

جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس -
كلية الحقوق والعلوم السياسية - بودواو -



محاضرات في القانون البحري

من إعداد: جبارة نورة

استاذة محاضرة (أ)

جامعة بومرداس
كلية الحقوق والعلوم السياسية
مكتبة الحقوق
رقم ج.ب. (042.4) / 347.72

Université M'hamed BOUGARA - Boumerdes
Faculté de Droit et Science Politique
Exercice:.....
Fournisseur:.....
Don:.....
Position de Titre:.....
N° d'Inventaire:..... H 87

مطبوعة موجهة لطلبة السداسي السادس
(السنة الثالثة ليسانس)

ل.م.د

السنة الجامعية 2021-2020

تقديم



إن إدراج وزارة التعليم العالي والبحث العلمي للقانون البحري ضمن المواد الواجب تدريسها في تخصص الحقوق هو أمر في غاية الأهمية.

ورأيت أن أساهم بدوري بهذه المطبوعة التي تتضمن القانون البحري وهي موجهة للطلبة السداسي السادس (السنة الثالثة ل م د) تخصص حقوق. وحاولت إيجاز العرض لضيق الوقت لأن هذه المادة تدرس في سداسي واحد وهي مدة زمنية غير كافية لتدريس هذه المادة المهمة، ونقترح أن تصبح مادة سنوية.

وأتمنى أن يستفيد الطلبة من هذه المطبوعة والتي ستمكنهم من تكوين فكرة عن القانون البحري.

د. جبارة نورة





قائمة المختصرات:

باللغة العربية:

- ج.ر: الجريدة الرسمية.
ق.م.ج: القانون المدني الجزائري.
ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.
ق.ب.ف: القانون البحري الفرنسي.
ق.ب.م: القانون البحري المصري.
ق.إ.م.إ: قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
ص: الصفحة.
م: المادة.

باللغة الفرنسية:

- CASS.COM : Cassation Commerciale.
- C.M. I : Comité Maritime International.
- R.D.M.F : Revue de Droit Maritime français.
- L.G.D. J : Librairie Générale de droit et de jurisprudence.
- OP.CIT : Ouvrage précité.
- P : Page.
- J.C. P : jurisclasseur périodique.
- Bull Trans : Bulletin de transport.



مقدمة

يختلف وصف القانون، تبعاً لاختلاف المكان الذي تسري فيه قواعده، فهو إما أن يكون قانوناً برياً، أو بحرياً، أو جويّاً. لما كان الإنسان قد بدأ حياته على اليابسة، فالقانون ظهر برياً، ونشأت في ظل هذا القانون التقسيمات التقليدية لفروع القانون، بين قانون عام، وقانون خاص¹. وعندما يسر الله للإنسان ركوب البحر، واكتشف رزقه، واستخرج منه الثروات، وأصبح البحر مسرحاً لنشاطات متنوعة يباشرها الإنسان، ظهر القانون البحري في شكل أعراف تحكم هذه الأنشطة.

ويمكن تعريف القانون البحري بأنه مجموعة القواعد القانونية التي تنظم نشاط الملاحة البحرية والعلاقات القانونية المترتبة عليها، والأخطار الناجمة عنها. ولما كانت هذه العلاقات الناشئة عن الملاحة قد تقوم بين الدول، كما يمكن أن تقوم بين الأفراد أو الهيئات الخاصة فقد انقسم القانون البحري إلى قسمين: القانون البحري العام والقانون البحري الخاص.

- القانون البحري العام: وهو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية متى كانت الدولة طرفاً فيها، حيث تظهر في هذه العلاقة بوصفها صاحبة السيادة، وينقسم القانون البحري العام إلى عدة فروع.

(أ) - القانون الدولي العام البحري: وهو القانون الذي يحكم العلاقات البحرية بين الدول سواء في وقت السلم أو في وقت الحرب ومن أهم موضوعاتها حرية الملاحة في البحار والبحر الإقليمي، والغنائم البحرية.... الخ.

(ب) - القانون الإداري البحري: وهو القانون الذي تحكم قواعده العلاقات بين الدولة والمستغلين البحريين، ومن أهم موضوعاته الاشتراطات المتعلقة بملاحة السفن وصلاحياتها للملاحة وقواعد تنظيم الموانئ واستخدام الملاحين والمؤهلات الواجب توافرها في ربانة السفن، وضباط الملاحة وغيرهم.

(ج) - القانون الجنائي البحري: وهو القانون الذي تحكم قواعده الجرائم التي تقع على ظهر السفينة والعقاب عليها.

(د) - القانون البحري الخاص: ويضم كافة القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية والعلاقات المترتبة عليها والأخطار الناجمة عنها، في النطاق الذي لا تدخل الدولة فيه، بصفتها صاحبة سيادة أو سلطة عامة، إذ تقتصر قواعد القانون البحري الخاص على حكم العلاقات التي تثيرها الملاحة البحرية بين الأفراد والهيئات

¹ - علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الاسكندرية 1970، ص 9.

الأفراد والهيئات الخاصة أو الدولة حين تظهر في العلاقة وكأنها شخص عادي. وسوف تقتصر دراستنا على القانون البحري الخاص مع الإشارة من حين إلى آخر للقانون البحري العام بقدر اتصاله بدراستنا.

يمتاز القانون البحري بذاتية خاصة من حيث القواعد التي يحتويها إذ يعتبر في معظمها خروجاً عن القواعد العامة المطبقة على النشاط البري. فطول مدة الرحلة البحرية وما تتعرض السفينة أثناءها من أخطار في عرض البحر أدت إلى خلق عدة نظم قانونية انفرد بها القانون البحري، كنظام الخسائر المشتركة ونظام المخاطر الجسيمة، ونظام الترك في التأمين البحري، فكل هذه النظم ليس لها نظير في القانون المدني وإن وجدت فإنها تختلف كثيراً عنها.

ويترتب عن كون قواعد القانون البحري مستوحاة من البيئة البحرية، أنه يمكن توحيد قواعده في جميع الدول عن طريق وضع قانون عالمي يطبق في جميع الدول ذات ساحل بحري ، طالما أن الملاحة البحرية التي ينظمها القانون البحري لا تختلف من دولة إلى أخرى، لذلك سيكون للمعاهدات الدولية التي أبرمت لهذا الشأن نصيب كبير في دراستنا للقانون البحري الجزائري حيث أن هناك عدة موضوعات في القانون البحري تم توحيدها عن طريق معاهدة بروكسل التي تعتبر الجزائر طرفاً في معظمها بموجب مراسيم المصادقة و الانضمام التي صدرت في فترات متتالية بعد الاستقلال ، وبذلك أصبحت تلك المعاهدات تشريعاً وطنياً تكمل أحكام التقنين البحري الجزائري الصادر بالأمر 76-80 المؤرخ في 28/10/1976 المنشور في الجريدة الرسمية بتاريخ 10 أفريل 1977 عدد الجريدة الرسمية 29 المعدل و المتمم بقانون 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 و المعدل بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري.

غير أنه يلاحظ أن القضاء الجزائري كان يفصل في القضايا المطروحة أمامه قبل تاريخ 05 جويلية 1975 على ضوء أحكام الكتاب الثاني من قانون التجارة الفرنسي ، وذلك تطبيقاً للقانون رقم 62-157 المؤرخ في 31 ديسمبر 1962 الذي تقرر بموجبه استمرار العمل بالقوانين السارية المفعول في عهد الاحتلال الفرنسي ماعدا القوانين التي تتعارض مع السيادة الوطنية، أو كانت ذات طابع استعماري ، أما بعد هذا التاريخ فإن القضاء الجزائري لم يجد ما يطبقه على القضايا التي حدثت وقائعها بعد 05 جويلية 1975 ، وقبل أفريل 1977 وهو تاريخ نشر التقنين البحري في الجريدة الرسمية².

²-ملزي عبد الرحمان، محاضرات في القانون البحري، أقيمت على طلبة السنة الرابعة ليسانس كلاسك، كلية الحقوق بن عكنون، السنة الجامعية 2010/2011، ص3.

إن لدراسة القانون البحري أهمية كبيرة بالنسبة للدول البحرية والجزائر إحدى هذه الدول البحرية وهي تمتاز بموقع جغرافي خاص وسواحل طويلة على البحر الأبيض المتوسط. تقع موانئ الجزائر على خطوط الملاحة مع البلاد الأجنبية كما أنها تقترب من مضيق جبل طارق وهو مفتاح البحر الأبيض المتوسط. يعتبر النقل البحري عاملا هاما من عوامل تنشيط التجارة الدولية وانتعاش اقتصاد الدول.

إن دراسة القانون البحري يتضمن موضوعات كثيرة، تناولها المشرع البحري الجزائري في جميع أقسامه، فالكتاب الأول تناول الملاحة البحرية وأشخاص الملاحة البحرية، وفي الكتاب الثاني تناول الاستغلال التجاري لأداة الملاحة البحرية وفي الكتاب الأخير الاستغلال المينائي باعتبار الميناء هو المكان الذي تبدأ منه وتنتهي فيه الملاحة البحرية. لكن نحن مقيدون بالبرنامج الوزاري. لذلك ستكون خطة الدراسة كما يلي، دراسة السفينة كأداة للملاحة البحرية (الفصل الأول)، ثم البيوع البحرية (الفصل الثاني)، والحوادث البحرية (الفصل الثالث)، وأخيرا التأمين البحري (الفصل الرابع).

الفصل الأول: السفينة كأداة ملاحية للملاحة البحرية

تناول المشرع البحري الجزائري أحكام الملاحة البحرية في الكتاب الأول في بابين، الباب الأول تناول فيه الملاحة البحرية من حيث أربعة جوانب هي التنظيم الإداري والاقليمي للملاحة البحرية من المواد (1-12) ثم أداة الملاحة البحرية وهي السفينة المواد (13-160). مادام موضوع القانون البحري الخاص الذي نحن بصدد دراسته هو الملاحة البحرية والسفينة هي وسيلة ممارسة هذا النشاط، سنحاول في هذا الفصل تحديد مفهوم الملاحة البحرية (المبحث الأول)، ثم تحديد مفهوم السفينة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم الملاحة البحرية

الملاحة البحرية هي عملية الإبحار والتنقل من مكان إلى آخر في البحر بواسطة سفينة، ولما كانت الملاحة البحرية هي نطاق تطبيق القانون البحري، فإن الأمر يستدعي منا تعريف الملاحة البحرية وتحديد معناها حتى نستطيع تحديد موضوعات القانون البحري. ويقسم البحر حسب القانون البحري وقانون البحار إلى تقسيمات مختلفة، يخضع كل منهما لنظام قانوني مختلف والملاحة البحرية تمارس في مناطق بحرية مختلفة تخضع كل منطقة منها لنظام خاص بها. وتحديد النظام الواجب التطبيق على كل منطقة يستدعي تحديد معالم هذه المناطق، كما أنها تختلف من حيث أنواعها وأقسامها من حيث مداها وغرضها، وهذا ما يعرف بأقسام الملاحة البحرية. وكل ذلك سندرسه وفق الخطة التالية، تعريف الملاحة البحرية (المطلب الأول)، ثم مناطق الملاحة البحرية (المطلب الثاني)، ثم أقسام الملاحة البحرية (المطلب الثالث).

المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية

انقسم الفقه عند محاولة تعريف الملاحة البحرية، إذ عرفها البعض بأنها الملاحة التي تمارس في البحر، بينما عرفها البعض الآخر بأنها الملاحة التي تقوم بها العائمات البحرية.³ غير أنه أخذ على التعريف الأخير بأنه غامض، لأن السفينة ذاتها تعرف بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية أو مخصصة لمثل هذه الملاحة، وحينئذ يتعين تحديد المقصود بالملاحة البحرية. فالتعريف الأول هو الأصوب. إلا أن تحديد المقصود قانوناً بالبحر قد أثار بعض الصعوبات واختلفت بشأنه الآراء وخاصة

³-سمير محمود الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 2011، ص3.

في الأماكن التي يختلط فيها النهر بالبحر لذا يرى بعض الفقهاء أن المفهوم القانوني للبحر لا يصح أن يتغير عن مفهومه العلمي. بحيث نرجع لبيان المقصود من البحر إلى الأوصاف الجغرافية والجيولوجية والطبيعية التي استقر عليها العلم في بيانه وتعريفه.

ويذهب رأي الفقه إلى أن هناك أكثر من عنصر واحد بمقتضاه انطباق القانون البحري في القانون الوضعي القائم فيجب أن تكون هناك ملاحه في البحر وأن تكون هذه الملاحه محفوفة بالمخاطر وأن تقوم بها سفينة وتأثرا بهذا الرأي. عرفت المادة 161 من ق.ب.ج الملاحه البحرية بأنها: "الملاحه البحرية تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من نفس القانون". جعل المشرع الجزائري الضابط في تعريف الملاحه البحرية هو السفينة، فأى ملاحه تقوم بها منشأة عائمة في عرض البحر أو المياه الإقليمية لا تتوفر فيها صفة السفينة حسب م 13 لا تعتبر ملاحه بحرية. يعاب على تعريف المشرع الجزائري أنه يدور في حلقة مفرغة، لأنه يعرف الملاحه البحرية بالسفينة ويعرف السفينة بالملاحه البحرية. فالمادة 13 من نفس القانون تعرف السفينة بأنها: "كل عمارة عائمة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحه البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه الملاح".⁴

المطلب الثاني: مناطق الملاحه البحرية

إن مجال الملاحه البحرية هو البحر بمعناه الفيزيقي وما ألحق به من مياه، اعتبرها القانون مياه بحرية. وينقسم البحر منذ القدم إلى عدة مناطق لأسباب سياسية ودفاعية واقتصادية إلى مناطق، منطقة المياه الداخلية (الفرع الأول)، المياه الإقليمية (الفرع الثاني)، المنطقة المتاخمة (الفرع الثالث)، المنطقة الاقتصادية الخالصة (الفرع الرابع)، وأعالي البحار (الفرع الثالث).

⁴ ويرى الأستاذ الدكتور ملزي عبد الرحمان انه: "لعل قصور المشرع في تحديد معالم الملاحه البحرية تحديدا دقيقا كان نتيجة لافتراضه أن الفقه والقضاء ليس في حاجة لتحديد نطاق الملاحه البحرية قانونا مادامت الملاحه البحرية عندنا محددة جغرافيا فنطاقها البحر ولا توجد عندنا ملاحه نهريه يستلزم الأمر فصلها عن الملاحه البحرية، ولكن مع ذلك يبقى هذا التصور غير سليم، ذلك أن بعض الآليات العائمة في الموانئ و التي تقوم بمساعدة السفن في الميناء كالأرصفة العائمة و الصنادل و القوارب و الكرارات فهي تزاوّل نشاطها في البحر ولكن يصعب القول بأنها تقوم بالملاحه البحرية، ولاشك أن المحاكم ستواجه مشكلة في إخضاع مثل هذه الآليات العائمة لأحكام السفن التي تقوم بالملاحه البحرية على نطاق واسع..... ولذلك نرى بأن الملاحه البحرية مازالت في حاجة ماسة إلى تعريف علمي يتولاها كل مشرع في خرائط محددة المعالم حتى يسهل على القاضي إعطاء الوصف القانوني للوقائع المعروضة أمامه وذلك على غرار ما فعلته معظم التشريعات لتحديد مناطق الملاحه البحرية". ملزي عبد الرحمان ، المرجع السابق ، ص 8.

الفرع الأول: منطقة المياه الداخلية

يتضمن مصطلح المياه الداخلية عدة مجالات بحرية هي، البحار المغلقة وشبه المغلقة، البحيرات الكبرى والأنهار، والموانئ، والخلجان الصغيرة، والمياه الموجودة بين الخلجان الصغيرة، والمياه الموجودة بين خط الجزر والشاطئ. وبذلك يمكن تقسيم المياه الداخلية إلى قسمين، قسم يتضمن المجالات المائية الموجودة داخل الإقليم الأراضى (البحار المغلقة وشبه المغلقة، البحيرات الكبرى والأنهار)، وقسم يتضمن المجالات الموجودة على الساحل، وهذا الأخير يشبه من حيث مميزاته الطبيعية البحر الإقليمى.

ولم توضح اتفاقية جنيف لسنة 1958⁵ حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، ولا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بشكل كاف حدود المياه الداخلية، حيث نصت الاتفاقية جنيف 1958 في م 1/5 على المياه الواقعة في الجهة المواجهة للأرض من خط قياس البحر الإقليمي يكون جزء من المياه الداخلية للدولة. بتمدد أو بتقلص حسب ما إذا كان خطا أساسيا مستقيما أو خطا أساسيا عاديا.

ونصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982⁶ في م1/8 على أن المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي تشكل جزءا من المياه الداخلية للدولة. ويبرر عدم الوضوح من خلال ربط الاتفاقيتين للحد الخارجي للمياه الداخلية بخط الأساس الذي يقاس به المياه الداخلية الإقليمية، وهذا الأخير. وقد عرفها المشرع الجزائري في م 07 ق.ب.ج، وذلك عند تحديد الأملاك العمومية، بأنها: "تضم الخلجان الصغيرة، والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية، وأراضي الانحسار والاتصالات البحرية، والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن". فالمياه الداخلية تشمل إذن الخلجان الصغيرة (أولا)، والشواطئ (ثانيا)، والموانئ (ثالثا).

⁵- اتفاقية جنيف لقانون البحار لسنة 1958، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار 29 أبريل 1958.

6- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث لقانون البحار، الذي عقد من 1973-1982 ، بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتي قوبي (جمايكا) ، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994 ، صادقت الجزائر على اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 36-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، ج ر عدد 06 (لم ينشر نص الاتفاقية).

أولا-الخلجان الصغيرة:

الخلجان الصغيرة هي انبعاث واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض فجوته، على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر، وبشكل من مجرد انحناء للساحل، ولذلك لا يعتبر أي انبعاث خليجا إلا إذا كانت مساحة المياه المحصورة فيه تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاث.

ثانيا-الشواطئ:

يقصد بالشواطئ خط التقاء البحر على طول الساحل الوطني باستثناء الساحل الخلجان والموانئ، وتضم الشواطئ مصاب الأنهار، وكل المياه الواقعة داخل المرتفعات التي تتحسر عنها المياه في حالة أقصى الجزر، ولكن تكون مغمورة بالمياه في حالة أعلى المد شريطة ألا يكون هذا المرتفع الذي تتحسر عنه المياه واقعا جزئيا أو كليا على مسافة تتجاوز عرض المياه الإقليمية قياسا من البر⁷.

ثالثا - الموانئ:

تضم كل المياه الواقعة داخل أبعد منشأة دائمة باتجاه البحر ركبت لتشكل جزء أصيلا من نظام الميناء، وكل مياه المراسي والأحواض المستخدمة عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها. ويمكن للدولة أن تنشأ بعيدا عن الميناء المنشآت والتركيبات المينائية غير المستقرة استقرارا طبيعيا. فهل يمكن اضاء عليها صفة الميناء أم لا؟ لقد عالجتها المادة 11 من معاهدة قانون البحار لسنة 1982 هذه الحالة حيث اشترطت أن تكون هذه المنشآت تشكل جزءا ضروريا للسير الطبيعي للميناء، أما إذا كانت هذه الأخيرة استثنائية فقط بالنسبة للميناء فإنه لا يجب أخذها بعين الاعتبار عند رسم خط الأساس.

أما فيما يتعلق بالموانئ الجزائرية فقد عرفت عدة أنظمة قانونية ذات ارتباط وثيق بالسياسات الاقتصادية التي انتهجتها الجزائر. ومرت المؤسسة المينائية في الجزائر بعدة مراحل منذ تأسيسها في عام 1982 وانشأت آنذاك عشرة (10) وحدات مينائية. وأدت الحاجة الماسة لإعادة صياغة التنظيم المينائي بالسلطات العمومية إلى سلوك نهج جديد في السياسة المينائية، وهذا من جهة، عبر أحكام الكتاب الثالث للقانون البحري الجزائري و التي وضعها قانون 25 جوان 1998 المعدل والمتمم للقانون البحري لسنة 1976، ومن جهة أخرى من خلال مرسوم 18 أوت 1999 المتضمن القانون الأساسي للسلطة

⁷-ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص09.

المينائية⁸، وأهم ما نص عليه هو وضع القواعد القانونية للتنظيم المينائي بالجزائر وتكريس مبدأ تحرير النشاطات التجارية المينائية بصفة نهائية. نص أيضا على ضرورة الفصل بين مهمات القوة العمومية والخدمة العامة التي أسندت إلى هيئات تنشئ لهذا الغرض وتسمى "سلطات مينائية"، والنشاطات التجارية والتي يمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري⁹.

الفرع الثاني: المياه الإقليمية

المياه الإقليمية فكرة قانونية سواء من جهة نظر القانون الدولي أو من وجهة نظر القانون الداخلي، أقرها الفقه والعمل الدولي، ولها أهميتها غير العادية بالنسبة للأنظمة الإدارية أو الصحية أو التجارية أو الأمنية في كل دولة. والمياه الإقليمية تمتد من خط الأساس الذي تنتهي عنده المياه الداخلية إلى عدد معلوم من الأميال البحرية، وليس هناك إجماع على تحديد عرض المياه الإقليمية، فهناك دول تحدده بثلاثة أميال بريطانيا وأمريكا قبل سنة 1983، ودول أخرى تحدده 06 أميال مثل فرنسا وإسبانيا وبعض الدول الاسكندنافية حددته بأربعة أميال.

