره مجموعة القواعد القانونية الواجب تطبيقها على الملاحة البحرية.

لقد عرفها المشرع الجزائري في المادة 161 من القانون البحري الجزائري بأنها الملاحة التي تمارس في البحر والمياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من نفس القانون ' فهذا التعريف يجعل من أداة الملاحة وهي السفينة ضابطا لتحديد مفهوم الملاحة البحرية. والسفينة وفقا للمادة 13 من نفس القانون هي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى ومخصصة لمثل هذه الملاحة، وهكذا يتعين تحديد المقصود بالملاحة البحرية لإضفاء صفة السفينة على عائمة ما، ومن ثم فإن المشرع جعل الملاحة البحرية معيارا لتعريف السفينة، فلا تعتبر كذلك إلا إذا قامت بالملاحة البحرية

المطلب الأول: أقسام الملاحة البحرية:

تنقسم الملاحة البحرية إلى أقسام ثلاثة تختلف وفقا للزاوية التي ينظر منها إلى هذه الملاحة، فهي تنقسم أولا بحسب المسافة التي تقطعها السفن إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية، وثانيا من حيث هدفها أو غرضها إلى ملاحة تجارية، ملاحة نزهة، ملاحة صيد، وثالثا من حيث أهميتها إلى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة.

أولا : تقسيم الملاحة البحرية تبعا لأخطارها :

إن الأخطار التي تتعرض لها السفينة تختلف باختلاف المناطق البحرية وتزداد كلما توغلت السفينة في عرض البحر وتقل كلما بقيت السفينة في المياه الإقليمية. وهذا التفاوت في الأخطار وما يتطلبه طول الرحلة من أشياء إضافية كالمؤن والوقود وكفاءة خاصة للقائمين على إدارة السفينة تجاريا وملاحيا هو أساس التفرقة بين الملاحة بعيدة المدى والملاحة الساحلية والملاحة الشاطئية ما جاء ذلك في المادة 163 من التقنين البحري.

1- الملاحة في أعالي البحار: وتسمى الملاحة بعيدة المدى و هي تتم بين الموانئ الوطنية و الموانئ الأجنبية¹، وهي الملاحة التي تتطلب شروط و معايير للسلامة و مؤهلات للعاملين على السفن.

2- الملاحة الساحلية : أو كما يسميها التقنين البحري الجزائري الملاحة بالمساحلة التي تتم داخل خطوط الطول والعرض المحددة للملاحة البعيدة المدى، كما أن هناك بعض الدول تقسم الملاحة الساحلية الوطنية إلى ملاحة ساحلية كبرى وصغرى، مثل مصر، فحينما تكون الملاحة بين مينائين في بحرين تكون كبرى مثل ميناء الإسكندرية في البحر الأبيض المتوسط وميناء السويس في البحر الأحمر، أما إذا كانت في مينائين ببحر واحد فهي ملاحة ساحلية صغرى.

إن أهمية التفرقة بين الملاحة البعيدة والساحلية تكون من حيث التسيير الملاحي والإداري للسفينة، فالشروط الواجب توافرها من جانب الكفاءة الفنية للذين يتولون قيادة السفينة تختلف باختلاف نوعية الملاحة ذلك أن ربان السفينة التي تقوم بالملاحة بعيدة المدى يستلزم أن يكون جامعاً قواعد الملاحة المتفق عليها دولياً كالإشارات الضوئية والصوتية المستعملة في الظلام أو الضباب. كذلك تكمن الأهمية من حيث التجهيز فالسفينة التي تقوم بالملاحة بعيدة المدى تتطلب تجهيزاً إضافياً مثل عدد الرافعات، في حين أن السفن التي تقوم بالملاحة الساحلية الوطنية لا تلزم بمثل هذا التجهيز طالما لا تتجاوز منطقة المياه الجزائرية الإقليمية.

ومن جهة أخرى فإن معظم الدول من ناحية المصلحة الوطنية، تحتفظ بالملاحة الساحلية لسفنها الوطنية دون السفن الأجنبية إلا إذا وجد إتفاق خاص بين دولتين، وهذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 166 من التقنين البحري حيث حصر الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية دون سواها إلا في الحالات الاستثنائية المقررة بموجب الاتفاقيات والمعاهدات المشتركة.

3- الملاحة الشاطئية : أو الملاحة الساحلية على نطاق ضيق بحسب تعبير المشرع الجزائري وهي لا تقوم بها عادة سفن نقل البضائع، أو الأشخاص بل قاصرة على بعض العائمات التي لا تتجاوز حمولتها الإجمالية 300طن ولا تبخر أكثر من 100ميل بحري بعيداً عن ميناء تسجيلها، ففي الجزائر فهي تقتصر على ملاحة التزهة والصيد البحري الساحلي التي تتم في حدود المياه الإقليمية.