أما الجزائر فقد بلغ عرض منطقة المياه الإقليمية بعد الاستقلال 12 ميلا بحريا ابتداء من خط الأساس فنتساءل لماذا اعتمدت الجزائر عرض 12 ميل رغم ضعف أسطولها البحري وهذا يؤدي إلى عدم قدرة الجزائر على بسط رقابتها على مياهها الإقليمية، وعرض المياه الإقليمية إلى حدود 12 ميلا أصبح لا يتعارض مع الحد الأقصى الذي تمت الموافقة عليه في معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

وتخضع منطقة المياه الإقليمية للسيادة الوطنية من حيث تطبيق القواعد الخاصة بأمنها وسلامة بحرها من التلوث، كما أن ملاحه الصيد في حدود المياه الإقليمية قاصرة على جال البحر والسفن الجزائرية. على أن سيادة الدولة على إقليمها البحري مقيد بمبدأ حق المرور البريء للسفن الأجنبية، ويقصد به مرور السفن الأجنبية بصورة لا تضر بمصالح الدولة الساحلية. هذا هو التعريف الذي أتت به اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة في مادتها 14 التي نصت على أن: "المرور يكون

⁸ -مرسوم 18 أوت 1999، يتضمن تحديد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج ر عدد 57.

⁹ - حدوم كمال، محاضرات في القانون البحري، أقيمت على طلبه السداسي السادس (ل م د)، كلية الحقوق بودواو، السنة الجامعية 2020/2019، ص 3.

بريئا مادام لا يضر بالسلام أو بحسن نظام أو بأمن الدولة الساحلية¹⁰. وأن يتم هذا المرور وفق نصوص الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى.

منحت معاهدة جنيف لعام 1958 حق المرور البريء لكل السفن ثم اشترطت في الغواصة أن تطفو فوق سطح الماء عند المرور البريء أي أنها جردتها من صفتها الحربية، لذلك نفهم أنها استثنت السفن الحربية من المرور البريء في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، لذلك ذهب جانب من الفقه الدولي إلى أنه لا يجوز للسفن الحربية أن تمر بالمياه الإقليمية لدولة أجنبية إلا بناء على ترخيص مسبق من الدولة الساحلية. وأخذت بهذا الرأي معظم الدول النامية لأسباب أمنية. كما أخذت الجزائر بهذا الرأي لكل السفن الأجنبية أن تمر بمياهها الإقليمية سواء كانت سفن تجارية أو حربية وحتى الغواصات بشرط أن تطفو على السطح. وأوجب على السفن الحربية أن يكون مرورها غير عدواني وأن تحصل على رخصة مسبقة تمنحها لها السلطات الجزائرية المختصة وهذا ما جاء به نص المادة الأولى من المرسوم 194/72 مؤرخ في 1972/10/15.

الفرع الثالث: المنطقة المتاخمة

المنطقة المتاخمة هي منطقة من البحر العالي تقع خارج البحر الإقليمي للدولة مباشرة ويعترف للدول في نطاقها بحقوق تتعلق بالعمل على حماية البيئة والثروة البحرية الحية وغير الحية والحفاظ على النظام العام للدولة وملاحقة المهربين من الجمارك وشؤون الصحة وذلك لا ينفي عنها كونها منطقة بحر عالي.

لقد أقرت المادة 1/24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 فكرة المنطقة المتاخمة، وأضافت الاتفاقية أنه لا يجوز أن تمتد هذه المنطقة إلى أكثر من 12 ميلا بحريا وراء البحر الإقليمي.

الفرع الرابع: المنطقة الاقتصادية الخالصة

المنطقة الاقتصادية الخالصة هي المنطقة خارج المياه الإقليمية أو البحر الإقليمي لكل دولة ساحلية وهي منطقة وضعها القانوني أنها منطقة بحر عالي ولكن تترتب فيها حقوق استغلال الثروات البحرية والأسماك وحفر البترول وكل هذه الأعمال هي من مستجدات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

¹⁰ - المادة 14 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، وكذا المادة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وضعت في الستينات القرن العشرين وتمت مناقشتها في السبعينات ولم يتم توقيعها إلا في عام 1982 إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ إلا في عام 1994.

البحار لعام 1982. وتقاس من خط الأساس بعرض لا يزيد عن 200 ميل أي أن أقل عرض لها هو 188 ميلا بحريا باعتبار البحر الإقليمي 12 ميلا بحريا كحد أقصى.

أعلنت الجزائر عن منطقة اقتصادية خالصة لبحرها الإقليمي¹¹، موظفة حقها الممنوح بموجب م 55 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وكان أهم دوافع وراء ذلك رغبتها في استكشاف واستغلال مواردها الطبيعية غير الحية لاسيما النفط والغاز الحبيسان في جرفها القاري.

الفرع الخامس: أعالي البحار

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في م 86 بقولها: "تنطبق هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما ولا تشملها المياه الأرخيلية لدولة أرخبيلية ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58". وقد أكدت م 87 من هذه الاتفاقية على أن: "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية وأنه لا يجوز لأية دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها".

نستخلص من كل ما تقدم انه على كل الدول التي لها سواحل بحرية أو ما تسمى بالدول الحبيسة أو المغلقة الحق في استعمال أعالي البحار وأنه لا يمكن لأية دولة أن تمنع الدول الأخرى من استعمال أعالي البحار كما أن حرية الدول في استغلال أعالي البحار يجب أن تكون طبقا للشروط التي بينها هذه الاتفاقية و كذلك قواعد القانون الدولي الأخرى، مع مراعاة مصالح الدول الأخرى في ممارساتها لحريتها في أعالي البحار ومن المبادئ الضرورية الأخرى التي جاءت بها هذه الاتفاقية هو أن استخدام أعالي البحار يجب أن يكون لأغراض سلمية فقط وهذه الأغراض هي كما حددتها م 87 من هذه الاتفاقية وهي: "حرية الملاحة البحرية وحرية التحليق وحرية وضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة وحرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت وحرية صيد الأسماك وأخيرا حرية البحث العلمي".

¹¹-المرسوم الرئاسي 18-96 الصادر 20 مارس 2018

أكدت الاتفاقية أيضا على أنه لا يجوز لأية دولة أن تدعي أو تمارس السيادة الدولية على أي جزء من هذه المنطقة أو مواردها كما أنه يحظر تملك أي جزء من المنطقة وثروتها وأن يتم استغلال هذه الثروات لصالح البشرية.

المطلب الثالث: أقسام الملاحة البحرية

لقد نص المشرع الجزائري على أقسام الملاحة البحرية في م 162 ق.ب.ج وهي: "تتضمن الملاحة البحرية ما يلي:

- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين،
- الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والانقاذ والصنل البحري والجرف والسبر وكذلك البحث العلمي في البحر،
- الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة،
- ملاحة النزهة بقصد الترفيه،
- ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئوالفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ".

نستنتج من نص المادة السابقة أنه يمكن تقسيم الملاحة البحرية إلى ثلاثة أقسام وفقا للمعيار الذي نتبعه في هذا التقسيم، إذا نظرنا من جانب الأخطار التي تتعرض لها السفينة في رحلتها إلى ملاحة بعيدة المدى وملاحة ساحلية و ملاحة شاطئية (الفرع الأول)، ويمكن أن نعتمد معيار الغرض فتتقسم بذلك إلى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة (الفرع الثاني)، وتتقسم الملاحة من حيث أهميتها إلى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الملاحة البحرية تبعا لأخطارها

تختلف الأخطار التي تتعرض لها السفينة باختلاف المناطق البحرية التي تتم فيها الملاحة، فهذه الأخطار تزداد كلما تقدمت السفينة في عرض البحر، وتقل كلما بقيت السفينة في نطاق المياه الإقليمية.

وتبعاً لهذه الأخطار يمكن تقسيم الملاحة البحرية إلى ملاحية بعيدة المدى (أولاً)، والملاحية الساحلية (ثانياً)، وملاحية الشاطئية (ثالثاً).

أولاً- ملاحية بعيدة المدى:

يقصد بها الملاحة في أعالي البحار وهي التي تمارس ما بعد حدود ملاحية الساحلية الكبيرة. أو بمعنى آخر هي الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة¹². أما الملاحية بعيدة المدى في الجزائر هي التي تتم خارج مضيق جبل طارق وقناة السويس، فإذا كانت الملاحة بين الموانئ الأجنبية في حوض البحر الأبيض المتوسط، فإن الملاحة تعتبر ساحلية.

ثانياً-الملاحية الساحلية:

يطلق عليها المشرع الجزائري الملاحة بالمساحلة وهي التي تتم داخل خطوط الطول والعرض المحددة للملاحية البعيدة المدى في فرنسا، والتي تتم بين الموانئ الوطنية أو بين ميناء وطني وميناء واقع على بحر المانش في إنجلترا، وبين الموانئ الوطنية أو بين ميناء وطني يقع في حوض المتوسط في الجزائر¹³.

وفقاً للتشريع الانجليزي والجزائري، فإن الملاحة الساحلية تتخذ صورتين فتسمى في الصورة الأولى الملاحة الساحلية الدولية، وذلك حينما تتم بين ميناء وطني وأحد الموانئ الأجنبية الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط في الجزائر، وتسمى في الصورة الثانية الملاحة الساحلية الوطنية حينما تتم بين الموانئ الوطنية.

وهناك بعض الدول التي تقسم الملاحة الساحلية الوطنية بدورها إلى ملاحية ساحلية كبرى وملاحية ساحلية صغرى، ففي مصر مثلاً تعتبر الملاحة ساحلية كبرى إذا تمت بين ميناءين وطنيين واقعين على بحرين مختلفين كميناء الاسكندرية الذي يقع على البحر الأبيض المتوسط وميناء السويس الذي يقع على البحر الأحمر، أما إذا تمت الملاحة بين ميناءين وطنيين على بحر واحد فإن الملاحة تعتبر ساحلية صغرى¹⁴.

¹²-هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري (الجزء الأول-السفينة)، مطبعة الإشعاع ، الاسكندرية 1993، ص 14 .

¹³-ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 14.

¹⁴- نفس المرجع، ص 15.

ثالثا - الملاحة الشاطئية:

الملاحة الشاطئية في فرنسا هي ملاحة محدودة تقوم بها سفن لا تتجاوز حمولتها 300 طن ولا تبهر لمسافة بعيدة، بحيث لا تتجاوز بعد 100 ميل بحري. أما في الجزائر فإن المشرع في م 163 ق.ب.ج يطلق عليها تسمية الملاحة الساحلية على نطاق ضيق تشمل ملاحة المساعدة التي تقوم بها سفن القطر والإرشاد وملاحة النزهة وملاحة الصيد البحري الساحلي التي تتم في حدود المياه الإقليمية.

الفرع الثاني: الملاحة تبعا لأغراضها

تكون الملاحة بحسب غرضها إما ملاحة تجارية أو ملاحة صيد أو ملاحة نزهة. فتكون الملاحة تجارية، إذا كان الغرض من الرحلة التي تقوم بها السفن هو نقل بضائع أو ركاب في البحر بهدف تحقيق الربح. وهذا النوع هو الشائع في ميدان الملاحة البحرية وأغلب قواعد القانون البحري اختصت لتحكم هذا النوع من الملاحة.

أما ملاحة الصيد، فتكون إذا كان الغرض من تلك الملاحة صيد الأسماك أو غيرها بقصد الربح. أما ملاحة النزهة وكذلك الملاحة العلمية، فهي أيضا تعتبر ملاحة بحرية وإن كانت خالية من قصد تحقيق الربح، إلا أنها تعتبر ملاحة بحرية تخضع للقانون البحري، بالنظر للإخطار التي تتعرض لها في البحر.

الفرع الثالث: الملاحة من حيث أهميتها

تنقسم الملاحة من حيث أهميتها إلى قسمين ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة، فالملاحة الرئيسية هي كل أنواع الملاحة المذكورة من قبل أي الملاحة التجارية والصيد والنزهة، فالسفينة التجارية أو الصيد أو النزهة يتوقف قيامها بالملاحة البحرية على إرادة مجهزها، وإن كان النقل البحري الذي يقوم به السفينة التجارية يتوقف على وجود الشاحنين أو مسافرين، ولكن ذلك لا يمنع من رفض عملية النقل¹⁵.

أما الملاحة البحرية المساعدة أو التبعية هي ملاحة لا تستهدف التجارة أو الصيد أو النزهة، وإنما ملاحة لازمة وضرورية لمساعدة السفن التي تقوم بالملاحة الرئيسية لتحقيق أغراضها، ومثالها التي تقوم

¹⁵ - ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 17.

بها سفن الإرشاد وسفن القطر البحري وسفن الإنقاذ، والملاحة المساعدة بدورها ملاحة بحرية ويجمع الفقه على أن هذه الملاحة تخضع لأحكام القانون البحري¹⁶.

المبحث الثاني: السفينة

السفينة هي الأداة الرئيسية التي تتم بها عملية الملاحة البحرية وتطور حولها غالبية أحكام الملاحة البحرية. وقد نظم المشرع الجزائري في كل من الكتاب الأول و الكتاب الثاني من القانون البحري، حيث يتناول الكتاب الأول نظامها القانوني في المواد (13-160) ويتناول الكتاب الثاني الاستغلال التجاري في المواد (568-886)، ويقتضي التعرف على النظام القانوني للسفينة التطرق لتعريف السفينة، ورغم أن السفينة من المنقولات إلا أنها تخضع لبعض قواعد التي تتعلق بالعقارات بما يوجب بيان طبيعتها القانونية، وللسفينة بعد ذلك حالة مدنية شأنها شأن الأشخاص تميزها عن غيرها من السفن إذ للسفينة اسم وموطن و حمولة ودرجة و جنسية الأمر الذي يتعين معه التعرف على الحالة المدنية للسفينة، وتخضع السفينة لنظام إداري يتمثل في وجوب تسجيلها وفي رقابة الدولة عليها للتحقيق من سلامتها وفي وجوب احتفاظها بمستندات وأوراق معينة و التي تعرف بأوراق السفينة¹⁷. ونختتم هذا المبحث بدراسة السفينة بوصفها مالا يمكن أن يكون محلا للحقوق العينية، أصلية كانت أو تبعية وبالتالي تعتبر عنصرا في ذمة مالكها تدخل في الضمان العام لدائنيه الذين يستطيعون الحجز عليها. سنتناول كل ذلك وفق التقسيم التالي، تعريف السفينة (المطلب الأول)، الطبيعة القانونية للسفينة (المطلب الثاني)، الحالة المدنية للسفينة (المطلب الثالث)، ثم جنسية السفينة (المطلب الرابع)، والنظام الإداري للسفينة (المطلب الخامس)، حق ملكية السفينة والحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة (المطلب السادس).

¹⁶ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، منشأة المعارف، الاسكندرية 1994، ص9- على البارودي، المرجع السابق، ص7 وما بعدها - 9. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص500- فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار النهضة العربية القاهرة 1979، ص17- جلال وفاء محمد، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية 1994، ص20. ص30، هاني دويدار، المرجع السابق، ص113.

¹⁷ - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الاسكندرية 2000، ص32.

المطلب الأول: تعريف السفينة

أدى التطور التكنولوجي إلى استحداث العديد من المنشآت البحرية ذات الأبعاد الصغيرة التي تستخدم في التسلية كالفوارب الهوائية، والدراجات البخارية المائية والألواح الشراعية. كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات أبعاد ضخمة كمنصات التنقيب أو الحفر والمحطات أو المصانع العائمة. وقد أثير التساؤل حول ما إذا كان يمكن اعتبار أي من هذه المنشآت سفينة بمعنى الكلمة من عدمه¹⁸. ولم تهتم التشريعات بتعريف السفينة، في المقابل قام كل من الفقه¹⁹ والقضاء²⁰ بتقديم تعريف عديدة ومختلفة للسفينة. لذلك سنحاول فيما يلي التطرق للتعريف الفقهي (الفرع الأول)، والتعريف القضائي (الفرع الثاني)، ثم تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التعريف الفقهي

أجمع الفقه على تعريف السفينة على أنها كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، أي أنها أداة الاستغلال البحري، والإنشاء هو تجميع الأجزاء جنباً إلى جنب على نحو تكون معه أداة لها وظيفة، والمتمثلة في القيام بالملاحة البحرية.

رغم ذلك ذهب جانب من الفقه لإضافة عنصر آخر للسفينة، ألا وهو القدرة على مواجهة أخطار البحر، بأنها كل أداة عائمة معدة للملاحة البحرية تستمد خاصيتها لما أعدت له، مما يفرض أن يكون تركيبها في شكل معين بحيث تستطيع مواجهة أخطار البحر ويمكن استعمالها للملاحة²¹، ويعتبر عنصر مواجهة الأخطار البحرية من أهم العناصر المميزة للسفينة بالرغم من توافر عنصري التخصيص

¹⁸-Rennes du 4 mai 1982 ,D.M. F,1983,p.40,notes Y.Tassel et Y.M.le jean1991,D.M.F,1992,P142 noteY.Tassel et R.le brun.

¹⁹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص5-علي البارودي، المرجع السابق ص31-مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري 1968، ص30-سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية القاهرة، 198، ص19- زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 1982، ص133.

²⁰-حكم محكمة النقض المصرية الصادر في 7 مايو 1959، س10، ص395مشار إليه في قضاء النقض البحري 1980-أحمد حسني -محكمة الاسكندرية التجارية الجزئية الصادر في 14 سبتمبر 1991، مجلة المحاماة 23، ص148، استئناف بيروت قرار 1214 الصادر في 17 يونيو 1985 مجموعة حاتم ج 34 ص73، رقم 6.

²¹-Arneaud(M)· droit maritime ,2^{-ème} édition· Vuibert Droit ,France ,2015 ,p41.

والاعتیاد²²، بالرغم من جزم الفقهاء على أن توافر العنصرين الأولين يعتبر كافياً لتحديد مدلول مصطلح السفينة.

الفرع الثاني: التعريف القضائي

من الناحية القضائية، فقد عبرت عن ذلك محكمة النقض الفرنسية حين قالت أنه لا اعتبار سفينة بحرية لا يتوقف على الوصف الذي يضيفه عليها صاحبها أو بانيها، كما لا يتعين عن طريق الاجراءات الإدارية وإنما ينتج عن التخصيص الفعلي لها، فمناطق اعتبار المنشآت البحرية سفينة هو المكان الذي تمارس فيه نشاطها أو التخصيص الفعلي لها²³، ومن خلال التعريف تعتبر سفينة بحرية كل منشأة خصصت للملاحة البحرية دون النظر لغرض ملاحتها ولا مكان ممارستها لهذه الملاحة.

الفرع الثالث: تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري

بالرغم من أن بيان المدلول القانوني للمصطلحات هو وظيفة الفقه وليست وظيفة المشرع، إلا أنه على غرار الفقه والقضاء، حرص المشرع الجزائري هو الآخر في التصدي وإعطاء تعريف للسفينة من خلال م 13 ق ب ج: "تعتبر سفينة في عرف القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة، وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

نستنتج من هذا التعريف أن المشرع الجزائري حدد تعريف السفينة بالعمارة أو الآلية العائمة، فكل منشأة بحرية يمكنها أن تطفوا فوق الماء (عائمة) وتكون مخصصة للملاحة البحرية تعتبر سفينة، بمعنى ربط التعريف السفينة بمكان قيامها بالملاحة، لهذا ما يؤخذ على هذا التعريف هو:

- وإن كانت السفينة هي عمارة أو آلية عائمة (منشأة)، إلا أن ذلك لا يعني أن كل منشأة بحرية عائمة هي سفينة، وهو معيار واسع وفضفاض يشمل جميع المنشآت البحرية دون أن يتطرق لتعريفها كأداة ملاحية بحرية متميزة عن غيرها من المنشآت البحرية.

- لم يشترط وسيلة دفع ذاتية بل ذهب لأكثر من ذلك بنصه على أنها تبقى سفينة، المنشأة التي يتم قطرها بواسطة سفينة أخرى، أي أنه لم يأخذ بمعيار ذاتية السفينة في مواجهة أخطار البحر رغم أن قدرتها على

²²-Rodiere (R) ، droit maritime, le navire ,Dalloz, 1980, p3.

²³- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن 2014، ص 54.

مواجهة الأخطار البحرية، لا تتحقق إلا بتمتعها بنوع من الاستقلالية فإذا فقدت تلك الاستقلالية تغدو غير صالحة للملاحة البحرية²⁴.

- لا يمكن أن نعتبر كسفينة الآليات التي تتحرك في عمق البحر كالغواصات أو التي تنتقل في الجو والبحر كالطائرات الشراعية، وعلى ضوء م 162 ق ب ج أيضا، يمكن القول بأن المنشآت البحرية العائمة التي تعمل داخل الموانئ ولا تبحر مكانها، كالأحواض العائمة والأرصفة العائمة والرافعات العائمة والزوارق وقوارب الغطاسة، لا يمكن اعتبارها سفنا لأنها غير صالحة للملاحة أو غير مخصصة لذلك.

- لم يفرق المشرع الجزائري بين السفن التي تنتقل في البحر والبواخر التي مجالها الأنهار، وذلك يرجع لعدم وجود أنهار صالحة للملاحة في الجزائر، ولا يمكن أن تحمل سفن ذات حجم كبير. هذا كله راجع لصعوبة تحديد مفهوم الملاحة البحرية بدقة والتي جعل المشرع الجزائري معيارا لتعريف السفينة، مما أدى هذا الخلط بين الملاحة البحرية وأداتها إلى عدم إيجاد تعريف جامع لخصائص السفينة ومانع لخصائص أخرى لا تتوفر فيها، سواء في الاتفاقيات الدولية أو في القانون الجزائري.

نستنتج من كل ما تقدم، أنه لتكتسب المنشأة البحرية وصف السفينة ومن ثم خضوعها لأحكام القانون البحري، لا بد من الاعتماد على معيارين وهما: وجود منشأة عائمة (أولا)، شرط قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد (ثانيا)، وشرط صلاحية المنشأة للملاحة البحرية (ثالثا).

أولا- السفينة منشأة عائمة:

يعني ذلك أن السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية هي من صنع الإنسان، هي منشأة يتم بناؤها بغية استخدامها في الملاحة البحرية²⁵. ولا أهمية بعد ذلك للحمولة. فقد تكون المنشأة كبيرة الحجم (عمارة ذات حمولة كبيرة) أو صغيرة الحجم (آلية ذات حمولة صغيرة). كذلك لا أهمية بعد ذلك لطريقة البناء، أو أوصاف السفينة من حيث الشكل ومادة صنعها وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية كما أنه لا أهمية لطريقة تسييرها أي سواء كانت تسير بالشرع أو البخار أو أي نوع آخر من أنواع الطاقة المعروفة أو عن طريق قطرها.

من خلال ما تقدم لا يضيف وصف السفينة على الطائرات المائية لكونها تستخدم السطح البحر ألا في عمليات الإقلاع والهبوط، أما الرحلة ذاتها فهي تتم في الجو. كما تستبعد من مفهوم السفينة الزحافات

²⁴- بن عمار محمد، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية،

العدد الأول، 1993، ص 107.

²⁵- هاني دويدار، المرجع السابق، ص 17.

الهوائية لكونها مركبات تسير منزلقة على وسادة هوائية ولا تلامس ببدنها مياه البحر، ومن ثمة فهي ليست بمنشآت عائمة، رغم أنها تخترق البيئة البحرية وتتعرض بالتالي لمخاطرها المختلفة.

ثانيا- شرط قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتیاد:

إذا قامت المنشأة بالملاحة البحرية، أيًا كان نوعها ذلك على وجه الاعتیاد فلا يؤثر في اكتساب وصف السفينة أن تقوم بالملاحة البحرية بصورة استثنائية سواء اقتصر على رحلة واحدة أو عدة رحلات متفرقة.

كما يعد الشرط متوافرا أيضا ولو لم تقم بالملاحة البحرية فعلا، شرط أن يثبت تخصيصها للقيام بهذه الملاحة، وبهذه تكتسب المنشأة صفة السفينة إذا:

-إذا قامت المنشأة أو خصصت ابتداء بالملاحة النهرية على وجه الاعتیاد.

-إذا غيرت المنشأة تخصصها بحيث كانت مخصصة للملاحة البحرية ولكن أصبحت تقوم بالملاحة النهرية على وجه الاعتیاد أو عدلت عن الملاحة إطلاقا.

ثالثا- شرط صلاحية المنشأة للملاحة البحرية:

إن تخصيص المنشأة للملاحة البحرية يفترض بالضرورة صلاحيتها للقيام بما خصصت له. وتحقق هذا الشرط يقتضي أن تتوفر في المنشأة المواصفات الكفيلة بجعلها قادرة على ممارسة الملاحة المخصصة لها ومهيأة لتحمل المخاطر.

يتجه الرأي السائد في الفقه والقضاء إلى اشتراط قدرة السفينة على الحركة في البحر بوسيلتها الخاصة المستقلة. وإن كان المشرع الجزائري لم يشترط هذا الشرط في م 13 ولذلك يمكن أن يدخل في مفهوم السفينة بهذا المعنى الرافعات والأرصفة البحرية وكل الأجهزة الأخرى العائمة والتي لا تتحرك ذاتيا. ولكن الصواب هو ما ذهب إليه الفقه والقضاء من إضافة شرط ثالث وهو قدرة المنشأة العائمة على الحركة بوسائلها الخاصة ولا نكتفي بمجرد قدرتها على الطفو فوق سطح الماء. وماعدا هذه الشروط فليس هناك من أثر لباقي المقترضات الأخرى على تحديد هذا المفهوم، فكيفما كانت الحمولة وطريقة البناء وأيّا كانت طريقة سيرها، بالشرع أو بقوة محرك ذاتية أو ذرية فإنها تعتبر سفينة.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

لاشك في أن السفينة تعد بطبيعتها مالا منقولاً. فهي مال لكونها شيء مادي لا يخرج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون. ومن ثم يجوز أن تكون محلا للحقوق المالية كحق الملكية وغيره من الحقوق العينية الأخرى. والسفينة بوصفها مالا تعتبر من المنقولات المادية، وهذا يتفق مع التعريف العام للمنقول المحدد في م 683 من ق.م.ج فهي غير مستقرة بحيزها وغير ثابتة في حيزها، وهي معدة بطبيعتها

لانتقال دون تلف من مكان إلى آخر دون تلف. ولقد نص المشرع البحري على ذلك صراحة في م 56 ق.ب.ج: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة.....".

نستنتج مما تقدم أن السفينة تعد بطبيعتها من الأموال المنقولة، إلا أنه لا يطبق عليها النظام القانوني للمنقولات التقليدية لما للسفينة من قيمة اقتصادية كبيرة تتعدى في كثير من الأحيان قيمة العقار نفسه. كما أن السفينة باعتبارها عنصرا أساسيا للثروة البحرية الوطنية، لها دورا هاما داخليا وخارجيا بالنسبة لاقتصاد الدول وحتى أمنها.

فالسفينة منقول ذو طبيعة خاصة، لأنها منقول يخضع لقواعد العقار وهذا ما تؤكد نصوص القانون البحري من أحكام خاصة بها تختلف عن تلك التي تخضع لها المنقولات في القواعد العامة. حيث تنص م 49 ق.ب.ج على: "ان العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة. ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة".

وتؤكد م 54 من نفس القانون على ذلك حيث تنص: " تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقا للمادتين 355 مكرر و457 مكرر 3 من قانون التسجيل". كذلك فإن حقوق الامتياز على السفينة تمنح الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أي يد كانت. أيضا فيما يتعلق برهن السفينة ترهن رهنا رسميا مثل العقارات. ويتبع في الحجز على السفينة إجراءات خاصة أقرب إلى إجراءات الحجز على العقار منها إلى الحجز على المنقول.

وقد كان منطقيا أن تخضع السفينة باعتبارها منقولا ماديا لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية غير أن الفقه²⁶ والقضاء²⁷ مستقر على استثناء السفينة من حكم القاعدة. لأن السفينة لا تكتسب بالحيازة، كما أن بيعها لا يتم إلا بعقد رسمي واجب القيد في سجل السفينة الممسوك من طرف مصلحة التسجيل البحري.

²⁶-مصطفى طه، المرجع السابق، ص62-علي جمال الدين عوض، دروس في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992 ص52-مصطفى الجمال، المرجع السابق، ص63-محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص49-ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص29.

²⁷-cour de cassation civil 18.01.1870.Dalloz-1,Sirey 1870-1-145 .notes Labbé ,Rouen 25.11.1948 ,D.M.f190-507.

وكذلك اعتبار السفينة مالا منقولاً يقتضي انتقال حيازتها إلى الدائن المرتهن، والقانون البحري يستبعد تطبيق هذه القاعدة، ويخضع رهن السفينة لنفس الاجراءات التي يخضع لها رهن العقار رهنا رسمياً، حيث أن حيازة السفينة تبقى في يد المدين الراهن، كما أن حق الامتياز الوارد على السفينة في التقنين البحري يبيح لصاحبه سلطة تتبع السفينة في أي يد كانت، وهذا الحق لا يترتب إلا لصاحب الامتياز على عقار.

لكن في بعض الحالات نطبق إجراءات المنقول على السفينة لكنها قليلة مقارنة بإجراءات العقار المطبقة على السفينة. وهي مثلاً في حالة إذا أوصى شخص بكل منقولاته لشخص آخر دون تحديد، دخلت السفينة التي يملكها الموصى في وعاء الوصية باعتبارها من المنقولات. كما أن أحكام الغبن في العقار المنصوص عليها في م358 ق.م.ج لا تطبق على السفينة، فإذا بيعت السفينة بغبن تجاوز الخمس، فلا يجوز للبائع رفع دعوى الغبن لتكملة الثمن إلى أربعة أخماس كما هو الحال بالنسبة لبائع العقار. وأيضاً اعتبار السفينة منقولاً يستبعد خضوعها لأحكام الشفعة الواردة في المواد 794-807 ق.م.ج إذ ليس لمالك حصة في السفينة على الشيوع أن يشفع في الحصة المملوكة لشريكه إذا بيعت لأجنبي.²⁸

المطلب الثالث: الحالة المدنية للسفينة

سبق وأن رأينا أن السفينة هي مال منقول إلا أنها تخضع لبعض إجراءات العقار وذلك لاعتبارات سبق وأن ذكرناها من قبل. إلا أنها لها حالة مدنية مثلها مثل الأشخاص حيث أنها تولد بمجرد بنائها وفور ميلادها يطلق عليها اسم يميزها عن غيرها من السفن الأخرى وتتمتع بموطن تتركز فيه المعلومات والبيانات المتعلقة بحالتها.

والسفينة مثل الأشخاص، تتدرج تبعاً لغرضها تحت طبقة اجتماعية معينة وتختلف من حيث مرتبتها بحسب الدرجة الحاصلة عليها. وأخيراً تموت السفينة وينتهي وجودها قانوناً وفقدان صلاحيتها للملاحة البحرية أو إذا أصبحت حطاماً. ولقد رأى البعض²⁹ من الفقهاء أن السفينة شخصاً قانوني لكن هذه الفكرة رفضت من قبل غالبية الفقه. فوجود بعض التشابه بين السفينة والأشخاص لا يجعل منها

²⁸ -ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 29 .

²⁹ -Ripert (G), précis de droit maritime, Dalloz, 6^{ème} édition, Paris, 1962, no303.

شخصاً قانونياً. وإنما تمتع السفينة ببعض خصائص الأشخاص فرضته بعض العوامل العملية والقانونية لتعيين ذاتها وبيان النظام القانوني الذي تخضع له السفينة. إذا نصل إلى أن السفينة تتمتع بمجموعة من الخصائص التي تميزها عن غيرها من السفن أي أنها تعين ذاتية السفينة داخل ذمة صاحبها وهذه العناصر هي الاسم (الفرع الأول)، والموطن (الفرع الثاني)، والحمولة (الفرع الثالث)، والدرجة (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الاسم

السفينة شأنها شأن الشخص الطبيعي، تحمل اسماً خاصاً بها يميزها عن غيرها من السفن³⁰. والأصل أن مالك السفينة له الحرية المطلقة في إطلاق أي اسم يراه مناسباً على السفينة. ولا يقيد من حرية مالك السفينة في اختيار الاسم سوى وجوب توافر شرطين في الاسم المختار وهما، ألا يكون الاسم الذي اختاره مالك السفينة قد سبق إطلاقه على سفينة أخرى جزائرية. وذلك بهدف ضمان عدم تكرار الأسماء التي تحملها السفن وما قد يؤدي إليه من تشابه في أسماء السفن من مشاكل في العمل خاصة إذا وقع حادث بحري³¹، حيث قد يتم الحجز على سفينة أخرى تحمل نفس الاسم الذي تحمله السفينة المخطئة والمتسببة في التصادم³². وألا يكون الاسم الذي اختاره مالك السفينة مخالف للنظام العام والآداب العامة. ولضمان عدم مخالفة مالك السفينة لهذين الشرطين فإن منح الاسم للسفين وتغييره يخضع لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة، وذلك بعد صدور قرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية. وبعد التأكد من أن الاسم الذي أطلق على السفينة غير مخالف للنظام العام والآداب العامة، وأنه لم يسبق إطلاقه على سفينة أخرى جزائرية من قبل. كما يتطلب تغيير الاسم فيما بعد لشرط صدور قرار للتغيير من الوزير المكلف بالتجارة البحرية م 16 ق.ب.ج.

أما فيما يتعلق بكيفية كتابة الاسم على السفينة فلقد نصت عليه م 17 من ق.ب.ج فيكتب اسم السفينة بشكل ظاهر على مقدمتها من الجانبين وعلى مؤخرها بلون مخالف للون السفينة، وأن يكون مكتوباً بأحرف عربية ولاتينية.

³⁰ -ألا أن السفن التي لا تتجاوز حمولتها عشرة أطنان يجوز أن تتميز عن غيرها برقم تسجيل عوضاً عن الاسم.

³¹ -محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 39.

³² -ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 30.

الفرع الثاني: الموطن

للسفينة مثل الأشخاص موطن قانوني، وموطن السفينة هو الميناء الذي يتم فيه تسجيلها لذلك يطلق عليه ميناء التسجيل أو ميناء الربط³³، وتحديد الموطن مرتبط بإرادة مالك السفينة طالما أنه له اختيار الميناء الذي يتم فيه التسجيل. ومن ثم يصبح موطننا قانونيا لها. ويختلف ميناء التسجيل عن ميناء التجهيز فهذا الأخير هو الذي تباشر فيه السفينة استغلالها حيث تتلقى البضائع أو تستقبل الركاب³⁴. وقد تسجل السفينة في ميناء معين وتباشر نشاطها في ميناء آخر، ويجب أن يظهر موطن السفينة بصورة ظاهرة على مقدمة السفينة من الجانبين وأسفل اسمها المبين على مقدمتها طبقا لما نصت عليه م 17 ق.ب.ج.

وتظهر أهمية تحديد موطن السفينة باعتباره المكان الذي تسجل فيه السفينة إذ يمكن الرجوع الى سجل السفينة للوقوف على ما ورد على السفينة من تصرفات كالبيع والرهن والحجز... الخ. وأيضا في حالة وقوع الجرائم على ظهر السفينة فإن تحديد المحكمة المختصة بنظر هذه الجرائم يتوقف على تحديد موطن السفينة، إذ ينعقد الاختصاص القضائي للمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن السفينة.

الفرع الثالث: الحمولة

تتميز السفينة بحمولتها، والحمولة هي سعة السفينة، ويتخذ الطن الحجمي³⁵ وحدة لقياسها وهو يساوي 100 قدم مكعب أي وهو يساوي 2.83 متر مكعب.

تتبع الجزائر في تقدير حمولة سفنها الطريقة الانجليزية المعروفة بطريقة مرسوم المتفق عليها في معاهدة أسلو المبرمة سنة 1947³⁶. وتقوم السلطة الإدارية البحرية المختصة بعملية معايرة السفن لتقدير حمولتها وذلك بتفويض الأمر لأحدى الشركات العالمية المختصة والمعتترف بها في الجزائر مثل شركة اللويدز ومكتب فريتاس الفرنسي. والحمولة نوعان، الحمولة الإجمالية أو الكلية (أولا)، والحمولة الصافية (ثانيا).

³³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 37.

³⁴ - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران 2004، ص 59.

³⁵ - وهو غير الطن الوزني الذي يساوي ألف كيلوغرام والذي تقاس على أساسه حمولة الشاحنات البرية.

³⁶ - معاهدة أسلو المبرمة سنة 1947.....

أولاً - الحمولة الإجمالية:

تقدر الحمولة الإجمالية على أساس سعة السفينة الإجمالية أي كل الفراغات في السفينة بما في ذلك الأجزاء المشغولة من هذا الفراغ بالآلات والأجهزة اللازمة للملاحة.

ثانياً - الحمولة الصافية:

تمثل الحمولة الصافية مقدار الفراغ الذي يستغل فعلاً في نقل البضائع والأشخاص، ويتم تقديرها بطرح الفراغ المخصص للآلات والمؤونة والأجهزة لملاحة السفينة من الحمولة الإجمالية، فيكون ناتج عملية الطرح الحمولة الصافية، ولذلك فإن الحمولة الصافية تعبر حقيقة عن أهلية استغلال واستخدام السفينة الفعلي³⁷.

تظهر أهمية تحديد حمولة السفينة في أوجه عديدة:

- 1- تحديد رسوم دخول الفينة الموانئ والخروج منها والرسوم على الأرصفة.
- 2- لتقدير رسم الإرشاد والقطر البحري، ومكافأة الإسعاف أو الإنقاذ.
- 3- لتقدير التعويض المستحق للناقل نظير التأخير في الشحن والتفريغ.
- 4- لتقدير أجرة النقل في حالة إيجار السفينة بمشارطة إيجار السفينة لمدة معينة.
- 5- لتقدير مقدار التعويض المستحق عن مسؤولية مالك السفينة.

الفرع الرابع: الدرجة

لكل سفينة درجة معينة تتميز بها، وذلك بمنحها رمزا من طرف هيئات عالمية تسمى شركات التصنيف، ويعبر هذا الرمز عن الدرجة التي تحتلها السفينة بالنسبة للسفن الأخرى. فسفن الدرجة الأولى هي أكثر أهمية من السفن الدرجة الثانية مثلاً، ومن ثم فإن التأمين على الأولى تكون أقساطه مرتفعة بالنسبة للثانية.... الخ. وعند تقدير درجة السفينة أو تصنيفها يؤخذ بعين الاعتبار مواصفاتها من حيث طريقة البناء وقوة الاحتمال، واستيفائها لشروط السلامة في البحار.

³⁷ - ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 32.

يتم تقدير درجات السفن بواسطة شركات عالمية متخصصة يطلق عليها شركات التصنيف³⁸ ومن أبرز هذه الشركات نجد الشركة الانجليزية المعروفة باسم Lloyd's Register وشركة Bureau Veritas الفرنسية. كما أن هناك شركة أمريكية للتصنيف تعرف باسم Américain Bureau of Shipping. والدرجات التي تمنحها هذه الشركات للسفن، لها اعتراف دولي، وتعني صلاحية السفينة للملاحة كما رأينا، وقد حظيت هذه الشركات بسمعة وثقة عالمية لما عرفت به دقة و أمانة في التقدير³⁹. تعتبر الشهادات الممنوحة من قبلها للسفن قرينة بسيطة مما يؤدي إلى مسؤولية شركات التصنيف في حالة وقوع خطأ من خبرائها في تحديد الدرجة الممنوحة للسفينة. ومسؤولية شركات التصنيف في مواجهة المالك أو المجهز الذي تعاقد معها مسؤولية تعاقدية والتزامها في هذا الصدد ببذل بعناية.

وتبرأ شركة التصنيف من المسؤولية إذا كان ثمة خطأ من المتعاقد معها المضرور، ويتمثل ذلك الخطأ في عدم الوفاء بالالتزامات التي يفرضها عليه القانون أو العقد، وأهم التزامات المالك أو المجهز هو وجوب إخبار شركة التصنيف بالتعديلات وأعمال الصيانة والتلفيات التي يمكن أن تؤثر على درجة السفينة، وكل تقصير في مثل هذا الالتزام الأساسي يحول بين الخبير وحسن أدائه للعمل ويبرر نفي مسؤولية شركة التصنيف عن الأضرار التي تحدث على السفينة.

المطلب الرابع: جنسية السفينة

إن الجنسية هي الرابطة القانونية والسياسية التي تنشأ بين الأشخاص لا بين الأموال. فطرفا الجنسية هما الشخص الطبيعي أو الاعتباري من جهة والدولة باعتبارها شخصا اعتباريا من جهة أخرى⁴⁰. ولكن رغم إنكار البعض لتمتع السفينة بالجنسية إلا أن اتفاق غالبية الفقه وأجمعت كافة التشريعات على ضرورة تمتع السفينة بالجنسية، ونظرا لتنقلها بين موانئ الدول عبر أعالي البحار حيث تكون في أمس الحاجة إلى نظام قانوني يحدد مركزها ويقدم لها الحماية من طرف دولتها أثناء الحرب والسلام.

³⁸-المرسوم 72-176 الصادر في 1972/10/05 الذي يحدد كيفية الاعتراف بشركات التصنيف العالمية لتصنيف السفن الجزائرية، فإن الاعتراف يتم بموجب قرار من وزير الدولة المكلف بالنقل بناء على اقتراح مدير البحرية التجارية بعد وضع ملف طلب الاعتماد من طرف هذه الشركات.

³⁹- بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 61.

⁴⁰-محدد اسعد، القانون الدولي الخاص، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1989، ص100.

قد لا تكون للشخص الطبيعي جنسية، كما قد تكون له عدة جنسيات، أما السفينة فإنها إن لم تكن لها جنسية تعتبر قرصانا، والقرصان عدو مشترك لكل الدول، كذلك فإنه لا يمكن أن تكون للسفينة أكثر من جنسية إذ يعني ذلك خضوعها لأكثر من نظام قانوني ولإشراف أكثر من دولة⁴¹.

ولدراسة جنسية السفينة يجب التطرق إلى شروط لاكتساب السفينة جنسية دولة معينة (الفرع الأول). ثم الآثار المترتبة عن تمتع السفينة بجنسية دولة معينة (الفرع الثاني). ثم طرق إثبات الجنسية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: شروط لاكتساب السفينة جنسية دولة معينة

المتفق عليه أن كل دولة لها كل الحرية لتحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، وهي الشروط التي ترى فيها الدولة ضمانا تكفل ولاء السفينة لها، غير أن هذا الولاء هو بطبيعته ولاء يرتبط بالظروف الاقتصادية والصناعية والخبرات الفنية للدولة. لذلك نجد اختلاف في تشريعات الدول في الشروط اللازمة لتوافرها لمنح الجنسية للسفينة من دولة إلى أخرى. وذلك نظرا لاختلاف إمكانيات الدولة وحاجياتها المادية والفنية، على أنه يمكن حصر هذه الشروط في شرط البناء الوطني (أولا)، شرط الملكية الوطنية (ثانيا)، شرط الطاقم الوطني (ثالثا).