¹ تحدد هذه الملاحة في فرنسا وفقاً لخطوط الطول والعرض فكلما تجاوزتها السفينة كانت بعيدة أما بريطانيا فإن الملاحة قد حددت جغرافياً ويكون ذلك بخروج السفينة عن نطاق الموانئ الإنجليزية أو الموانئ الأجنبية الواقعة على بحر "المانش".

ثانيا : تقسيم الملاحة البحرية بحسب الغرض منها :

تنقسم الملاحة من حيث الغرض منها إلى ملاحه تجارية وملاحه صيد وملاحه نزهة وملاحه عامة.¹

1- الملاحة التجارية: تخضع هذه الملاحة إلى القانون البحري، وهي الملاحة التي تمارسها سفن من أجل نقل البضائع والأشخاص من بلد إلى آخر وغايتها تحقيق الربح. ويلاحظ أن هذا النوع من الملاحة في الجزائر كان حكرا على الدولة تمارسه الشركة الوطنية للنقل البحري (الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة سابقا) وذلك بناء على المادة 579 من تقنين سنة 1976، إلا أن هذا الاحتكار لم يدم طويلا نتيجة للإفتتاح الإقتصادي الذي عرفته الجزائر ودخولها في اقتصاد السوق، مما أدى إلى إعادة النظر في نص هذه المادة بمقتضى القانون 98-05، حين سمح للأشخاص الطبيعة والإعتبارية الجزائرية المسجلة وفق القانون الخاص الجزائري أن تقوم بنشاط النقل البحري عن طريق عقد امتياز خاص.

2- ملاحه الصيد: وهي تقوم بها السفن الخاصة بالصيد من أجل استخراج ما في البحر من ثروات نباتية وحيوانية وهي ليست بعمل تجاري²، بل تدخل ضمن الأعمال المدنية مثلها مثل عمل الفلاح أو المزارع. وبما أن ملاحه الصيد البحري تتم في البحر، فإنها تخضع للقانون البحري بحكم أنه قانون الملاحة البحرية.

3- ملاحه التزهة : تمارس هذه الملاحة من أجل الترفيه عن النفس أو من أجل البحث العلمي وعادة تقوم بها بعض الزوارق الصغيرة مثل اليخوت، ورغم أن هذه الملاحة لا تهدف إلى الربح إلا أنها تخضع لأحكام القانون البحري لما تتعرض له من مخاطر بحرية مثلها مثل الملاحة التجارية وغيرها.

ثالثا : تقسيم الملاحة من حيث أهميتها :

في هذه الصدد تنقسم الملاحة إلى ملاحه رئيسية وملاحه مساعدة.

1-الملاحه الرئيسية: تشمل كل الملاحات المذكورة سابقا فكلما كان غرض السفينة هو الملاحة في ذاتها، تعتبر الملاحة رئيسية مثل ملاحه الصيد أو التزهة أو الملاحة التجارية فقيام السفينة بالملاحه

¹كمال حمدي ، قانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية ، 2000، ص 12-13.

²راجع ، د جلال وفاء محمددين، قانون التجارة البحرية ، المرجع السابق ، ص 27.

البحرية يتوقف على إرادة ربانها أو تجهزها. وهذا كما لاحظ البعض، أن هذه الأنواع من الملاحة الرئيسية- تتميز عن الملاحة المساعدة كملاحة الإرشاد و الإسعاف.¹

2- الملاحة المساعدة: وهي الملاحة التي تهدف إلى مساعدة السفن مثل سفن الإسعاف، الإرشاد، القطر فكلها لا تقوم بالملاحة الرئيسية بل تساعد السفن التي تقوم بالملاحة الرئيسية، وقيامها بالملاحة يتوقف على طلب السفن التي تقوم بالملاحة الرئيسية، وبالتالي فهي لا تحقق أغراض الملاحة في حد ذاتها وإنما تهدف إلى مساعدة السفن لتحقيق هذه الأغراض.

وأخيرا يجب أن نشير أن هناك نوعا آخر للملاحة لا يخضع لأحكام القانون البحري، وهي الملاحة العامة التي تقوم بها السفن العامة التي تمثل السيادة فهي تتمتع بحصانة دولية وفقا لاتفاقية "بروكسل" المبرمة في 10 ابريل 1926 المتعلقة بحصانة سفن الدولة الغير التجارية ومن ثم غير قابلة للحجز أو الإيقاف أو أي إجراء قانوني أو قضائي. هذا بالإضافة إلى وجود أنواع أخرى من الملاحة كالملاحة النهرية أو الداخلية والملاحة المختلطة.