أولا - شرط البناء الوطني:

يقصد بشرط البناء الوطني أنه حتى تكتسب السفينة جنسية دولة معينة، يجب أن تكون هذه السفينة مبنية في مصانع تلك الدول. وهذا الشرط لا يلزم إلا الدول التي تعرف بناء السفن فيها ازدهارا كبيرا، وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها، وأيضا حماية صناعة السفن من المنافسة الخارجية وتشجيعها ومن خلال ذلك حماية مناصب العمل وبين هذه الدول الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا. وكانت فرنسا تشترط هذا الشرط في قانونها الصادر في 21 سبتمبر 1793 إلى جانب شرطين آخرين، ثم تخلت عنه في القانون الصادر في 19 ماي 1866. وسبب تخليها عنه هو ارتفاع تكلفة بناء السفن في المصانع الفرنسية. ثم أخذت مرة أخرى بشرط البناء الوطني مع إجازة منح الجنسية أيضا للسفن التي بنيت في

⁴¹ E. du Pontavice et P. Cordier, navire et autres bâtiments de mer, juris-classeurs com, Fascicule 1045, 1991. , p15-G. Ripert, op. cite. , p5E. Du Pontavice et P. Cordier, navire et autres bâtiments de mer, op.cit, p15-Chauveau, traité de droit maritime, Paris, 1985, p88

الخارج شريطة تسديد رسوم استيرادها، وذلك لحماية صناعة السفن الفرنسية، وهذا الى جانب توفر الشروط الأخرى المطلوبة للحصول على الجنسية الفرنسية⁴².

جاءت التشريعات العربية ومنها التشريع الجزائري خالي من شرط البناء الوطني لاكتساب السفينة لجنسية الدولة. لأن هذه الدول تفتقر لمثل هذه الصناعة أم أنها تتوفر فقط على صناعة السفن الصغيرة الخاصة بصيد الأسماك.

ثانيا - شرط الملكية الوطنية:

يقصد بهذا الشرط أن تكون السفينة كلها أو بعضها مملوكة من طرف وطنيين سواء كانوا أشخاصا طبيعيين أو معنويين. وشرط الملكية الوطنية هو شرط مشترك بين العديد من التشريعات البحرية. إذ تشترط الدول لاعتبار السفينة وطنية أن تكون كلها أو على الأقل بعضها مملوكا لمواطنيها أو رعاياها، مما يضمن خضوعها وتبعيتها لها سياسيا واقتصاديا. تأخذ بهذا الشرط كل الدول باختلاف نسبة الملكية المشتركة للوطنيين، ففي بريطانيا فلا تحتاج إلى استثمار رؤوس الأموال الأجنبية في أسطولها التجاري، تشترط لمنح جنسيتها لسفينة ما أن تكون مملوكة بنسبة مائة بالمئة لأشخاص يحملون الجنسية الانجليزية سواء بال ميلاد أو بالتجنس. أما إذا كانت المالكة شركة، فإنه يجب أن يكون المركز الرئيسي لأعمالها داخلا في نطاق التراب الانجليزي.

يفرق المشرع الفرنسي في هذا الصدد بين ما إذا كانت السفينة مملوكة لأشخاص طبيعيين أم أشخاص معنويين. ففيما يتعلق بالأشخاص الطبيعيين يشترط لكي تكتسب السفينة الجنسية الفرنسية أن تكون مملوكة في نصفها على الأقل لفرنسيين يقيمون في فرنسا ستة أشهر على الأقل سنويا أو لهم فيها موطنا مختارا. أما بالنسبة للأشخاص المعنويين فيجب أن تكون السفينة مملوكة كلية لشركات تتخذ من فرنسا مركزا لإدارتها، وأن تكون خاضعة للرقابة الفرنسية والتي يختلف أسلوبها لنوع الشركة الخاضعة للرقابة⁴³.

أما الجزائر فلقد تغيرت نسبة الملكية الوطنية من خلال التعديلات التي أدخلت على القانون البحري الجزائري. فكانت تنص م28 ق.ب.ج قبل تعديلها بموجب القانون 98-05 المؤرخ في

⁴²-حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983، ص4.

⁴³- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2001، ص88.

1998/06/25 تشترط لتمتع السفينة بالجنسية الجزائرية أن تكون مملوكة بنسبة 51% لأشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية، وهذه النسبة تتماشى مع حاجة الدولة الجزائرية لرؤوس الأموال الأجنبية وتمكين الجزائر من بسط الرقابة والإشراف الفعلي على سفنها.. ثم رفعت نسبة الملكية الوطنية المشتركة للوطنيين إلى 100% بموجب م28 ق.ب.ج⁴⁴.

ثالثا- شرط الطاقم الوطني:

يقصد بشرط الطاقم الوطني أن يكون ربان السفينة والعاملون في السفينة أي أفراد الطاقم كله أو نسبة معينة منه من الوطنيين حتى تكتسب السفينة جنسية الدولة. وتأخذ بهذا الشرط الدولة التي تتوافر لديها الخبرات الفنية البحرية القادرة على إدارة السفن وقيادتها من أجل حماية اليد العاملة الوطنية من المنافسة الأجنبية، الحكمة من ذلك أن ولاء السفينة للدولة المانحة للجنسية يتحقق أكثر بواسطتهم. وخاصة حينما تكون السفينة في أعالي البحار أو في ميناء خاضعة لولاية دولة أجنبية.

يشترط المشرع الجزائري أن يكون مجموع طاقم السفينة جزائريا رغم افتقار الجزائر لبعض الخبرات الفنية وهذا ما نصت عليه م/5 ق.ب.ج: "... كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر،.....".

تنص م413 من ق.ب.ج على: "يجب أن يكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكّل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية". ... " .

الفرع الثاني: الآثار المترتبة عن تمتع السفينة بجنسية دولة معينة

يترتب على اكتساب السفينة لجنسية دولة ما وجوب رفعها لعلم تلك الدولة، وبذلك تقوم الدولة بحماية السفن الوطنية (أولا)، كما تخضع السفينة لقانون الدولة المانحة للجنسية (ثانيا)، والجنسية ضابط إسناد في حالة تنازع القوانين (ثالثا).

أولا- بسط الدولة حمايتها على سفنها الوطنية:

تتمثل في حصول السفينة على حماية الدولة من خطر انعدام الجنسية المتمثل في التعرض والاستيلاء من قبل سفن الإقليمية للدولة التابعة لها وكذلك في الدولة الأجنبية من قبل قنصل دولتها. وفي

⁴⁴-المادة 28 معدلة ومتممة بالمادة 7 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر، العدد 47.

زمن الحرب تحتمي السفينة المحايدة بعلمها من خطر الاستيلاء عليها كغنيمة بحرية عند وجودها في أعالي البحار. ولذلك يعتبر رفع العلم هو القرينة على تمتع السفينة بجنسية دولة معينة وهو حق حسب م 27 من ق. ب. ج وهو التزام أيضا حسب م 25 من ق. ب. ج. وعدم رفع العلم في عرض البحر يعرض السفينة لمعاملتها في عرض البحر كسفينة قرصنة وهي جريمة دولية.

ثانيا - خضوع السفينة لقانون الدولة المانحة للجنسية:

يعني تطبيق القانون في تنظيم سلوك الطاقم المتواجد على متن السفينة. وكذلك يعني ممارسة سلطة الرقابة والإشراف على السفينة تحقيقا للمصلحة العامة، مثل مراقبة السفينة والترخيص بالملاحة ومنح شهادة السلامة لسفن الركاب وفقا م 189 ق. ب. ج. والتأكد من توفر شروط كفاءة الطاقم وفقا م 386 وما بعدها ق. ب. ج. كما يتوجب حمل أوراق السفينة على متنها أينما ذهبت، يتعلق بعضها بإثبات حالتها المدنية وبعضها الآخر يتعلق بنظام التجارة البحرية وتتص على هذه الأوراق م 189 إلى 209 ق. ب. ج تحت عنوان شهادة الملاحة ووثائق السفينة المحمولة على متنها من بينها شهادة الجنسية وشهادة الملاحة ودفتر البحارة ورخصة المرور. ووثائق أخرى هي شهادة الحمولة، شهادة الرتبة شهادة صلاحية السفينة للملاحة، شهادة الأمن والشهادة النظامية للمعاينات المفروضة، دفتر السفينة، يوميات الماكينة والراديو، والوثائق الجمركية والصحية⁴⁵.

ثالثا - الجنسية ضابط إسناد في حالة تنازع القوانين:

تعتبر الجنسية ضابط إسناد في تحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع والتصرفات الحادثة على متنها أثناء وجودها في موطنها أو في أعالي البحار أو مياه دولة أجنبية. بالنسبة لسفن الملاحة العامة فإنها تمثل سيادة الدولة التي تحمل جنسيتها فيطبق بصدها في المواد الجنائية قاعدة القانون والاختصاص القضائي لدولة العلم أينما وجدت.

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

⁴⁵ - بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 71 و 72.

وتأخذ إنجلترا بفكرة اختصاص القانون والقضاء الإقليمي أي قانون وقضاء دولة الميناء الذي ترسو فيه السفينة والمياه الإقليمية.

وتأخذ فرنسا بفكرة قانون جنسية السفينة ما عدا في حالات معينة تأخذ بقانون الإقليم الذي تتواجد فيه السفينة وذلك إذا امتدت أثار الجريمة المرتكبة على متن السفينة إلى رصيف الميناء ومست بمصالح أحد الوطنيين أو تسببت في الإخلال بالنظام الأعم للميناء، أو إذا طلب ريان السفينة تدخل السلطات المحلية. وريان المسائل المدنية فإنه ينبغي الرجوع إلى قواعد القانون الدولي الخاص، لكي في المسائل المتعلقة بطاقم السفينة، فالاتجاه العام يرجع تطبيق قانون علم السفينة، مثلاً على عقد العمل البحري، والرهن وحقوق الامتيازات البحرية⁴⁶.

الفرع الثالث: طرق إثبات الجنسية

تنص م 27 من ق ب ج على ان: "أن الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية". إذا العلم هو الوسيلة المادية التي تثبت هوية السفينة في المجتمع الدولي لأن تمتع السفينة بجنسية دولة معينة هو الذي يمنح لها الحق في رفع علم تلك الدولة.

كما سبق القول، فإن العلم هو الوسيلة المادية الظاهرة التي تسمح بمعرفة جنسية السفينة وهي في عرض البحر وهو بالنسبة للدول التي تربط رفع العلم بتمتع السفينة بجنسيتها وهذا هو الحال بالنسبة للجزائر. لكن العلم يبقى قرينة بسيطة على جنسية السفينة لأن السفينة ممكن أن ترفع علم دولة أخرى بإذن منها مثلما هو الحال بالنسبة للدول التي تربط رفع علمها بتسجيل السفينة في إحدى موانئها، وهي دول أعلام الملائمة⁴⁷، مثل ليبيريا وبناما، والهندوراس، وكورستاركا. وبذلك فإن العلم المرفوع في هذه الحالة لا يعبر عن جنسية السفينة. لذلك يمكن إثبات الجنسية بوسيلة أخرى وهي الشهادة التي تصدرها

⁴⁶-مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2006، ص7.

⁴⁷- أعلام الملائمة: يعني أن الدول تسمح لأي سفينة مهما كانت جنسيتها أن ترفع علمها إذا كانت مسجلة في إحدى موانئها. وقد ترتب عن ذلك أن أصبحت في أواخر سنة 1978 حوالي 80 % من السفن التي تحمل العلم الليبيري هي في الأصل سفن أمريكية يونانية، والتجأ أصحاب هذه السفن للتسجيل في ليبيريا لرفع العلم الليبيري نظراً لملائمته لهم من حيث دفع الضرائب والرسوم، والتهرب من الرقابة الإدارية والأمنية فيما يتعلق بشروط العمل وأجر العمال والضمانات الاجتماعية وتفتيش السفن لضعف الجهاز الرقابي والإشراف الفعلي على السفن في تلك الدول بالمقارنة مع أمريكا واليونان. ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 45-47.

السلطات البحرية المختصة بعد تسجيل السفينة في سجل السفن. وهذه الشهادة قد تكون شهادة الجنسية أو شهادة تسجيل السفينة.

المطلب الخامس: النظام الإداري للسفينة

تخضع السفينة إلى نظام إداري يهدف إلى إحكام رقابة عليها باعتبار أن سلامة السفينة أمر مهم يهم الدولة كفالاته. ولتحقيق ذلك فإنه يتعين توافر الصلاحية في السفينة حتى يتسنى تسجيلها وهو ما تحرص الدولة على التحقق منه ومراقبته، ويقتضي إشراف الدولة على السفن احتفاظ الريان بوثائق معينة على ظهر السفينة. وسنفصل كل ذلك بعرض نظام تسجيل السفينة (الفرع الأول)، ثم أوراق السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: نظام تسجيل السفينة

رغم أن السفينة مال منقول إلا أن التشريعات البحرية عامة، وفي مجالات عدة، تعاملها معاملة العقار، ويبدو ذلك جليا من إخضاعها للتسجيل في سجلات خاصة، ومن إيجاب شهر ما يرد عليها من تصرفات في سجل السفن بمكتب التسجيل المختص.

ولجأ المشرع لذلك لما للسفينة من أهمية اقتصادية، وتبدو أهمية التسجيل في تمكن الدولة من معرفة قوة أسطولها التجاري، وإحصاء السفن الوطنية بما يمكن للدولة من التحقق من كفايتها وكفاءتها والإشراف الإداري عليها، ومن الناحية القانونية فإن أهمية التسجيل تظهر في تمكين الأفراد من الاطلاع على كل التصرفات القانونية المتعلقة بالسفينة التي يريدون التعامل معها ويتصرفون على أساسها.

وينص القانون البحري الجزائري على إلزامية إخضاع كل السفن للتسجيل في دفتر تسجيل السفن دون استثناء، سواء كانت تجارية أو للصيد والنزهة. ولقد نص المشرع الجزائري على تعرض السفينة للشطب من دفتر التسجيل السفن بمجرد فقد خاصية سفينة أو فقدتها للجنسية الجزائرية. لذلك نتناول فيما يلي الإجراءات المتبعة للتسجيل (أولا)، ثم شطب السفينة من التسجيل (ثانيا).

أولاً- الإجراءات المتبعة للتسجيل:

إذا أراد مالك السفينة تسجيلها عليه أن يتبع إجراءات معينة وهي أن يقدم طلباً إلى مصلحة التسجيل البحري الموجود في الميناء الذي اختاره موطناً لها. ويجب على مالك السفينة طالب التسجيل أن يقدم كل البيانات التي من شأنها أن تعين السفينة تعييناً ذاتياً، ويجب أن يرفق طلب التسجيل بجميع المستندات التي تثبت وتؤيد صحة البيانات المدرجة في الطلب، كسند الملكية وقرار الاسم وشهادات المعاينة الصادرة من هيئات تصنيف السفن والخاصة بدرجة السفينة وشهادة الحمولة. ويتم إيداع الطلب لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة وفقاً م 34 ق ب ج مرفق بكل الوثائق التي تؤكد صحة البيانات المقدمة.

وعندما تحصل مصلحة التسجيل البحري على طلب التسجيل مرفقاً بكل الوثائق التي تثبت صحة البيانات الواردة فيه، تخصص للسفينة المراد تسجيلها سجل وفقاً م 35 من ق ب ج التي تنص:

يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية:

أ-رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة،

ب-عناصر شخصية السفينة،

ج-تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ،

د-اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكيين شركاء،

أدرجت أسماؤهم ومحل إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصصهم النسبية بالسفينة،

هـ-سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر

غير مالكيها،

و-التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي

بالسفينة،

ز-نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها،

ح-سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل."

بعد تسجيل السفينة تسلم الإدارة المختصة شهادة لمالكها تكون مشتملة على كل البيانات الخاصة

بالسفينة. وتقوم شهادة التسجيل بدور هام في عملية الإثبات. فهي الوثيقة الأساسية لإثبات جنسية السفينة

وتحديد ذاتيتها من كل الحالات. حيث هي سجل لحالتها المدنية، ومن ناحية أخرى تقوم هذه الشهادة

دليلاً على ملكية السفينة للشخص الذي تصدر باسمه، وإن كانت تعد قرينة بسيطة على الملكية بحيث

يجوز إثبات عكسها⁴⁸.

⁴⁸- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 68.

وكل تعديل يطرأ على البيانات المسجلة في سجل السفينة يخضع للتسجيل بنفس الطريقة التي يتم بها تسجيل السفينة لأول مرة حسب م 36 من ق ب ج.

ثانيا- شطب السفينة من التسجيل:

حددت م 37 من ق ب ج الحالات التي تشطب فيها السفينة من دفتر التسجيل على النحو التالي: "تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية:

إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت،

ب-إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة،

ج-إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح،

د-إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة،

هـ-إذا فقدت خاصية سفينة،

و-إذا بيعت إلى الخارج."

الفرع الثاني: أوراق السفينة

يقصد بأوراق السفينة الدفاتر والتراخيص والشهادات وكافة المستندات التي يتعين أن تحملها السفينة، وتلعب هذه الأوراق دورا هاما في الإثبات. حيث هي وسيلة لإثبات هوية السفينة والتأكد من أنها تستوفي جميع الشروط والإجراءات التي تفرضها عليها القوانين المعمول بها في الملاحة البحرية. ولها أيضا دور في إثبات جميع التصرفات والوقائع التي تحدث على السفينة أثناء قيامها بالرحلة البحرية. إذا نتناول فيما يلي، أوراق إثبات الهوية (أولا)، ثم أوراق إثبات التصرفات والوقائع التي تحدث على متن السفينة (ثانيا).

أولا- أوراق إثبات الهوية:

نصت م 189 الفقرة الثانية من ق ب ج على أوراق أثبات هوية السفينة وتتألف من: دفتر الجنسية (أ)، ودفتر البحارة (ب)، ورخصة مغادرة الميناء (ج).

أ-دفتر الجنسية:

وتمنح هذه الشهادة من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة في مكان تسجيل السفينة وهي إدارة التسجيل البحري. ويذكر في شهادة الجنسية اسم ونوع وموصفات السفينة الرئيسية من حمولة ودرجة واسم صاحبها ومجهزها ومكان تسجيلها، وكذلك جميع البيانات التي يتضمنها سجل السفينة، كالتأمينات العينية

والأعباء التي تتحملها السفينة. وتجدد شهادة الجنسية من نفس السلطة التي أصدرتها كلما تغيرت إحدى البيانات أو عنصر من عناصرها كتغيير الاسم أو مكان التسجيل أو انتقال ملكيتها إلى شخص آخر⁴⁹.

ب- دفتر البحارة:

ويحتوي هذا الدفتر على أسماء البحارة ومهامهم على متن السفينة، وقيمة المبالغ التي صرفت لهم قبل السفر وكذلك جميع المعلومات الخاصة بكل بحار كتاريخ الميلاد ومكان الميلاد وجنسيته، والفحوص الطبية التي أجراها البحار على نفسه، ورقم كراس الملاحة الخاصة بكل بحار ومكان إصداره وتاريخه. ولا يكتسب دفتر البحارة، أو دفتر طاقم السفينة كما يسميه المشرع البحري الجزائري، صفة شهادة الملاحة إلا إذا تم التأشير عليه من طرف السلطة الإدارية بعد القيام بالتحقيقات الضرورية الخاصة بالفحوص حية الطبية وشروط الكفاءة المطلوبة في الطاقم وكذلك صلاحية عقود العمل البحرية للبحارة المبحرين على السفينة.

ج- رخصة مغادرة الميناء:

وتمنحها السلطة الإدارية البحرية لريان السفينة بعدما تتأكد من أن السفينة تحوز شهادة الجنسية طبقا للإجراءات المنصوص عليها في القانون الجزائري، وأن دفتر البحارة قد تم التأشير عليه من نفس السلطة وأن السفينة قد استوفت جميع الشروط التي تؤهلها للقيام بالملاحة البحرية وذلك بالاطلاع على شهادة السلامة التي تمنح للريان بعد تفتيش السفينة من طرف لجان التفتيش وعقد التأمين وصلاحيته لمدة الرحلة البحرية.

ثانيا - أوراق إثبات التصرفات والوقائع التي تحدث على متن السفينة:

تلتزم جميع السفن التي تتجاوز حمولتها الإجمالية 30 طن أن تحمل على متنها بالإضافة إلى الأوراق التي تثبت هويتها دفاتر تمسك يوميا من طرف ريان السفينة لتدوين فيها جميع الحوادث المتعلقة بالملاحة أو الطاقم، وهي تتألف من دفتر السفينة (1) ويوميّات الماكينة والراديو (2).

1- دفتر السفينة:

باستثناء سفن النزهة يجب على كل سفينة تجاوزت حمولتها الإجمالية 30 طن أن تحمل على متنها دفترا يرقم عليه من طرف السلطة الإدارية البحرية، ويكون ممسوكا من طرف الريان ويخضع لتأشير السلطة الإدارية البحرية كل ستة أشهر.

⁴⁹ - ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 50.

يجب أن تدون في هذا الدفتر يوميا جميع الحوادث المتعلقة بالملاحة والحوادث الطارئة على متن السفينة سواء تعلقت بالسفينة أو الطاقم أو البضاعة أو المسافرين، كما يجب أن يتضمن دفتر السفينة سردا لجميع القرارات التي اتخذت بشأن هذه الحوادث، ويجب ذكر الحالة الجوية للبحر والملاحظات اليومية الخاصة بالطرق التي سلكتها السفينة، وسرعتها، كما يجب أن يتضمن كشفا لجميع العمليات التجارية التي أجراها الريان في حدود سلطته وتدون في دفتر السفينة كذلك كل المخالفات التي يرتكبها طاقم السفينة و العقوبات التأديبية المحكوم بها على هؤلاء من طرف ريان السفينة، وكذلك تسجيل الولادات والوفيات التي تحدث على متن السفينة وهي في عرض البحر. ويلزم الريان بتقديم دفتر السفينة عند الطلب إلى السلطة الإدارية البحرية أو أي عون من أعوان مراقبة الشواطئ في البحر للاطلاع عليه⁵⁰.

2-يوميات الماكنة والراديو:

تخضع يوميات الماكنة والراديو لنفس الشروط التي يخضع لها دفتر السفينة فيما يتعلق بوجوب ترقيمها والتأشير عليهما من طرف السلطة الإدارية البحرية، غير أنها تمسك من طرف ضابط الميكانيك فيما يخص يومية الماكنة وضابط البرق اللاسلكي فيما يخص يومية الراديو. وتشاهد هتان يوميا من طرف ريان السفينة⁵¹.

ويجب أن تتضمن يوميات الماكنة كمية الوقود المأخوذ عند الذهاب والاستهلاك اليومي لجهاز الدفع، وكذلك كل ما يخص سير وخدمة جهاز الماكنة، والتعطيلات التي طرأت عليه والاجراءات المتخذة لإصلاحه.

ويجب أن تتضمن يوميات الراديو ذكر كل التبليغات اللاسلكية والبرقيات الصادرة من والواردة الى السفينة، وكذلك كل ما يخص الراديو على غرار جهاز الدفع. وتنص م208 ق ب ج أنه: "يكون لدفتر السفينة ويوميات الماكنة والراديو قوة الثبوت بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس.

⁵⁰- ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص51.

⁵¹-ملزي عبد الرحمان، نفس المرجع، ص52.

المطلب السادس: حق ملكية السفينة والحقوق العينية التبعية الواردة عليها

إن السفينة بوصفها مالا، يمكن أن تكون محلا للحقوق التي ترد على الأموال، سواء كانت حقوقا أصلية أو عينية. وسنتطرق فيما يلي لدراسة ملكية السفينة (الفرع الأول)، ثم الحقوق العينية التي قد ترد على السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: ملكية السفينة

السفينة كما سبق الإشارة إليها هي مال منقول تخضع لأحكام المنقولات باستثناء حكم تملكه بالحيازة. وكسب ملكية السفينة منها ما يخالف من بعض الوجوه كذلك الخاصة بكسب ملكية المنقول حتى يكاد يشبه في أحكامه أحكام كسب العقارات.

ولهذه الأسباب تتمتع السفينة بطبيعة خاصة من أجل ضمان استمرار استغلالها. وقد ورد بالقانون البحري الجزائري بعض الأحكام المتصلة بكسب ملكية السفينة على نحو جعل من امتلاك السفينة تتم إما عن طريق الشراء وإما عن طريق البناء. وسوف تكتفي بالتطرق إلى كسب ملكية السفينة بالشراء والبناء فقط، لأن المشرع الجزائري ذكرهما على وجه التحديد في م 50 ق ب ج، وربما لكونهما السببان البارزان في الحياة العملية. لذلك سنتطرق للشراء (أولا)، ثم البناء (ثانيا).

أولا - الشراء:

إن شراء السفينة أهم أسباب ملكية السفينة. وهو يحصل بناء على عقد يسمى عقد شراء بالنسبة للمشتري وعقد بيع بالنسبة للبائع ومن ثمة كقاعدة عامة. كغيره من عقود البيع المنصبة على سائر الأموال، لكن خصه المشرع البحري بأحكام تجعله متميزا، وسوف نبين شروط بيع السفينة وأثارها لكونها توضح تميز هذا العقد.

لعقد بيع السفينة شروط موضوعية وشروط شكلية. فالشروط الموضوعية تتعلق بمحل العقد فحسب أحكام البحري، لا يكون محلا لبيع إلا إذا كانت القائمة المبيعة ينطبق عليها الوصف القانوني للسفينة المحدد في المادة الثالثة عشرة. كما أن البيع يشمل السفينة وملحقاتها متى لم ينص صراحة على استبعاد الملحقات. كما تخضع جميع عقود بيع السفن، وبصرف النظر عن الغرض المخصصة له (تجارية، صيد، نزهة)، لنصوص القانون البحري⁵².

⁵² -بوجيلة علي، موجز في القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الرابعة كلاسيك، كلية الحقوق، جامعة

قسنطينة، 2012-2013، ص 61.

ويجب أن يكون البائع مالكا للسفينة أو موكلا من المالك أو المالكين لبيعها، و ترتباً على ذلك لا يجوز للربان أن يبيع السفينة دون توكيل خاص من مالكيها م 583 ق ب ج تعطي للربان حق تمثيل مجهز السفينة بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسة المجهز الرئيسية أو أحد فروعها لغرض الاحتياجات العادية للسفينة و الرحلة، و قد أوضحت م 584 ق ب ج نطاق ذلك الحق بحصرها في الاستدانة باسم المجهز و عقد القرض باسم هذا الأخير في الحالة التي تكون فيها هذه العمليات ضرورية لتغطية مصاريف السفينة وإتمام أفراد طاقم السفينة أو التمويل وحماية حمولة السفينة وبصفة عامة لاستمرار الرحلة ، وفيما إذا أعلم المجهز و لم يقدم الوسائل اللازمة أو عندما يتضح بأن الاتصالات مع المجهز غير ممكنة. ولا يمكنه وفقا م 585 ق ب ج القيام بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز.

وتضيف ما 586 ق ب ج بأنه إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة والرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية أو أحد فروعها، فهو يمثل المجهز أمام القضاء سواء كان هذا الأخير مدعيا أو مدعى عليه، شريطة ألا يتم تعيين ممثل آخر له.

ويقيد المشرع الجزائري في م 51 ق ب ج نقل ملكية السفينة جزائرية أو جزء منها لأجنبي إلا بالحصول على رخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة. والحكمة من ذلك أنقل ملكية سفينة جزائرية لأجنبي يضر بحجم الأسطول التجاري الوطني، كما تضيف م 71 ق ب ج بأن تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية. ويعد هذا النص سدا منيعا في وجه التحايل على الملكية الوطنية للسفينة.

وإذا حدث أن بيعت بيعا صحيحا بعد الحصول على ترخيص قانوني، ترتب على ذلك التصرف فقدان الجنسية الجزائرية، وتعين طبقا لنص م 37 ق ب ج، شيئا من دفتر تسجيل السفن الجزائرية. وتترتب آثار على عقد بيع السفينة، أهم أثر بجانب البائع ويترتب هذا الأثر عند صب عقد البيع في شكله الرسمي وتسجيله في دفتر تسجيل السفينة. بينما يقع على المشتري التزام دفع الثمن المتفق عليه في العقد. ولم يضع المشرع البحري نصا يخص وقت استحقاق الثمن، ومن ثمة يتم الرجوع بشأنه للقواعد العامة. وفي هذا تنص م 338 ق م ج على أن ثمن المبيع يستحق وقت تسليم المبيع ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقرر خلاف ذلك⁵³.

⁵³ - بوحجيلة علي، المرجع السابق، ص 62.

ثانيا - البناء:

تنص م50 ق ب ج على أن البناء من أهم الطرق الخاصة لاكتساب ملكية. ويتخذ بناء السفينة ثلاثة صور هي، البناء المباشر أو البناء الاقتصادي(1)، وصورة عقد الاستصناع (2)، أخيرا صورة البناء بضمن جزافي .

1-البناء المباشر:

يقوم طالب بناء السفينة ببناء السفينة لنفسه فهو الذي يبرم عقود راء المواد اللازمة وعقود استخدام اليد العاملة والمهندسين، وبصفة عامة يقوم بكل العمليات التي يتطلبها بناء السفينة. ولهذا فهذه الصورة لا تثير أية صعوبة فيما يخص الجهة المالكة للسفينة خلال البناء، لأنه لا شك أن طالب السفينة هو البناء هو المالك لأي جزء تم انجازه من بناء السفينة. وبذلك يدخل ضمن أموال تقيسته⁵⁴. كما يمكن لطالب البناء أو طالبه إن تعلق الأمر بسفينة على الشيوخ وفقا للمواد 57،58،59 ق ب ج أن يرهن الجزء الذي تم بناؤه رفقة المواد وآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة التي هي في طور الإنشاء وإذا بيعت بعد ذلك تنتقل إلى المشتري بالرهن أو الرهون المرتبة عليها.

غير أنه إذا كان في السابق، لهذه الصورة وجود في الحياة العملية، فإنها أصبحت في الوقت الحاضر نادرة الاستعمال لبناء السفن التجارية الضخمة التي تتطلب تكاليف كبيرة يعجز الفرد الواحد على توفيرها لما تقتضيه ورشة بناء السفن من توظيف رؤوس أموال ضخمة. واعتبرت العقود التي أبرمها صاحب السفينة مع المهندسين والعمال عقود عمل يسري عليها قانون العمل.

2- عقد الاستصناع:

في هذه الصورة يقوم طالب بناء السفينة بتقديم الأدوات أو المواد اللازمة للبناء، بينما يقوم الباني الذي هو مقاول أو شركة متخصصة بتقديم العمل والخبرة الفنية للذان يحولان تلك المواد إلى سفينة دون أن يكون لطالب البناء أي إشراف فني على الباني، وذلك مقابل ثمن الاتفاق عليه. وتكون الملكية منذ بداية البناء وخلال فترة البناء لطالب البناء، لأن ملكيته للمعدات ومواد البناء هي الأصل، ولا يغير العمل المأجور الذي يضيفه الباني من صفته. وينجر عن ذلك دخول جزء السفينة المتمم والآلات والمعدات التي

⁵⁴ - بوحيلة علي، المرجع السابق، ص62.

لم تركب بعد في تفليسة طالب البناء إذا أفلس قبل اكتمال بنائها، في حين يظل الباني أجنبيا هذا من جهة، كما يحق لطالب البناء وحده أن يرتب عليها ما يراه من رهون⁵⁵.

3- صورة البناء بثمن جزافي:

البناء بثمن جزافي يجري بها العمل في الوقت الحاضر تتم عن طريق البناء الذي يبرم بين طالب البناء وإحدى مصانع بناء السفن، فيلتزم هذا الأخير بتسليم السفينة بعد تمام بنائها لطالب البناء مقابل ثمن جزافي يتفق عليه المتعاقدين.

رغم أنه لأول وهلة يظهر هذا العقد كعقد مقاول، لأن عقد المقاول يقوم المقاول بإتمام بناء على طلب رب العمل ولحسابه، ويعتبر رب العمل مالكا لكل جزء يتم من العمل، بينما في عقد بناء السفينة، فإن طالب البناء لا يعتبر مالكا للأجزاء التي تم بناؤها إلا بعد تمام بناء السفينة.⁵⁶

وعلى ذلك فإن الرأي السائد فقها وقضاء يكيف عقد بناء السفينة على أنه عقد بيع لشيء مستقبل محله السفينة التي ستوجد في المستقبل لا الأدوات التي تستخدم في بناء السفينة. وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في م 53 ق ب ج حيث تنص: "تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها، حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، وتتم عملية النقل بتسليم السفينة على أثر التجارب القانونية الإيجابية".

وتترتب على تكيف هذا العقد على أنه عقد بيع لشيء مستقبلي، أن تظل ملكية السفينة للباني خلال فترة البناء إلى غاية تسليمها لصاحبها، وهذا ما لم يتم الاتفاق صراحة في العقد على انتقال ملكية كل جزء متمم إلى طالب البناء، وقت دفع ثمن ذلك الجزء.

وتترتب عن بقاء ملكية السفينة للباني إلى غاية التسليم عدة آثار قانونية وهي تحمل الباني لتبعة الهلاك قبل تسليم السفينة، إذ يفسخ البيع ويسترد طالب البناء الثمن أو أجزاء الثمن المدفوعة، ما عدا إذا كان الهلاك قد حصل بعد إعدار الباني لتسلم السفينة. وإذا أفلس الباني أثناء عملية البناء، فليس لطالب البناء أن يستردها لأنها ملك للباني، وهو يدخل في التفليسة بمقدار ما دفعه من ثمن، ويخضع لقسمة الغرماء كما تعد الرهون المرتبة عليها من طرف الباني خلال فترة بنائها صحيحة لكونها مرتبة من المالك، وبذلك فهي تنتقل لطالب البناء (المشتري) محملة بتلك الأعباء.

⁵⁵ - بوحيلة علي، المرجع السابق، ص 62.

⁵⁶ - ملزي عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 61.

أما طالب البناء فلعل أهم التزام يقع على عاتقه هو دفع الثمن أو أجزائه حسب المتفق عليه في العقد. وأن يتم الدفع أيضا بالشكل وفي المكان والزمان المذكورين في العقد. كما يلتزم بالتقدم لاستلام السفينة بعد اعذاره بذلك. وإذا تخلف عن استلامها وحصل هلاك كلي أو جزئي لها تحمل تبعه ذلك.

الفرع الثاني: الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة

الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة أو التأمينات البحرية ونعني بها الضمانات التي يمكن تقديمها بهدف الحصول على الائتمان اللازم للاستثمارات البحرية.

لقد قام المشرع البحري الجزائري بتنظيم التأمينات العينية التي تضمن للدائنين البحريين الوفاء بديونهم. وقد قرر المشرع ضمانات قانونية لهؤلاء لاستيفاء ديونهم قبل غيرهم من الدائنين عن طريق تنظيمه للامتيازات على السفن في المواد 72 إلى 91 ق ب ج، كما وضع أحكاما للضمانات الاتفاقية عن طريق تنظيمه للرهن البحرية في المواد 55 إلى 71 ق ب ج. ولهذا سندرس على التوالي حقوق الامتياز البحرية⁵⁷ (أولا)، ثم الرهن البحري (ثانيا).

أولاً- حقوق الامتياز البحرية:

تسهيلا للائتمان البحري قرر المشرع الجزائري في م 72 ق ب ج إعطاء حقوق امتياز على السفينة، وهي الحقوق التي تخول للدائن حق تتبع السفينة في أي يد تكون مثل حقوق الامتياز على العقار⁵⁸. فبالرغم من أن السفينة في حقيقتها منقول، إلا أن طبيعتها الخاصة كأداة للملاحة البحرية، اقتضت معاملتها معاملة العقارات من هذه الناحية ويحقق الامتياز البحري، كحق عيني تبعي، نفس الحقوق التي يخولها للعقار. فلدائن صاحب الحق الممتاز ميزتي التقدم والتتبع فيكون من حقه تتبع السفينة في يد كانت. ويكون للدائن الممتاز فضلا عن حق التتبع، حقا في التقدم أو الأولوية في استيفاء دينه قبل سائر الدائنين التاليين له في المرتبة، وقبل الدائنين المرتهنين وقبل الدائنين الممتازين وفقا للقانون المدني، وقبل الدائنين العاديين، وذلك وفقا م 77 ق ب ج. لذلك سنتناول فيما يلي تعداد حقوق الامتياز البحرية (1)، ثم نتناول ترتيب الحقوق الممتازة (2). وأخيرا انقضاء حقوق الامتياز (3).

⁵⁷ - تنص م 982 ق م ج على حقوق الامتياز: "الامتياز يقررها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته.

ولا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نص قانوني".

⁵⁸ - شحات محمد، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، غابة 2010، ص 146.

1-تعداد حقوق الامتياز البحرية.

تنص م 72 ق ب ج: "الامتياز هو تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه."

تستنتج من نص المادة أن الامتياز البحري مثل الامتياز المدني يستند إلى نص ويعطي لصاحبه حق الأفضلية عن الديون غير الممتازة التي سبقتها وفقا للقانون، وأنه امتياز منح بسبب الطبيعة الخاصة للدين⁵⁹.

نصت م 73 ق ب ج⁶⁰: "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة: أ-الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها،

ب-رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد، ج-الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

هـ-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،

و- ديون منشئ أو مصلح السفن والناجمة عن إنشاء وتصليح السفينة، ز-الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الريان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للاستمرار في الرحلة، ح-الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب."

بالإضافة إلى هذه الامتيازات، يجوز للدائنين وفقا لأحكام م 76 ق ب ج التمسك بالامتيازات المقررة في القانون المدني، باعتباره الشريعة العامة في مجال القانون الخاص. على أن الديون التي تستفيد من امتيازات القانون المدني لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهون البحرية.

⁵⁹-المادة 982 من الأمر 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

⁶⁰-المادة 73 معدلة ومتممة بالمادة 12 من القانون 05-98 المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري المؤرخ في 23 أكتوبر 1976.

2-ترتيب الحقوق الممتازة:

الأصل أن ترتيب حقوق الامتياز يخضع للقانون دون اعتبار لذوي الشأن على أن يكون الرهن في كل الأحوال تاليا في المرتبة للامتياز. ومن آثاره أنه يقرر لصاحب الامتياز حق الأفضلية و التقدم و التتبع وفضلا عن ذلك فإن ديون الامتياز لكل رحلة تفضل على ديون الرحلة السابقة بحسب م80 ق ب ج .

لكن هناك استثناء عن هذه القاعدة وهو الاستثناء الخاص بالديون الناشئة عن عقد واحد لاستخدام الملاحين، إذ أنها تعتبر دائما في مرتبة ديون الرحلة الأخيرة، ولو كانت متعلقة برحلة سابقة. وهذا ما نصت عليه م 80فقرة2 ق ب ج: "...بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات ".وقد تقرر هذا الاستثناء لرعاية مصلحة الملاحين⁶¹.

أما فيما يتعلق بترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة فقد تكون الديون المتعلقة برحلة واحدة ممتازة بحسب ترتيبها في م 73 ق ب ج. ولكن يرد استثناء على هذه القاعدة يتعلق بامتياز الديون المستحقة مقابل المساعدة والانقاذ، وامتياز ديون التوريد والإصلاح. إذ أن هذه الامتيازات ترتب ترتيبها عكسيا لتاريخ نشوئها⁶² وفقا لما نصت عليه م 79 ق ب ج. يعني أنه لو قدمت لسفينة مساعدة مرتين في رحلة واحدة، فإن من قدم المساعدة الأخيرة يفضل على من سبقه، رغم أن دينها متعلق برحلة واحدة ممتازة بنص القانون. والحكمة من هذا الاستثناء هي أنه لو لا مصروفات المساعدة الأخيرة ومصروفات الصيانة، لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين⁶³.

3- انقضاء حقوق الامتياز:

تنقضي الامتيازات البحرية، حسب م 87 ق ب ج بسبب مصادرة السفينة من طرف السلطة المختصة، البيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية، وفي حالة النقل الاختياري لمليتها بعد مضي مدة ثلاثة أشهر عن تاريخ تسجيل عقد نقل ملكيتها.

كما تنقضي الامتيازات البحرية عن طريق التقادم بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشأة الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء قبل مهلة السنة وبيعت جبريا، ومع ذلك ينقضي الامتياز

⁶¹-بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 104.

⁶²- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 104 و105.

⁶³-بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 104.

البحري المقرر لديون منشئ أو مصلح السفن الناتجة عن إنشاء وتصليح السفينة عندما تنتهي حياة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحالة، وهذا ما نص عليه المشرع في م 84 ق ب ج.

والقاعدة العامة أن احتساب مهلة سنة تقادم الديون البحرية الممتازة يبدأ مثلما سبق بيانه، من وقت نشأة الدين البحري الممتاز. غير أن م 81 ق ب ج حددت بدقة التاريخ الذي تنشأ فيه بعض الديون البحرية الممتازة حينما نصت على أنه يعد كتاريخ نشوء الديون المضمونة بامتياز بحري ما يلي:

- الإصابة الجسمية لشخص أو فقدان مال أو ضرر يوم حصوله،
- المساهمة بالخسائر البحرية المشتركة يوم حصول الفعل المولد لهذه الخسائر،
- الإسعاف أو الإنقاذ أو رفع حطام السفن يوم انتهاء هذه العمليات،
- فقدان البضائع أو الحقايب أو ضررها يوم التسليم أو اليوم الواجب للتسليم،
- الحالات الأخرى يوم استحقاق الدين.⁶⁴

ثانيا - الرهن البحري:

إن المنقول هو ذلك الشيء الذي يمكن نقله من مكان إلى آخر دون أن يتعرض إلى تلف وهذا التعريف ينطبق على السفينة. فكان من المنطق إخضاع السفينة لقواعد المنقول التي تقضي بانتقال الحيازة من المدين الراهن إلى الدائن المرتهن حتى لا يصطدم حق هذا الأخير في تتبع المنقول بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، لكن المشرع الجزائري في القانون البحري أخضع السفينة لقواعد الرهن الرسمي التي تسري على العقارات في القانون المدني وهذا يعتبر خروج عن قواعد رهن العقار والمنقول التي ينص عليها القانون المدني. فأخضع السفينة للرهن الرسمي الذي يسري على العقارات. رغم أن السفينة تعتبر في نظر القانون منقول. ولعل الحكمة من ذلك أن حيازة الدائن المرتهن للسفينة تعطيل لاستغلالها من طرف مالكيها وإضعاف لائتمانه وهو السبب الذي أنشأ الضمان من أجله. ويضاف إلى ذلك أن بقاء حيازة السفينة في يد المدين الراهن لا يعطل حق الدائن المرتهن في تتبع السفينة، لأن نظامي التسجيل والقيود اللذان تخضع لهما السفينة يقومان مقام الحيازة. سنتطرق فيما يلي لشروط إنشاء الرهن (1)، ثم بيان آثاره (2)، على أن نختم بدراسة أسباب انقضاء الرهن (3).