وفي الأخير نستخلص أن القانون البحري هو قانون الملاحة البحرية بجميع أنواعها، والسفينة هي أداؤها وهذه الأخيرة ستشكل محور الدراسة في الفصل الأول.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 11.

المحاضرة الثالثة

الفصل الأول: أداة الملاحة البحرية (السفينة) ونظامها القانوني

محور القانون البحري هو السفينة باعتبارها الأداة التي تتم بها الملاحة البحرية، وتدور حولها غالبية أحكام القانون البحري، مما يقتضي منا تمييز السفينة عن المراكب الأخرى المشابهة لها وذلك ببيان تعريفها وتحديد أوصافها المادية وأنواعها ثم بيان طبيعتها القانونية وتمييزها بين الأموال المنقولة والعقارات.

المبحث الأول: السفينة le navire :

تتميز السفينة عن بعض المراكب التي تطفو فوق الماء ولا تأخذ حكم السفينة بأنها لا تقوم بالمهمة التي أنيطت للسفينة فتحدد معالم هذه الأخيرة باعتبارها كيانا قانونيا، كما أن ذلك ضروري بالنسبة للقاضي حتى تتكون لديه صورة مجسدة عن هذه الأداة ومكوناتها هذا من جهة ومن جهة أخرى عدم مجانبة أحكامه للصواب وعين الحقيقة.

المطلب الأول : تعريف السفينة : إن صعوبة تحديد مفهوم الملاحة البحرية بدقة والتي جعل منها المشرع معيارا لتعريف السفينة أدى إلى عدم إيجاد تعريف جامع لخصائص السفينة وعلى ذلك يمكن القول بأن الفقه والقضاء قد إتفقا على أن السفينة هي كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية أو تخصص للقيام بمثل هذه الملاحة على وجه الاعتياد و تكون مهيأة لمخاطر البحر.

وقد قام المشرع الجزائري بتعريف السفينة، بناء على التقنين البحري لعام 1976، بالمادة 13 على أنه " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو متخصصة لمثل هذه الملاحة". ويتضح من هذا النص أنه يجب توافر شرطين أساسيين:

1- قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد.

2- صلاحية المنشأة العائمة للملاحة البحرية.

أولاً : قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد : ويعتبر هذا الشرط متوافراً إذا قامت المنشأة بالملاحة البحرية أيا كان نوعها وكان ذلك على وجه الإعتياد، وعليه لا تعد سفينة المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة النهرية أو الداخلية كما تثبت صفة السفينة للمنشأة. بموجب هذا الشرط دون أن تقوم بالملاحة البحرية فعلا، إذا كان تخصيصها أثناء بنائها للملاحة البحرية أي تعتبر سفينة وهي في ورشة البناء من لحظة تمام بنائها، وهذا ما يسمح بإخضاعها لبعض أحكام القانون البحري و بوجه خاص لأحكام الرهن البحري وذلك تيسيرا للإئتمان البحري، فبالنسبة للباقي يتيسر له رهن السفينة وهي في مرحلة البناء للحصول على الأموال اللازمة لإتمام بنائها، وبالنسبة لصاحب البناء يوفر له ضمانا للمبالغ التي يدفعها للباقي وهو ضمان يحميه من خطر إفلاس الباقي قبل إتمام بناء السفينة.

ثانيا : صلاحية المنشأة العائمة للملاحة البحرية : الصلاحية تعني القدرة الذاتية بالسير في البحر ومواجهة مخاطره بوسائلها الخاصة¹ وعليه لا يعد في عداد السفن المنشأة العائمة التي لا تصلح للملاحة البحرية، إما لكونها مخصصة لأغراض أخرى، مثل الفنادق والمنازل العائمة، أو لكونها غير قادرة على مواجهة أخطار البحر، مثل الأرصفة والطائرات العائمة ولكن إذا حدث وأن قامت إحدى المنشآت السالفة الذكر بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد و بوسائلها الخاصة، فإنها تكتسب وصف السفينة طالما تقوم بملاحة بحرية، دون الأخذ بعين الإعتبار طريقة بنائها أو وسيلة دفعها بأن كانت شراعية أم بخارية أو بقوة محرك ذاتية أو ذرية فإنها تعتبر سفينة. (عموم نص المادة 13 من القانون البحري)

كما يقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية بأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها مع ما قد تتعرض له من أخطار. وهذه الصلاحية للملاحة هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانونا ونهايتها، فالمنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة، ويزول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية وصارت حطاما.²

¹ جلال وفاء محمددين، نفس المرجع، ص 38.