⁶⁴ - بوجيلة علي، المرجع السابق، ص 68.

1- شروط إنشاء الرهن:

إن الرهن هو وسيلة إنشاء الرهن البحري، فهو دائماً رهن اتفاقي يخضع من الناحية الموضوعية للقواعد العامة التي يخضع لها أي عقد فيما يتعلق بأركانه الموضوعية وعلاوة على ذلك أخضع المشرع الرهن البحري لشروط وإجراءات شكلية لازمة لانعقاده أو نفاذه. وسنتعرض للشروط الموضوعية (أ)، ثم للشروط الشكلية (ب).

أ- الشروط الموضوعية:

تنص م 55 و 57 ق ب ج بأن الرهن البحري ينشأ بموجب اتفاق أو عقد يبرم بين المدين الراهن (مالك السفينة) والدائن المرتهن، يخول حقا عينيا على السفينة. ويشترط أن تتوفر في عقد الرهن البحري الشروط الموضوعية العامة لتكوين العقود من رضا ومحل وسبب، وملكية المدين الراهن للسفينة، وأهليته للتصرف فيها. وبالنسبة لركن الرضا، يشترط المشرع في م 57 ق ب ج حينما تكون السفينة مملوكة على الشيوع، أن يوافق على الرهن أغلبية المالكين الشركاء. ويحق لكل شريك أن يرهن حصته الشائعة.

على أن القانون البحري قد خرج عن القواعد العامة فيما يتعلق بالعناصر التي تكون محل الرهن البحري لاعتباره يرد على السفينة وهي من طبيعة خاصة، لذا وجب تحديد محل الرهن البحري ثم العناصر التي تحل محله⁶⁵. حيث لا يجوز طبقاً م 55 ق ب ج، أن يرد الرهن إلا على سفينة. وبالتالي تستبعد المنشآت العائمة الأخرى التي لا ينطبق عليها الوصف القانوني للسفينة من نطاق الرهن البحري. ويجوز رهن السفينة أياً كان موضوع الملاحة المخصصة له، أي سواء كانت مخصصة للملاحة التجارية للصيد أو للترفيه... الخ.

كما يرد الرهن على السفينة أياً كانت حمولتها، فلا تمييز في ذلك بين السفن الضخمة والسفن الصغيرة، بل يمكن رهنها حتى وهي قيد الإنشاء ففي هذا السياق، تنص م 58 ق ب ج على أن الرهن المرتب على السفينة يشمل: "على كل السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها... وفيما يخص السفينة التي هي قيد الإنشاء، يشمل الرهن البحري المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة قيد الإنشاء".

يشمل الرهن هيكل السفينة وتوابعها دون حاجة إلى النص على ذلك في العقد. غير أنه يجوز استبعاد توابع السفينة بإدراج بند خاص في عقد الرهن. وهذا قرره المشرع البحري صراحة في

⁶⁵ -محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، القاهرة 1999، ص 144.

م 58 ق ب ج. ووعاء الرهن البحري واسع، فإن هلك محل الرهن أو تلف مثلاً لأي سبب كان، انتقل الرهن بمرتبته إلى الحق المنجر عن ذلك كمبرغ التأمين أو التعويض، وكل المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها، وهذا ما قضت به م 62 ق ب ج: "تحل محل السفينة وتوابعها:

أ-التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة،

ب-المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة،

ج-التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة،

د-تعويضات التأمين على هيكل السفينة".

ب-الشروط الشكلية:

يعتبر الرهن البحري رهناً رسمياً على خلاف القاعدة التي تقضي بأنه لا يجوز أن يرد الرهن الرسمي إلا على عقار. ولقد أخذ المشرع الجزائري بشرط الرسمية فأوجب إنشاء الرهن البحري بموجب سند رسمي يحتوي على البيانات الضرورية لتمييز الأطراف المعنية، وذاتية السفينة وقد رتب م 57 ق ب ج على تخلف هذا الشرط البطلان.

كما أوجب المشرع في م 63 ق ب ج شهر الرهن بقيده في دفتر التسجيل الجزائري للسفينة المعنية. ويترتب على هذا القيد حفظ الرهن لمدة 10 سنوات ابتداءً من تاريخ إجرائه. فإذا انتهت هذه المدة ولم يجدد الرهن اعتبر الرهن ملغياً حسب م 66 ق ب ج.

2-أثار الرهن البحري:

لا يترتب على رهن السفينة انتقال حيازتها إلى الدائن المرتهن، بل تبقى تحت حيازة المدين الراهن فيستمر في استغلالها. لكن في المقابل يقع على المدين واجب المحافظة على السفينة وصيانتها حماية لحق الدائن المرتهن. ولهذا الأخير اتخاذ ما يراه من الإجراءات التحفظية والاعتراض على كل عمل أو تقصير يصدر عن الراهن من شأنه المساس بحقه وذلك طبقاً للقواعد العامة. ومنذ الوقت الذي يتم قيد الرهن البحري على النحو السالف الذكر يكون للدائن المرتهن في مواجهة الغير حقاً في التقدم (1-2) والتتابع (2-2) ⁶⁶.

⁶⁶ - علي البارودي، فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، والجوي، المرجع السابق، ص 158.

2-1 - حق التقدم:

يخول الرهن البحري للدائنين المرتهنين استيفاء حقوقهم بالأولوية على الدائنين العاديين ولكن بعد الدائنين الممتازين على السفينة مباشرة.

أما بالنسبة لترتيب الدائنين المرتهنين فيما بينهم فيخضع للقاعدة العامة التي تقضي بأن الأولوية للأسبق في تاريخ القيد.

2-2 - حق التتبع:

لقد نص المشرع في م 67 ق ب ج على هذا الحق للدائن المرتهن حق تتبع السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة. فالدائن البحري المرتهن يباشر حقه في التقدم ولو انتقلت السفينة إلى حائز جديد، ومن ثمة فمهما تعاقبت البيوع على السفينة فإنها تظل مثقلة بحق الدائن المرتهن.

غير أنه يحق للحائز، وفقا للقواعد العامة، أن يختار بين دين الدائن المرتهن والحلول محله، وبين تطهير السفينة... الخ.

3- أسباب انقضاء الرهن:

يترتب على انقضاء الدين المضمون بالرهن انقضاء الرهن تبعا لذلك. كما ينقضي الرهن أيضا بتطهير السفينة من الرهن بقوة القانون في حالة البيع الجبري للسفينة إذ يترتب على حكم مرسى المزداد تطهير السفينة من كل رهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن وينقضي الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن وأخيرا بالتقادم إذا مضت عليه مدة عشرة سنوات من تاريخ تسجيله طبقا م 66 ق ب ج.

الفصل الثاني: البيوع البحرية

يمكن أن تكون السفينة محلا للاستغلال إما بأن تكون هي ذاتها محل العقد كما هو الحال في عقود إيجار السفينة كلها أو جزء منها، أو بأن يتم إبرام عقود ترد على نقل البضائع بواسطة السفينة ومحل العقد هنا "البضائع" وليس السفينة، فالشاحن لا يهتم سوى نقل بضائعه من مكان إلى آخر وقد لا يعرف السفينة أو نوعها أو حتى مالكةا.

وقد تزامن ظهور واستقرار عقود النقل إلى جانب عقود الإيجار أن ظهرت أنواع من عقود البيع التي لا تختلف عن غيرها من البيوع إلا لكونها ترد على بضائع يتم نقلها بحرا وهي مجموعة العقود التي تعرف بالبيوع البحرية.

ويوجد نوع آخر من عقود استغلال السفينة وهي عقود الإرشاد أو عقود القطر وهو ما يعرف بعقود المساعدة البحرية، وهذه الأخيرة ظهرت نتيجة طبيعة الملاحة البحرية وما تطلها من صعوبات عند دخول الموانئ أو الخروج منها أو عبور بعض المضائق والممرات الخطرة.

نستنتج مما تقدم أن دراسة عقود استغلال السفن تستدعي دراسة عقود إيجار السفينة ثم عقد النقل البحري وإبراز الطابع الخاص للبيوع البحرية ثم دراسة عقود الملاحة المساعدة أي القطر والإرشاد. ولكن نحن مقيدون ببرنامج الوزاري وبالتالي نقوم بدراسة البيوع البحرية فقط لأنها تدخل ضمن البرنامج المسطر في مقياس القانون البحري.

البيع البحري هو ذلك البيع الذي يفترض تنفيذه نقل البضائع المبيعة بطريق البحر. ونكون بصدد عقدين متشابهين هما عقد البيع الذي يربط المشتري بالبائع وعقد النقل الذي يربط المشتري أو البائع بالناقل. فارتباط البيع بعقد النقل البحري هو الذي يضيف عليه الطابع البحري و يستتبع خضوعه لقواعد خاصة مختلفة⁶⁷.

وما تجدر الإشارة إليه أن البيوع البحرية لم تكن محل تنظيم تشريعي في أغلب الدول ومنها الجزائر إلا البعض منها مثل فرنسا الذي حرص على معالجة هذه البيوع في قانون التجارة الفرنسي 69-08 المؤرخ في 30 جانفي 1969 والمتعلق بالبيوع البحرية والذي خصصه لمعالجة القواعد الخاصة بتجهيز السفينة وأشخاصها ومعالجة البيوع البحرية في بابه الثاني.

⁶⁷ -محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية 2007، ص 373.

ولكن حظيت البيوع البحرية الدولية بانضمام دولي قادته غرفة التجارة الدولية في باريس حيث تم وضع القواعد الشهيرة المعروفة بـ **الإنكوترمز** وهو اختصار لعبارة " المصطلحات التجارية الدولية"، وهي مجموعة القواعد المتعارف عليها دوليا لتفسير أهم المصطلحات المستعملة في عقود التجارة الدولية مثل **FOB, CFR, CIF** قامت غرفة التجارة الدولية (CCI) سنة 1936 بإصدار مجموعة من المصطلحات السائدة الاستعمال في عقود التجارة الخارجية عرفت آنذاك بـ **أنكوترمز 1936 INCOTERMS** نسبة لسنة صدورها، ولقد ظلت سارية المفعول لمدة سبعة عشر (17) سنة، ثم حلت محلها مجموعة جديدة من المصطلحات عرفت بـ **INCOTERMS 1953** والتي تضمنت 10 عقود للبيع الدولي.

وتمت إضافة عقدان جديان وهما **DDP** و **DAF** وذلك لمسايرة التطور التكنولوجي الذي عرفه النقل الدولي. تمت إضافة عقد آخر وهو **FOB AEROPORT** وفيه تسلم البضاعة للناقل للجوي في مطار القيام سنة 1976.

وتمت إعادة إصدار قواعد **الإنكوترمز** وأضيف لها عقدين جديين هما،

CPT- تسليم البضاعة في مكان الوصول خالصة أجرة النقل.

CIT- تسليم البضاعة في مكان الوصول خالصة أجرة النقل و التأمين.

وعُدلت القائمة في سنة 1990 وتم إضافة عقد جديد و هو **CFR** وتم حذف عقد **CANF**.

ومن أبرز ملامح هذه القواعد كذلك الإشارة إلى نظام تبادل المعلومات إلكترونيا **EDI** وتأثير ذلك على نوع وتداول المستندات التي تنتج باستخدام هذا النظام.

وانطلاقا من **جانفي 2000** وفي إطار المنشور رقم 560 بدأ العمل بالمجموعة الجديدة

INCOTERMS 2000 والتي تضمنت تعديلات جديدة تخص التزامات المصدر والمستورد بينما لم

تتضمن أية عقود جديدة عن تلك الموجودة من قبل.

وبحلول القرن الواحد والعشرين أدى التطور الاقتصادي إلى ارتفاع معدل حدوث النزاعات في

البيوع الدولية وبالتالي لم تتخلف غرفة التجارة الدولية عن مسايرة ركب التقدم وأصدرت

INCOTERMS 2010 مراعاة للتطورات الحاصلة على الساحة الدولية من مناطق حرة وتجارة

إلكترونية وتوفير مقومات الأمن والسلامة الدولية، وبالتالي تم اختصار العدد الكلي من ثلاثة في ظل

قواعد سنة 2000 إلى إحدى عشر (11) سنة 2010 على أن تدخل حيز النفاذ ابتداء من 1 جانفي

2011 حيث تم بموجب ذلك استحداث قاعدتين جديدتين هما **DAP DAT** وهما قاعدتان بديلتان لأربعة قواعد ملغاة من سنة 2000 و هي **DDU DEQ DES DAF**.

وفي آخر تعديل سنة 2020 والذي جاء التركيز على متطلبات أمن التجارة الدولية حيث أنتت غرفة التجارة الدولية بالمصطلحات الجديدة التالية:

1-مصطلح **DPU** بدلا من الشرط **DAT** أي أن التسليم ليس شرط أن يكون في المحطة الطرفية بل يمكن أن يكون في مكان آخر.

2-مصطلح **FCI** تسمح بإصدار سند الشحن بعد الشحن البضاعة على ظهر السفينة كخيار إضافي للبائع والمشتري.

3-مصطلح **CIP** المتعلق بالتأمين حيث أصبح بند التأمين يوفر أعلى تغطية ممكنة.

أما بالنسبة للشروط **DDP.DPU.DAP.FAC** فيمكن أن يتم نقل البضاعة بوسائل نقل البائع أو المشتري دون اللجوء لطرف ثالث لنقلها.

وتهتم مصطلحات التجارة الدولية بأربعة عناصر التسليم، المستندات، المخاطر، التكاليف وهي مقسمة إلى أربع مجموعات كما يلي:

أ-مجموعة الحرف **E**

تخص البيع الوحيد الذي يتم فيه تسليم البضاعة في المصنع ويعني مصطلح **EXW** أن تسليم البضاعة يتم عندما يضعها البائع في الأماكن التابعة له.

ب-مجموعة الحرف **F**

تتكون هذه المجموعة من ثلاث مصطلحات تجارية دولية وهي **FOB-FAS-FCA-CIP** وهذا النوع من البيوع لا تدفع أجرة النقل من طرف البائع بل يسلم فقط البضاعة للمشتري الذي يلتزم بتسديد تكاليف نقل البضاعة إضافة إلى التزامات أخرى يتقاسمها كل من البائع والمشتري حسب المصطلح التجاري المستخدم.

ج-مجموعة الحرف **C**

تضم هذه المجموعة أربع مصطلحات (**CIP-CPT-CIF-CFR**) من خلالها يتم دفع تكلفة النقل الرئيسي من قبل البائع، ولكن لا يتحمل مخاطر الفقد أو التلف أثناء عملية النقل أو تكاليف إضافية تترتب بعد شحن البضاعة.

د-مجموعة الحرف D

تضم هذه المجموعة خمس مصطلحات، ويكون التسليم عند الحاجز إلى الحالات التي يتحمل فيها البائع كافة النفقات والمخاطر المرتبطة بوصول البضاعة إلى مكان الوصول.

وفي الجزائر فإن أهم المصطلحات المستعملة في التجارة الخارجية هما مصطلح سيف CIF وفوب FOB، ففي عملية التصدير يستخدم مصطلح فوب FOB في عملية الاستيراد يستعمل مصطلح سيف CIF وبعض الأحيان مصطلح CFR.

وقد دعا المشرع الجزائري عند إصداره نظام بنك الجزائر رقم 01-07 المؤرخ في 2007/02/03⁶⁸ المتعاملين الاقتصاديين إلى استخدام الانكوترمز إشارة لها دون أن يعينها بالتنظيم، واعتمد على الصيغة فوب FOB، في المادتين 33 و49 منه، وأوجد لذلك فضاءا بإدراج الاعتماد المستندي كطريقة إلزامية للدفع لأول مرة م69 من قانون المالية التكميلي⁶⁹ 2009.

وتنقسم البيوع البحرية الى قسمين هما، البيوع عند القيام يتم فيها التسليم في ميناء القيام، وتشمل بيع "سيف" وبيع "فوب" (المبحث الأول)، أما البيوع عند الوصول يتم فيها التسليم في ميناء الوصول وتشمل البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة (المبحث الثاني)⁷⁰.

المبحث الأول: البيوع عند القيام

تشمل بيوع القيام، البيوع البحرية التي يتم فيها تسليم البضاعة في ميناء القيام أي الذي تشحن فيه البضاعة، ومقتضى ذلك أن ملكية هذه البضاعة والمخاطر التي تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية تصبح على عاتق المشتري.

وتتنوع بيوع القيام تبعاً لما إذا كان دور البائع يقف عند حد وضع البضاعة تحت تصرف المشتري على ظهر السفينة التي يحددها المشتري أو وضعها على الرصيف بمحاذاة هذه السفينة ويجمع هاتين الصورتين مصطلحان كلاهما اختصار للعبارة الانجليزية التي تميز كل صوره، فإذا تعلق الأمر بالنوع الأول فالبيع يعرف بالبيع " فوب" وهو اختصار للعبارة الإنجليزية Free on Board، أما النوع الثاني

⁶⁸-إصداره نظام بنك الجزائر رقم 01-07 المؤرخ في 2007/02/03 المعدل و المتمم و المتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج و الحسابات بالعملة الصعبة.

⁶⁹- حدود كمال، المرجع السابق، ص5.

⁷⁰- لطيف جبركوماني، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع، عمان 1996، ص171

فيعرف بالبيع " فاس" اختصار للعبارة الانجليزية **Free along side** ولكن القاسم المشترك بين الصورتين أن المشتري هو الذي يبرم عقد النقل و يحدد السفينة .

ويختلف الأمر إذا تضمن عقد البيع شرطاً بقضي بالزام البائع بإبرام عقد النقل و التأمين على البضاعة وذلك مقابل قيام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يتضمن ثمن البضاعة مضافاً إليه أجرة النقل مبلغ التأمين وهو ما يعرف بالبيع سيف اختصار للكلمات الانجليزية التي تحدد هذه العناصر الثلاث **Cost,Insurance,Freight**، ولكن يظل الأمر متعلقاً ببيع تنتقل فيه الملكية إلى المشتري في ميناء القيام و يتحمل هو مخاطر الطريق تماماً كما هو الحال في البيع "قوب" أو "قاس" غاية ما هنالك أن البائع في البيع "سيف" يتولى هو إبرام عقد النقل و تحديد السفينة كما قد يلتزم بالتأمين وفقاً للاتفاق، وقد يقتصر على النقل فقط فيطلق على البيع " سي و إف" **C&F**. نتناول فيما يلي لهذين النوعين من البيوع أي عقد البيع سيف (المطلب الأول) ، ثم عقد البيع قوب (المطلب الثاني).

المطلب الأول: عقد البيع سيف

يقصد بالبيع سيف ذلك البيع الذي يلتزم فيه البائع علوة على تسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام بإبرام عقد نقلها والتأمين عليها، وذلك في مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضاعة **Cost** وقيمة التأمين **Insurance** وأجرة النقل **Freight**. ومن هذه العناصر الثلاثة نشأت تسمية هذا البيع بسيف **C,I,F**. أما البيع **C,F** فيقتصر فيه التزام البائع على إبرام عقد النقل دون عقد التأمين في مقابل التزام المشتري بدفع ثمن البضاعة وأجرة النقل. وتسري على هذا البيع ذات القواعد المطبقة على البيع سيف.

رغم ظهور البيع سيف في أواخر القرن التاسع عشر إلا أنه فرض نفسه كصورة هامة للبيوع البحرية في أعقاب الحرب العالمية الأولى بسبب مزاياه التجارية سواء بالنسبة للبائع المصدر أو المشتري المستورد. فمن جانبه لا يتحمل البائع خطر هلاك البضاعة أو تلفها منذ شحنها، وبالتالي فهو يستحق الثمن بصرف النظر عن مصير البضاعة. كذلك فإن المشتري وهو بعيد عن ميناء الشحن يعفى من عبء إبرام عقدي النقل والتأمين على البضاعة. كما أن انتقال ملكية البضاعة إليه منذ شحنها يخوله التصرف فيها مع ما يترتب على ذلك من ميزة فيما يلي يتعلق بتقلبات الأسعار. ولما كان هو الذي يتحمل مخاطر

الطريق فهذه الأخيرة يغطيها التأمين الذي يعقده البائع⁷¹. والبيع سيف عقد ملزم لجانبين، فالآثار التي تترتب عليه هي التزامات في جانب البائع (الفرع الأول) والتزامات مقابلة في جانب المشتري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات البائع

يترتب على عقد البيع سيف عدة التزامات بالنسبة للبائع وهي: التزام البائع بتسليم البضاعة محل البيع المتفق عليها في العقد (أولاً)، التزام بإبرام عقد النقل والتأمين عليها (ثانياً)، إرسال المستندات الخاصة بالبضاعة إلى المشتري (ثالثاً).

أولاً- التزام البائع بتسليم البضاعة محل البيع المتفق عليها في العقد:

يلتزم البائع بتسليم البضاعة محل البيع المتفق عليها في العقد وإذا أخل البائع بالتزامه تجاه المشتري بأن كانت البضاعة المسلمة من صنف أقل جودة من الصنف المتفق عليه أو كانت كميتها أقل، فإن المشتري يستطيع أن يطلب فسخ البيع، وللقاضي سلطة تقديرية في إجابته إلى طلبه.