² راجع د مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص 38.

المطلب الثاني : أوصاف السفينة المادية : إن أول جزء يبنى في السفينة هو هيكلها Le coque وهو الأصل الذي تخرج به من ورشة البناء، وتوابع تضاف إليها فيما بعد منها ما هو ضروري لملاحتها ومنها ما هو لازم لاستغلالها.

ويتألف هيكل السفينة من أجزاء مثبتة فيه و التي لا يمكن فصلها عنه ماديا دون إحداث تلف، كالألات و المحركات. هذه الأجزاء تتألف منها كل السفن بغض النظر عن تخصصها. أما التوابع أو الملحقات Accessoire فمنها ما هو متصل ماديا بالسفينة كالمرساة و البوصلة ومنها ما هو منفصل ماديا مثل قوارب النجاة و الزوارق و الأثاث و الأشياء المخصصة لخدمة السفينة. بحيث أن معرفة ما هو من توابع السفينة من عدمه أمر ضروري وبالغ الأهمية بالنسبة للقاضي ذلك لأن توابع تلحق بأصلها وهي السفينة، وبالتالي فكل تصرف قانوني يرد على السفينة كالرهن والبيع والتأمين يرد على توابع السفينة أيضا، إلا إذا وجد إتفاق خاص يفصل هذه التوابع عن الأصل صراحة وهذا ما ذهبت إليه المادة 52 من التقنين البحري في مجال شراء السفينة، ويلاحظ على هذا النص أنه لا يتعلق بالنظام العام.

وتتنوع السفن بتنوع الملاحة فهناك سفن لنقل البضائع وأخرى لنقل المسافرين إلا أن هناك تقسيم آخر يركز على خط سير هذه السفن وتخصصها وكذا طريقة شحنها.

فمن حيث خط السير: هناك سفن تعمل وفق خط منتظم وأخرى جواله، و من حيث التخصص: تتنوع إلى سفن الحاويات وسفن الحبوب، و سفن السوائل أو الصهاريج وسفن ذات الاختصاص العام. ومن حيث طريقة الشحن: تتنوع السفن إلى سفن روافع وسفن دحرجة.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة: لما كانت السفينة تخضع لنظام قانوني من نوع خاص، فإنه من الضروري البحث في طبيعتها القانونية، وهنا يثور التساؤل حول هذه الطبيعة من حيث كونها تتمتع بكل صفات الشخصية القانونية ، فهل هي شخص إعتباري أم أنها مال ترد عليه الحقوق؟ وإذا كانت مالا يرد عليه الحق فهل هي منقول أم عقار؟

المطلب الأول: السفينة لا تتمتع بالشخصية المعنوية: ذلك ذهب بعض من الفقه إلى إعتبار السفينة شخص معنوي وقد برروا رأيهم بالقول أن السفينة تولد بالبناء¹ كما تولد الشركة بعقد

الإنشاء، ولها إسم وموطن وجنسية وتموت موتا طبيعيا إذا صارت حطاما أو موتا حكما مع احتساب المدة القانونية المحددة.

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري، فإنه رافض لهذا الرأي على إعتبار أن الشخصية القانونية لا تثبت إلا للشخص الطبيعي، فإذا أضفى المشرع الشخصية القانونية على شخص إعتباري، فذلك لا يكون إلا على سبيل المجاز وبمقتضى نص تشريعي خاص، وهذا ما حددته المادة 49 من التقنين المدني الجزائري والتي لم ترد السفينة فيها، كما أنه بالرجوع إلى القانون البحري يلاحظ أنه لم يضيف الشخصية القانونية على السفينة.

بناء على ما سبق تبقى السفينة مالا ترد عليه الحقوق رغم ما لها من تشابه بالأشخاص والسبب في ذلك هو إفتقارها إلى ذمة مالية فهي تعتبر جزءا من ذمة صاحبها، وهذا ما يفسر مسؤولية مالك السفينة المحدودة بقيمة السفينة بغض النظر عن مقدار الضرر الذي لحق الغير من السفينة. وكتيجة مفادها أن السفينة تعتبر مالا ترد عليه الحقوق يتبين أننا أمام إشكال يتعلق بموقع السفينة بين تقسيمات الأموال فهل هي من الأموال المنقولة أو العقارات؟