ويتحقق تسليم البضاعة إلى المشتري بمجرد شحنها على ظهر السفينة في ميناء القيام. وفي الحقيقة هذا التسليم لا يتعارض مع القواعد العامة، م 367 ق م ج تنص: "يتم التسليم بوضع المبيع تحت تصرف المشتري بحيث يتمكن من حيازته والانتفاع به دون عائق ولو لم يتسلمه مادياً ما دام البائع قد أخبره بأنه مستعد لتسليمه بذلك، ويحصل التسليم على النحو الذي يتفق مع طبيعة الشيء المبيع".

ويلجأ البائع عادة عند الشحن إلى الكشف على البضاعة بمعرفة خبراء متخصصين والحصول منهم على شهادة بنوعها تسمى **Certificat de qualité**. وهو يسعى بذلك إلى تفادي منازعة المشتري حول صنف البضاعة عند استلامه لها. غير أن هذه الشهادة ليست لها حجية مطلقة بحيث يجوز للمشتري فحص البضاعة عند الوصول وإثبات عكس ما تضمنته الشهادة الصادرة للبائع.

ثانياً- التزام بإبرام عقد النقل والتأمين عليها:

لا تقف التزامات البائع عند حد تسليم البضاعة موضوع عقد البيع، وإنما يلتزم كذلك بإبرام عقد النقل البحري والتأمين على البضاعة المبيعة.

⁷¹ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 374.

ولا يعني التزام البائع بإبرام عقد النقل وعقد التأمين أن البضائع تظل على ملكيته فالبائع "سيف" من نوع ببيع القيام أي أن البضاعة تنتقل ملكيتها في ميناء القيام ويتحمل المشتري مخاطر الطريق⁷²، لأن هذه المخاطر ترتبط بانتقال الملكية في البيع التجاري، وحتى مع الرجوع لقواعد القانون المدني، وربط تبعة الهلاك بالتسليم، فإن تسليم البضاعة للناقل يعد تسليماً للمشتري. ولا يثير انتقال الملكية صعوبة إذا تعلق الأمر ببضاعة معينة بذاتها، أما إذا كانت من المثليات كالحبوب أو الزيوت وغيرها فالملكية تقتضي الإفراز⁷³ وتحديد ما يخص المشتري مع غيره من المشتريين بتخصص كل كمية ووضع العلامات أو البيانات تدل على تعلقها بالمرسل إليه. ويتحقق ذلك عملياً بتسليم سند الشحن إلى المشتري. وهذا يعني أن الملكية قد يتراخى انتقالها رغم شحنها مما يعني الفصل بين الهلاك التي يتحملها المشتري رغم عدم تحقق انتقال الملكية إلا بعد إصدار سند الشحن، وهو ما يتحقق إذا تم إبرام العقد بعد شحن البضاعة، فهنا يرد البيع على بضاعة عائمة ويتحمل المشتري في جميع الأحوال مخاطر الطريق ولا رجوع له إلا على الناقل⁷⁴.

فالبائع لم يبرم عقد النقل مع الناقل بصفته وكيلًا بالعمولة، وإنما بوصفه بائعاً ينفذ التزامه كبائع. لكن يظل للمشتري حق الرجوع على البائع تأسيساً على عقد البيع، إذا تبين عدم مطابقة البضاعة لشروط عقد البيع⁷⁵ أو إذا تبين أن ما لحقها من أضرار نتج عن سوء التغليف أو أثناء عملية الشحن التي تولاهها البائع. كما لا شأن للبائع بعملية التفريغ، ولو قام بها فهو له المطالبة بمقابلتها على نحو مستقل⁷⁶.

ثالثاً- إرسال المستندات الخاصة بالبضاعة إلى المشتري:

وتنتهي التزامات البائع بمجرد شحن البضاعة المباعة على السفينة، بإرسال المستندات الخاصة بها إلى المشتري. وتتضمن هذه المستندات أساساً سند الشحن البحري والذي يسمح للمشتري المرسل إليه بتسليم البضاعة لدى الوصول ومساءلة الناقل عما يصيبها أثناء النقل من هلاك أو تلف، ووثيقة التأمين التي تمكن المشتري بوصفه المستأمن من مطابقة المؤمن (شركة الضمان) بضمان الأخطار المؤمن عليها. كذلك يندرج ضمن المستندات المرسلة إلى المشتري فاتورة البضاعة والمستندات الجمركية⁷⁷.

⁷²-Cass Rouen 20/01/1978-D,M,F,1978, p67.

⁷³-Cass .com.fr07/01/1969-J.C. P1969, p79.

⁷⁴-Martine Remond-Gouilloud, droit maritime, Paris1988, p367-368.

⁷⁵-Rodiere(R) ,op,cit, p524.

⁷⁶-Cass.Paris23/12/1959, D.M.F1960, p229.

⁷⁷-علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقّي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 377.

الفرع الثاني: التزامات المشتري

يتحمل المشتري في عقد سيف التزامات تتعلق بتسليم الوثائق (أولاً)، ودفع الثمن (ثانياً) وتسليم البضائع، ونبين هذه الالتزامات فيما يلي:

أولاً - تسلم الوثائق:

يلتزم المشتري بتسليم الوثائق، والتأكد من صحتها ومدى مطابقتها لشروط عقد البيع. وله حق رفضها إذا وجدها غير مطابقة لهذه الشروط والرفض حق للمشتري له أن يتنازل عنه. ويعتبر متنازلاً عن حقه في الرفض وقابلاً للوثائق إذا لم يعترض عليها خلال أربعة أيام من تاريخ تسلمها بغير عذر. ويكون الاعذار بإخطار البائع ومطالبته بإرسال وثائق مطابقة خلال فترة مناسبة. وإذا فشل في إرسال الوثائق المطلوبة خلال الفترة المحددة أو الملائمة. فللمشتري حق المطالبة بالفسخ مع التعويض.

ثانياً - دفع الثمن:

يلتزم المشتري بدفع الثمن المتفق عليه، وهو يشمل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين. ويكون الثمن مستحق الوفاء بمجرد إرسال المستندات الخاصة بالبضاعة إلى المشتري دون انتظار لوصول البضاعة ذاتها إلى ميناء الوصول⁷⁸.

ويلتزم المشتري عند دفع الثمن إتباع الطريقة التي حددها اتفاقهما. وإذا خلا عقد البيع من اتفاقهما على كيفية دفع الثمن. فإن المعروف في البيع سيف أن الدفع يكون مقابل تسليم الوثائق بغير اعتبار للتسليم الفعلي للبضائع. بل يكون الثمن واجب الدفع حتى إذا كانت البضائع قد فقدت أو تضررت، بل أكثر من ذلك، حتى إذا كان البائع يعلم بمصير البضائع هذا على شرط أن يتسلم المشتري الوثائق الممثلة للبضائع صحيحة.

لقد جرى العمل على وجود وسيط بين البائع و المشتري .وهذا الوسيط هو البنك الذي يقوم بدور هام في عملية الاعتماد المستندي، إذ يطلب المشتري من بنكه أن يفتح اعتماداً في حدود مبلغ معين (قيمة البضاعة) وأن يتعهد بالوفاء بالسفينة التي سحبها عليه مقابل تقديم المستندات الممثلة للبضاعة إليه، فيرسل البنك إلى البائع خطاب فتح اعتماد لصالحه في حدود مبلغ معين و يتعهد فيه بالوفاء بالسفينة لدى تقديمها .و بمجرد وصول هذا الخطاب إلى البائع يقوم بسحب السفينة مستندية على البنك يرفق بها المستندات المطلوبة و يقوم بخصمها لدى بنكه(بنك البائع) فيحصل على ثمن البضاعة فوراً .ثم يتقدم بنك البائع بالسفينة والمستندات المرفقة بها إلى بنك المشتري مطالباً بالوفاء عند حلول الاستحقاق. فيقوم

⁷⁸ -لطيف جبركوماني، المرجع السابق، ص173.

بنك المشتري بالوفاء بعد فحص المستندات والتأكد من مطابقتها لتعليمات عميله. عندئذ يكون بنك المشتري حائزا للمستندات التي تمثل البضاعة، فيقوم بتسليمها لعملية مقابل قيمة السفينة والمصروفات والعمولة⁷⁹.

ثالثا-تسلم البضاعة:

تسلم المشتري للبضاعة يكون في ميناء التفريغ المتفق عليه في العقد. ولكي يقوم المشتري بهذا الواجب عليه القيام بالعمليات والإجراءات الضرورية لإتمام هذا الواجب في الوقت المناسب، وإذا تسلمها عليه التأكد من مطابقتها لشروط العقد من خلال الفحص. أو يعتمد على ما يقدمه البائع من شهادات مطابقة ومعتترف بها. أما إذا لم تتطابق البضائع مع شروط العقد. فله الامتناع عن تسلمها كذلك يستطيع رفضها إذا سلمت قبل التاريخ المعين للتسليم، لأن هذا قد يكلفه عبئا لم يكن مهيئا له، وله أن يقبلها رغم ذلك⁸⁰.

المطلب الثاني: عقد البيع فوب

يتم الاتفاق في هذا النوع من البيوع على أن يقوم البائع بتسليم البضائع للمشتري في ميناء القيام، سواء على ظهر السفينة أي البيع "فوب" أو بمحاذاتها أي البيع "فاس". ويظل البائع في هذا البيع بعيدا عن عقد النقل، فهو يقف عند حد وضع البضاعة تحت تصرف المشتري طبقا للاتفاق، ويدبر المشتري أمر النقل، فهو الذي يختار شركة الملاحة التي تتولى النقل وبالتالي يحدد السفينة، وهو الذي يتحمل مخاطر هلاك أو تلف البضاعة أو تأخر وصولها⁸¹ ولا رجوع له إلا على الناقل وفقا للقواعد التي تحكم مسؤولية الناقل عن نقل البضائع بحرا. ويترتب على هذا العقد التزامات بالنسبة للبائع (الفرع الأول)، والتزامات بالنسبة للمشتري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات البائع

تتحصر التزامات البائع في الالتزام بتسليم البضاعة في الميعاد والمكان المتفق عليهما، ويتعين عليه إخطار المشتري⁸² بوضع البضاعة تحت تصرفه. ويتم التسليم إما على رصيف الميناء بمحاذاة السفينة، أو على ظهرها، وفي الحالة الأولى يكون شحن البضاعة على عاتق المشتري، بينما يتحمله

⁷⁹-علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص379.

⁸⁰-لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 175.

⁸¹-Rodiere(R), op,cit,p519.

⁸²-Cass.Com.fr17/07/1957,Bull trans,1957.p360.

البائع في الحالة الثانية، ويكون تسليمه البضاعة للناقل تسليمًا للمشتري مادام الاتفاق قد تم على التزام البائع بالتسليم على ظهر السفينة. وقد يقتصر ذلك بالاتفاق ليس على مجرد وضع البضاعة وإنما برصها وهي عملية لها طابع فني وقد تقتضي تدخل الرابطة إصدار تعليماته إلي يتعين على البائع تنفيذها لأن عملية الرص لها جانبها المتعلق بتوازن السفينة وسلامتها.

ولكن البائع يجب أن يراعي في جميع الأحوال أنه يسلم بضاعة سيتم نقلها بحريا، فلا بد وأن يهيئ البضاعة لكي يكون صالحة للشحن وذلك بحزمها أو تغليفها على النحو الذي تقتضيه طبيعة البضاعة. ويختلف مدى التزام البائع في البيع "فوب" عن حالة البيع فاس، ففي النوع الأخير، تنتهي مسؤولية البائع بوضع البضاعة على الرصيف فهي لم تغادر إقليم الدولة بعد، أما في حالة البيع "فوب" فهو يلتزم بشحنها على ظهر السفينة مما يقتضي قيامه باستصدار ترخيص التصدير.

ونستخلص مما سبق انقطاع علاقة البائع بعقد النقل البحري، فالمشتري هو الذي يختار السفينة والناقل. يكون هذا الأخير مسؤولاً فقط قبل المشتري بصفته الشاحن.

الفرع الثاني: التزامات المشتري

لا يلتزم المشتري تجاه البائع إلا بدفع ثمن البضاعة فور تسليمها فعلاً أو بعد إرسال سند الشحن إذا اشترط ذلك. ويتعين عليه أن يخطر البائع باسم السفينة وميعاد الشحن حتى يتسنى للبائع تدبير أموره ووضع البضاعة على الرصيف أو على ظهر السفينة حسب الاتفاق. ويحق للبائع إذا أخل المشتري بالتزامه أن يطلب فسخ العقد مع طلب تعويض ما لحقه من أضرار كما لو اضطر إلى تخزين البضاعة لحين الشحن الذي تراخى نتيجة الإخطار المتأخر أو المعيب⁸³.

ويكون المشتري في مركز الشاحن والمرسل إليه له كافة الحقوق التي ترتب عن عقد نقل البضائع بحرا، فهو صاحب الصفة في استلام البضاعة ورفع دعوى المسؤولية على الناقل، وهو إلى جانب ذلك يستطيع الرجوع على البائع إذا تبين عدم مطابقة البضاعة لشروط البيع، ولا يستطيع البائع التمسك مثلاً بشروط الإعفاء أو تحديد المسؤولية المتاحة للناقل لأنه ليس طرفاً في عقد النقل، ولا تحكم علاقته بالمشتري إلا شروط عقد البيع⁸⁴.

⁸³-محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص472.

⁸⁴- نفس المرجع، ص473.

المبحث الثاني: البيوع عند الوصول

البيوع البحرية هي تلك البيوع التي يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الوصول. ويترتب على ذلك أن ملكية البضاعة المشحونة تظل للبائع طوال الرحلة البحرية. ويتحمل البائع مصاريف ومخاطر النقل، واليه تعود حرية التأمين أو عدم التأمين على البضاعة طبقاً لمصلحته، أما المشتري فيقوم بدفع الثمن بمجرد تسلمه البضاعة سليمة لدى الوصول.

والبيوع البحرية عند الوصول نوعين، البيع بسفينة معينة (المطلب الأول)، والبيع بسفينة غير معينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: البيع بسفينة معينة

البيع بسفينة معينة هو عقد يلتزم بمقتضاه البائع بشحن البضاعة المباعة على متن سفينة يحددها العقد أو الاتفاق لاحقاً عليه. ويرجع اشتراط المشتري سفينة معينة لنقل البضاعة إلى حرصه الدائم على سلامة الرحلة البحرية أو على ميعاد الوصول⁸⁵.

الأصل أن شحن البضاعة على السفينة المحدد في العقد يعد بمثابة إفراز وتعيين لها مما كان يتوجب معه انتقال ملكيتها إلى المشتري منذ ذلك الحين، ومع ذلك فإن المتعاقدين يتفقان على تأجيل نقل الملكية لحين وصول البضاعة. ولما كانت الملكية تظل للبائع أثناء الطريق وحتى الوصول، فإنه هو الذي يلتزم بإبرام عقد النقل البحري كما تقع على عاتقه مخاطر الطريق. غاية الأمر أنه إذا هلك البضاعة خلال الطريق بسبب القوة القاهرة انقضى التزام البائع لاستحالة تنفيذه، وينقضي معه التزام المشتري بدفع الثمن، فيفسخ العقد من تلقاء نفسه. ولا يجوز للمشتري في هذه الحالة مطالبة البائع بتسليم بضاعة أخرى من نفس النوع⁸⁶.

⁸⁵-علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص361.

⁸⁶-علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي نفس المرجع، ص362.

المطلب الثاني: البيع بسفينة غير معينة

كان البيع بسفينة معينة منتشرا في النصف الأول من القرن التاسع عشر عندما كانت السفن الشراعية تقوم بالملاحة البحرية، فكان يهم المشتري أن يعرف السفينة التي تنقل عليها البضاعة ليتبين مدى سلامة الرحلة البحرية والسرعة التي تتم بها. ولكن عندما اكتشف البخار وانتظمت 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 اجل لبضاعة معينة بنوعها مع التزام البائع بنقلها في ميعاد محدد إلى ميناء الوصول حيث تسلم للمشتري وتنتقل ملكيتها إليه⁸⁷.

ويلتزم البائع في هذا النوع من البيع بنقل البضاعة المبيعة إلى ميناء الوصول في ميعاد محدد. ويتم النقل هنا على متن سفينة يختارها البائع نفسه دون أن تكون محددة في العقد.

ولا يتم تعيين البضاعة وإفرازها في هذا البيع إلا عند وصولها وتسليمها للمشتري. ومن ثم إذا هلك البضاعة أثناء الطريق بقوة قاهرة فإن هلاكها يكون على البائع مثلما هو الحال في البيع بسفينة معينة. ومع ذلك يبقى الفارق قائما بين نوعي بيوع الوصول في أنه لا يترتب على هلاك البضاعة بقوة قاهرة في البيع بسفينة غير معينة انقضاء التزام البائع، بل يظل ملتزما بتسليم المشتري بضاعة أخرى من نفس نوع البضاعة الهالكة⁸⁸.

⁸⁷-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 299.

⁸⁸-علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 362.

الفصل الثالث: الحوادث البحرية

إن السفينة أثناء سيرها في البحر قد تتعرض للحوادث البحرية، وتكون هذه الحوادث عن فعل الطبيعة أو فعل الانسان، ولكونها تصيب السفينة في البحر يطلق عليها بالحوادث البحرية نظرا لارتباطها بالبحر مكانا وزمانا، ورغم محاولة الانسان تنظيم هذه الحوادث على مر العصور، إلا أنه لم يستطع لحد الان التغلب على كافة العوامل الطبيعية غير المتوقعة من العواصف و الأعاصير، وشدة التيار البحري وارتفاع الأمواج والضباب... الخ ، كذلك الأخطاء البشرية والتي تعد السبب الرئيسي في الحوادث البحرية.

الحوادث البحرية في اللغة من الحدوث، و الحدوث أن لم يكن وإحداثه وإيجاده، سواء كان المحدث جوهرًا أو عرضًا، أما في الاصطلاح فلم يجد الفقهاء تعريفا للحوادث البحرية و الحوادث بصفة عامة، غير أنهم استعملوا هذا اللفظ للتعبير عن أي شيء جديد على ما اعتاده الأشخاص، أي الواقع فجأة من غير توقع سواء كان في البر أو البحر أو الجو⁸⁹، وبذلك الحوادث البحرية اصطلاحا هي عبارة عن وقائع مادية تقع للسفينة فجأة 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 آثار قانونية يمتد أثرها ليشمل الوسائل الملاحية المستخدمة ، وما قد تحتويه من إرساليات بحرية وما قد ينجم عن ذلك من إلحاق الضرر بأصحاب الشأن، ويتسع نطاقه ليشمل الأضرار بالأموال والأرواح.

أما في الاصطلاح القانوني، فقد عرف قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة 1906 الحوادث البحرية في م2/3 منه بأنها: " الحوادث التي تكون ناشئة عن الملاحة في البحر أو مرتبطة به". ومن ثم فإن الحوادث البحرية هي كل ما يمكن أن يحدث أثناء وجود الشيء في البحر ،كما نصت م2/4 من اتفاقية توحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، النص على : " لا يسأل الناقل أو مالك السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو أحداثها"، ومن خلال النص نجد أن تعريف الحوادث البحرية هي تلك الحوادث القهرية الناشئة عن البحر والتي تصيب السفينة أثناء الرحلة البحرية، وما عدا ذلك لم يرد أي تعريف في الاتفاقيات الدولية لمصطلح

⁸⁹ - عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الاسلامي، مكتبة القانون والاقتصاد، السعودية 2012، ص36.

الحوادث البحرية، بل اختص كل منها بخطر معين، وبالرجوع للقوانين البحرية نجد هذه الأخيرة قامت بحصر الحوادث البحرية في التصادم والمساعدة والإنقاذ والخسائر المشتركة فقط، فلم يرد أي تعريف عام للحوادث البحرية وإنما تعريف كل حادث على حده، بحيث أوردت التشريعات تعريفا محددا لكل حادث وعالجت أحكامه وأثاره الناشئة عن حدوثه.

فعلى المستوى الداخلي، نجد أن كل دولة قامت بتنظيم الحوادث البحرية في تشريعاتها الداخلية وذلك من خلال تحديد تعريفها و شروطها و الدعاوى التي قد تنشأ عنها ، وهو ما عالجه القانون البحري الجزائري في الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم ،في الفصل الرابع من الباب الأول من الكتاب الأول تحت عنوان "الحوادث البحرية"، الخسائر البحرية، الاسعاف البحري وإنقاذ حطام السفن، ولما كان التصادم البحري من أخطر هذه ونظرا لما له من أهمية كبرى في مجال الملاحة البحرية، فقد خصص له المشرع الجزائري القسم الأول.

أما على المستوى الدولي والعالمي ، فتمثل هذا الاهتمام في ابرام العديد من الاتفاقيات الدولية وتوقيع البروتوكولات وإصدار المواثيق، والتي تتضمن في طيات نصوصها أحكام الحوادث البحرية بشكل عام، أو معالجة أحكام أحد هذه الحوادث بشكل خاص، من حيث نطاقه وأحكام الآثار القانونية المترتبة على حدوثه ، وقد أبرمت في هذا الصدد العديد من الاتفاقيات الدولية، من أهمها اتفاقية بروكسل لسنة 1910 حول التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ⁹⁰. ومؤتمر لندن لسنة 1960 حول سلامة الأرواح البشرية، ومؤتمرات قواعد يورك وأنفرس المت رغم أن عنوان الفصل جاء بصيغة الجمع "الحوادث البحرية" ، وعلى المساعدة و الإنقاذ البحرين باعتبارهما نتيجة حتمية لوقوع الحوادث البحرية بصفة عامة والتصادم البحري بصفة خاصة.