المطلب الثاني: السفينة مال منقول يخضع لأحكام خاصة: إن الطبيعة القانونية للسفينة تظهر كونها تخضع لنظام قانوني من نوع خاص ومنه، فإن السفينة مال منقول ينطبق عليها معيار المال المنقول كونها قابلة للإنتقال من مكان لآخر كما نصت عليه المادة 683 من التقنين المدني الجزائري التي تنص على أن " كل شيء مستقر بجيزه وثابت فيه، ولا يمكن نقله دون تلف فهو عقار، وكل ما عدى ذلك من شيء فهو منقول " إذن فالسفينة مشمولة بالعبارة الأخيرة من النص، لأنها تنتقل من مكان لآخر وليس لها حيز تستقر وتثبت فيه دون تلف، وأكثر من ذلك فهي وجدت من أجل أن تنتقل. وبالرجوع للمادة 56 من القانون البحري الجزائري فهي تنص على أنه " تعد السفينة والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة " غير أن هذا التكييف غير صحيح على إطلاقه، ذلك أن السفينة وإن كانت منقولا فهي تخضع كقاعدة عامة لأحكام المنقولات من جهة، وأنها لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية. ويلاحظ على نص المادة 56 أنه أضاف عبارة "العمارات البحرية".

فإذا اعتبرنا أن السفينة مالا منقولا فإن هناك استثناءات تجعلها لا تخضع لقواعد المنقولات، ومن أهمها الحيازة في المنقول بحسن نية سند الملكية، فملكية السفينة لا تكتسب بالحيازة، ضف إلى ذلك أن بيعها لا يتم إلا بعقد رسمي واجب القيد في سجل السفينة الممسوك من طرف مصلحة التسجيل

البحري. هذا بالإضافة إلى أن رهن السفينة يخضع إلى نفس الإجراءات التي يخضع لها رهن العقار رهنا رسميا، فإذا اعتبرنا أن السفينة مال منقول فإن ذلك يقتضي إنتقال حيازتها إلى الدائن المرهن، إلا أن حيازة السفينة تبقى في يد المدين الراهن ، هذا فضلا على أنه إذا وصى شخص بجميع منقولاته بشخص آخر دون تخصيص دخلت السفينة في وعاء الوصية باعتبارها من المنقولات ، كما أن اعتبار السفينة مال منقول يستبعد خضوعها لأحكام الشفعة إذ أنه ليس للملكي حصة في السفينة على الشيوع أن يشفع في الحصة المملوكة لشريكه إذا بيعت السفينة لأجنبي.

المطلب الثالث: مدى تشابه السفينة بالعقار: على الرغم من أن السفن والعمارات البحرية الأخرى تعد أموالا منقولة إلا أن ذلك غير صحيح ، على إطلاقه، حيث إذا شبهناها بالعقار فإن إكتساب ملكية العقار لا يمكن تصورهما عن طريق الحيازة بمفهوم الحيازة في المنقول بحسن نية سند للملكية كذلك لا يمكن إكتساب ملكية السفينة بالحيازة ضف إلى ذلك فإن حجز السفينة يخضع لإجراءات حجز العقار كما أنه تخضع أيضا إلى الرهن الرسمي الشبيه بالرهن الرسمي على العقار، فحق الامتياز الوارد على السفينة في القانون البحري يتيح لصاحبه سلطة تتبع السفينة في أي يد كانت، وهذا الحق لا يترتب إلا لصاحب الحق على العقار، و كذلك إنشاء أو نقل أو إنقضاء الحق على السفينة وغيره من الحقوق العينية يستوجب إفراغه في محرر رسمي كما تقضي بذلك المادة 44 من القانون البحري الجزائري.

ويلاحظ مما سبق أن السفينة تشبه العقار إلا أن ذلك لا يعني أنها أصبحت في طبيعتها عقارا حيث أن خضوعها لبعض من أحكام العقار له ما يبرره من إعتبرات إقتصادية وسياسية¹ ويتضح مما تقدم أن الآثار المترتبة على أن السفينة مالا منقولا ضئيلة جدا، مقارنة بإجراءات العقار المطبقة عليها، وعليه فإنها تشكل عنصرا هاما في ثروة الأفراد والدولة وبالتالي يجب تنظيمها والمحافظة عليها، وذلك لا يتأتى إلا بإخضاعها لوضع قانوني دقيق وخاص وهذا عن طريق وضعها تحت إجراءات قانونية دقيقة، كحجزها، أو نقل ملكيتها، أو رهنها أو الإمتيازات البحرية التي تقع عليها.

1 : راجع: د مصطفى كمال طه ، القانون البحري، المرجع السابق، ص 39-48
R, Rodiere et e du pontavice, Droit maritime, op. Cit, page 73.