ونشير الى أن الجزائر لم تنظم الى اتفاقية بروكسل 1910 حول التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحرين، في حين قامت بالاشتراك في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام في بروكسل بتاريخ 10 ماي 1952، وانضمت للاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979 بهمبورغ، واتفاقية لندن 1989 بشأن المساعدة والإنقاذ البحرين ولم يصادق عليهم.

⁹⁰-Bourbounnais-Jacquard, l'abordage maritime ,thèse en droit maritime ,Aix Marseille ,2011, Publie sur le site :<http://www.arbitrage-maritime.org>.

بينما صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وبروتوكول سنة 1978، واستعمل المشرع الجزائري مصطلح "الإسعاف" بدل مصطلح "الإنقاذ" الذي استعملته الاتفاقيات المنظمة له. ونلاحظ أن اللفظين ليس متماثلان في المعنى خاصة وأنه لفظ غير شائع على المجال البحري.

ومن خلال كل ما سبق سنتناول كل من التصادم البحري والإسعاف البحري من خلال المبحثين التاليين:

نتناول التصادم البحري (المبحث الأول)، ويكون ذلك من خلال التطرق لمفهوم التصادم البحري وشروطه وتحديد نطاقه (المطلب الأول)، وبيان حالات المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري بالشكل الذي حددته التشريعات وكذا أحكام الاتفاقيات الدولية (المطلب الثاني).

بعد ذلك نتطرق للإسعاف البحري (المبحث الثاني) من خلال التطرق لمفهوم الإسعاف البحري البحريين، والالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين وجزاء الإخلال بهما (المطلب الأول)، ثم نتناول موضوع مكافأة الإنقاذ البحري من حيث شروطها وحالات استحقاقها، تقديرها وتحديدها، والمنازعات المتعلقة بالوفاء بها (المطلب الثاني).

المبحث الأول: التصادم البحري

يعد التصادم البحري من أهم المشاكل التي تهدد الرسالة البحرية، فهو حادث يطرد في كل العصور، لذلك فأهميته العملية تتزايد من يوم لآخر، ورغم أن حالات التصادم في الوقت الحالي قد تكون أقل بكثير من الماضي، وذلك بسبب التقدم التقني الذي عرفته صناعة السفن وخاصة من حيث تزويدها بأجهزة الرادار واللاسلكي والراديو، لكن هذا التقدم قلل من حالات التصادم ولكنه لم يستطع التقليل من النتائج الخطيرة المترتبة عن ذلك، والتي ازدادت خطورتها عما كانت عليه في السابق، لأنه ومنذ القرن التاسع عشر أصبحت السفن تبنى من المعدن بدل الخشب، وزد على ذلك ضخامة حمولة السفن وزيادة سرعتها بدرجة كبيرة وكثرة رحلاتها ليلا ونهارا، بغض النظر عن الظروف الجوية، رغبة في تغطية نفقات الاستغلال، كذلك استخدام السفن ذات الموتور والسفن المندفعة بالطاقة الذرية بدلا من السفن الشراعية أدى الى تغيير الطرق البحرية، فلم تعد السفن تعتمد في السير على الرياح أو اتجاهاتها، إنما تتبع طرقا محددة ومفروضة قبل كل شيء لاعتبارات تجارية هي كسب الوقت، هذا فضلا عن تزويد السفن بأجهزة الرادار التي تمكنها من الرؤية اثناء الضباب وفي الظروف السيئة، كل ذلك ساعد على السير بسرعة

كبيرة في أوقات الضباب وما صاحب ذلك من انخفاض حالات التصادم في مداخل الموانئ ومخارجها عن قبل ووقوعها في كثير من الحالات في عرض البحر⁹¹ وما يتبع ذلك من اثار خطيرة ومميتة، سواء بالنسبة للسفينة نظرا لما تمثله من رأس مال ضخم، أو لحمولتها أو للركاب فيها و الذين كثيرا ما يتعرضون للوفاة أو الغرق، بل أن التصادم يمكن أن يؤدي بسبب شدة الصدمة إلى غرق السفينة المصدومة ذاتها فهو يقع الآن بين سفن مصنوعة من الصلب تسير بسرعات عالية وذات أحجام كبيرة الأمر الذي أدى الى زيادة حجم الخسائر الناتجة عن التصادم سواء من حيث الأرواح و الأموال.

وتمثل كانت خطورة التصادم البحري سببا في وجود العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية التي تناولته من مختلف جوانبه القانونية، ونظمه القانون البحري الجزائري، حيث تعرض لتعريفه وقواعده العامة وبيان صور المسؤولية وأحكامه، ودراسة مسألة الاختصاص بنوعيتها المدني والجزائي.

من خلال كل ما تقدم، نتطرق لمفهوم التصادم البحري وشروطه وتحديد نطاقه (المطلب الأول)، ثم بيان حالات المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري

أثار في ظل التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية العديد من الاشكاليات، فأحكام التصادم البحري لا تطبق إلا إذا وقع اصطدام بين منشأتين بحريتين وكانت السفينة بالمعنى القانوني طرفا في الحادث البحري مما يثير صعوبة في تحديد الوصف الذي يتعين أن تكون عليه هذه السفينة، ومدى سريان هذه الأحكام على التصادم الواقع على بعض السفن كالسفن المملوكة للدولة والسفن المرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة. وسنحاول فيما يلي التطرق لتعريف التصادم البحري وشروطه (الفرع الأول)، إلا أن هذه الاحكام قد لا تطبق بالرغم من توافر شروط التصادم البحري أحيانا، مما يتعين تحديد نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التصادم البحري وشروطه

لقد حاولت الاتفاقيات الدولية الى توحيد القواعد الخاصة بالتصادم البحري، وقامت التشريعات البحرية بوضع تعاريف له (أولا)، ونصت على أن التصادم البحري لا يتحقق إلا بوجود مجموعة من الشروط حتى يعتبر هذا الحادث البحري تصادما بحريا (ثانيا).

⁹¹ -Lyon Caen et Renault, traite de droit commercial, T VI,p998,5emeéd ,Paris1931,p32

أولاً - تعريف التصادم البحري:

نتناول فيما يلي التعريف اللغوي للتصادم البحري (1)، وفقاً للفقهاء (2)، والاتفاقيات الدولية (3)، ثم وفقاً للقانون البحري الجزائري (4).

1-التعريف اللغوي:

تأتي كلمة تصادم من الفعل صدم أو صدمه بصدمه صدمة أي دفعه وضربه بجسده، صادمه أي ضربه، والصدم ومصدره ضرب الشيء الصلب بمثله⁹²، وتصادم الفارسان واصطدما أي ضرب أحدهما الآخر بنفسه وتزاحما، وعليه فالتصادم البحري لغة يعني التضارب والاحتكاك بين أجسام المنشآت العائمة⁹³.

2-التعريف الفقهي:

لا توجد هناك تعريفات فقهية حول التصادم البحري، ولكن وردت عنهم بعض العبارات الواجب في حال التصادم، ومنه ما جاء في التاج والاكلیل لابن المواق: قال مالك في السفينتين تصطدما فتغرق إحداهما بما فيها، فلا شيء في ذلك على أحد لأن الرياح تغلبهم ألا لو أرادوا صرفها قدروا فيضمنوا وإلا فلا شيء عليهم، وما جاء به المعنى: إذا وقعت السفينة المنحدرة على الصاعدة فغرقتا، فعلى المنحدرة قيمة السفينة الصاعدة، وفي مطالب أولى النهي: وإن كانت إحداهما أي السفينتين المصطدمتين واقفة وكانت الأخرى سائرة واصطدمتا فغرقتا، فلا ضمان على قيم الواقفة⁹⁴.

نستنتج مما تقدم، أن التصادم يطلق على السفن المبحرة مع بعضها، أو الواقفة إذا ارتطمت بها سفينة مبحرة ويقاس على ذلك السفينة التي لا تصطدم مع أخرى، وإنما ترتطم بقعر البحر أو بأي جبل ثلجي أو أي جسم آخر له تأثير على جسم السفينة الخارجي وعلى ذلك يمكن وضع تعريف للتصادم البحري بأنه كل ارتطام أو احتكاك سفينة بسفينة أخرى أو سفن أخرى أو أي جسم عائِم على سطح البحر، أو الصخور، أو الأرصفة، أو المنشآت الثابتة وينتج عن ذلك أضرار أو خسائر لواحدة أو أكثر من السفن المتصادمة⁹⁵.

⁹² - محمد بهجت عبد الله قايد، الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 1992، ص6.

⁹³ - محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية

2003، ص25.

⁹⁴ - عايض بن مقبول بن حمود ال حمود القرني، المرجع السابق، ص89،90.

⁹⁵ - نفس المرجع، ص90.

3- تعريف التصادم البحري وفقا لاتفاقية بروكسل 1910:

نصت اتفاقية بروكسل 1910 المتعلقة بتوحيد بعض أحكام التصادمات البحري في المادة الأولى منها على: "التصادم البحري الذي يحصل بين سفينتين أو بين سفن بحرية ومركب ملاحية داخلية، أيا كانت نوعية المياه التي حدث فيها التصادم".

نستنتج من هذا التعريف أنه لا يشترط أن يقع التصادم في أجزاء معينة من البحر، فمقياس المياه التي يقع فيها التصادم لا يغير من وصفه، كما أن الاتفاقية اعتبرت وجود سفينة واحدة كافي لاعتباره تصادما بحريا.

نلاحظ أيضا أن الاتفاقية اعتدت في اعتبارها بصفة المنشأة طرف التصادم أكثر من اهتمامها بالمياه التي حدث فيها التصادم، سواء كانت جزءا من أعالي البحار أو من عدمه فهي ساوت ما بين التصادم الواقع في البحر أو في المياه الداخلية. حتى يعد تصادما بحريا بمفهوم الاتفاقية.

نلاحظ أيضا أنها نصت على أن تكون إحدى المنشآت البحرية على الأقل سفينة حتى يعد الحادث تصادما بحريا، لكن هذا لا يعني أن يكون الطرف الآخر شيئا راسيا غير متحرك كالرصيف أو شيء ثابت كالصخور، بل يتعين أن يكون الطرف الآخر ملاحية داخلية على الأقل، حتى يعد تصادما بحريا بمفهوم الاتفاقية.

4- تعريف التصادم البحري وفقا للقانون البحري الجزائري:

نص المشرع الجزائري أحكام التصادم البحري في القانون البحري ضمن القسم الأول تحت عنوان "تصادم السفن" من الفصل الرابع المتضمن الحوادث البحرية من الباب الأول، من المواد 273 إلى 298، بحيث تنص المادة 273: "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".

نستنتج من النص أن المشرع الجزائري أعتنق ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1910 في مادتها الأولى، بحيث يعتبر التصادم كحادث بحري وفقا لصفة المنشآت المعنية بالتصادم دون إعطاء أي أهمية للمياه التي يقع فيها هذا التصادم، سواء كانت مياه البحر أو مياه داخلية.

ثانيا - الشروط حتى يعتبر هذا الحادث البحري تصادما بحريا:

إذا كان التصادم البحري، هو ذلك التصادم أو الارتطام الذي يحصل بصورة مباشرة، مباشرة بين منشأتين بحريتين أو أكثر يصدق على إحداها وصف السفينة، وكل ضرر تسببه سفينة لمنشأة بحرية أخرى، والتي ربطها المشرع الجزائري بمخالفة قواعد الملاحة أو غير البحرية أو الخطأ في القيام بالمناورات، بغض النظر عن المياه التي وقع فيها هذا التصادم، فإنه يقتضي لتطبيق هذا الوصف توفر شرطين، حصول فعل الاصطدام أو الارتطام أو ضرر بإحدى المنشآت البحرية(1)، وقوع الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر إحداها على الأقل سفينة(2).

1- حصول فعل الاصطدام أو الارتطام أو ضرر بإحدى المنشآت البحرية:

يشترط في التصادم البحري ضرورة حصول اصطدام أو ارتطام مادي ، أي التضرار والالتحام الفعلي بين السفن أو بين السفينة والمنشآت البحرية أو الأشياء، مما يتسبب في أضرار نتيجة فعل الاصطدام أو الارتطام وهذا هو الأصل، فلا يعد تصادما أن تصاب السفينة من دوامة من الماء العنيفة مهما كانت درجة سرعتها واقتربها، وهو ما قضى به المشرع الجزائري في نص م 273 ق ب ج، إلا أنه لم يشترط أن يكون هذا الاصطدام أو الارتطام على درجة معينة من القوة، وبالتالي يستوي في ذلك أن يكون فعل الاصطدام أو الارتطام قويا أو مجرد احتكاكا بسيط⁹⁶.

كما يدخل في مفهوم التصادم ما يسمى بالتصادم عن طريق الواسطة، ومثاله أن يحدث اصطدام مادي بين منشأتين بحريتين بطريق مباشر، مما يؤدي بإحداها للارتطام بمنشأة أو سفينة أخرى، فإذا تصورنا أن الاصطدام بخطأ السفينة الأولى لا الثانية وأن الضرر وقع على السفينة الثالثة، فإن مالك السفينة الأخيرة أن يرفع دعوى التصادم على السفينة الأولى، كذلك ما يسمى بالتصادم المتتابع، وهو الذي يحدث بين سفينتين عدة مرات في نفس الفترة، بحيث يكون كلا من هذه التصادمات مستقلا عن الآخر بغض النظر عن التصادم السابق أو اللاحق، ولذلك تسأل السفينة الصادمة عن أحد هذه التصادمات، وتبرا من الآخر، وقد تسأل عنها كلياً أو جزئياً⁹⁷.

⁹⁶ - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 397.

⁹⁷ - يعقوب يوسف عبد الرحمن، التصادم البحري وفقا للقانون البحري الاماراتي، منشأة المعارف، الاسكندرية 2006، ص 54.

نستنتج أن هذا الشرط قد ضيق من مفهوم التصادم البحري، إذ يجعله قاصرا على التلامس المادي ما بين السفن أو الأجسام المتصادمة، وبالتالي فما يلحق المنشأة البحرية من أضرار بفعل سفينة أخرى لا يعتبر تصادما بحريا بهذا المفهوم.

لذلك وبعد ابرام اتفاقية بروكسل لسنة 1910 تم تجاوز هذا المفهوم التقليدي الضيق في نص م 13 من الاتفاقية، وأصبحت الأضرار التي تتسبب فيها سفينة لمنشأة بحرية أخرى أو أشياء أو أشخاص متواجدين على ظهرها، حتى وإن لم يحدث تلامس واحتكاك مباشر بينهما كافية لتطبيق قواعد التصادم البحري، أي سواء حصل الالتحام بصورة مباشرة أو غير مباشرة، شريطة أن يكون ذلك قد نجم عن عدم مراعاة وإهمال قواعد الملاحة البحرية، أو بسبب تنفيذ المناورات أو عدم تنفيذها.

وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا النص في الفقرة 3 من نص م 274 ق ب ج حيث نص: "وتشبه بتصادم السفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة".

نلاحظ أن المشرع الجزائري أعطى للتصادم معنى قانوني أوسع من معناه اللغوي الظاهر، والذي يجعل التصادم قاصرا على الارتطام المادي، بحيث أصبح يغطي حتى الأضرار التي تسببها سفينة إما لسفينة أخرى أو إما لأشياء أو لأشخاص متواجدين على متن السفينة، طالما حدث هذا الضرر نتيجة ارتكاب إحدى السفينتين لأخطاء أو عدم مراعاة اتخاذ الاحتياطات اللازمة أثناء القيام بالمناورات التي قد تلجأ إليها المنشأة البحرية من أجل تجنب الاصطدام بسفينة أخرى أو حتى عدم تنفيذها، أو عن عدم مراعاة الأحكام الوطنية و الدولية السارية المفعول في الجزائر بشأن تنظيم السير في البحر⁹⁸، مما تسبب في ضرر لمسافري أو حمولة إحدى السفينتين، إذا كان هذا التنفيذ لم يقع في الوقت المناسب أو كان سيؤدي الى عدم وقوع الأضرار إذا تم تنفيذ هذه المناورات فعلا⁹⁹.

غير أن ما يؤخذ على المشرع الجزائري أنه قصر هذه الأضرار ما بين السفن فقط، بحيث إذا أخذنا بهذا النص فإن الأضرار التي تسببها سفينة لمركب ملاحية داخلية أو منشأة بحرية ثابتة، يخرج عن إطار تطبيق أحكام التصادم البحري، في حين أنه وسع في مفهوم التصادم البحري ليشمل مراكب الملاحة الداخلية والمنشآت البحرية العائمة والثابتة.

⁹⁸ - محمود شحات، المرجع السابق، ص 74.

⁹⁹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية 2007، ص 405.

نستنتج من كل فات قدم أن المفهوم التقليدي والذي كان متشددا في معنى التصادم البحري، أصبح متجاوزا عنه في التشريعات الحديثة ومن بينها التشريع الجزائري، هذا الأخير الذي جمع بين التصادم البحري في صورته التقليدية وبين مفهومه الموسع، فلا يشترط حدوث احتكاك مادي مباشر بين المنشأتين البحريتين المتصادمتين لاعتبار الحادث تصادما بحريا، بل يكفي أن يترتب عن ذلك ضرر لسفينة بحرية أخرى بسبب مخالفة قواعد السير في البحار دون أن ترتطم بها.

2 - وقوع الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر إحداهما على الأقل سفينة:

لا يكفي أن يقع الارتطام أو الاصطدام في مفهوم التصادم الوارد في المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، فالتصادم البحري يعتبر قائما طالما وجدت سفينة واحدة على الأقل في الحادث، فالشرط الأساسي المشترك بين جميع التشريعات هو أن تكون هناك سفينة متورطة على الأقل سواء كانت صادمة أو مصدومة، وإما بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية أو كان جسما ثابتا أو شيء حسبما جاءت به الفقرة 2 من م 274 ق ب ج.

لدراسة التصادم البحري يجب الوقوف عند مفهوم السفينة لأنها المركز القانوني الذي تدور حوله جميع الاجراءات المتخذة في التصادم البحري، لذلك يجب التطرق لتعريف السفينة (أ) . ولتكتسب المنشأة البحرية وصف السفينة ومن تم خضوعها لأحكام القانون البحري، لا بد من الاعتماد على معيارين وهما، وجود منشأة عائمة، شرط قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، وشرط صلاحية المنشأة للملاحة البحرية (ب)¹⁰⁰.

الفرع الثاني: نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري

إن مفهوم التصادم البحري بالمعنى الذي سبق تحديده ينطبق على كل حادث بحري توفرت فيه الشروط السابقة إلا أن اتفاقية بروكسل 1910 وأغلبية التشريعات البحرية تستثني صراحة بعض التصادمات وتعتبرها خارجة عن نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري، رغم توافر الشروط التي سبق ذكرها، ولذلك ما يحدث من تصادم الذي تكون فيه سفينة حربية أو السفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية غير تجارية طرفا فيه (أولا)، والتصادم الواقع بين سفن مرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة (ثانيا).

¹⁰⁰- لقد تناولنا تعريف السفينة في المطلب الأول من المبحث الثاني (السفينة) من الفصل الأول (السفينة كأداة للملاحة البحرية) ولقد تطرقنا للتعريف الفقهي والقضائي والقانوني للسفينة بالتفصيل في ص 13-15 من هذه المطبوعة.

أولا -التصادم الواقع مع السفن العامة:

سنحاول فيما يلي تحديد تعريف السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة مرفق عام(1)، ثم نحاول تحديد النظام القانوني للسفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة في التصادم البحري(2).

1- تعريف السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة مرفق عام:

في بعض الحالات تتوفر شروط التصادم البحري لكن لا يطبق أحكامه وهذا في حالة التصادم الذي يكون محله سفينة حربية أو سفينة مخصصة لخدمة عامة، لذلك سنقوم فيما يلي تعريف السفن الحربية(أ)، ثم تعريف السفن المخصصة لخدمة عامة(ب).

أ-تعريف السفن الحربية:

عرفت م 2 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958 تعرف السفن الحربية بأنها:"السفينة التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما، والتي تحمل الإشارات الخارجية المميزة للسفن الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها، ويكون قائدها في خدمة الدولة واسمه موجود على قائمة ضباط اسطولها الحربي ويخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري".

كما عرفت م 29 من اتفاقية البحار لسنة 1982 السفينة الحربية على أنها : "السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها، و يشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية" وهو تعريف لا يختلف كثيرا عن اتفاقية جنيف، إلا أنها اشترطت انتماءها للقوات المسلحة بدل الحربية، مما يعني أنه يدخل في مفهومه جميع السفن المستخدمة في الحرب طالما أنها تساهم في خدمة عسكرية.

من خلال ما ورد في نص المادتين نلاحظ أن مفهوم السفينة الحربية، ينصرف إلى كافة السفن المنتمية إلى القوات البحرية المسلحة لأي دولة، بما في ذلك كاسحات الألغام والمستشفيات الحربية¹⁰¹، وأن المعيار المميز للسفينة وما إذا كانت سفينة حربية أم لا هو كونها تحمل علامات خاصة ويكون قائدها مدرج في قائمة ضباط الأسطول الحربي وأن يخضع طاقم السفينة لقاعدة النظام العسكري.

¹⁰¹ - محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية 2004، ص386.

عرف المشرع الجزائري السفن الحربية في المرسوم رقم 194/72¹⁰² في م 5 منه على أنها تلك السفن و الغواصات والسفن المساعدة المخصصة للاستعمال العسكري، كما تعد السفن الحربية عنادا حربيا كونها تدخل في عناصر الأسلحة و الذخيرة و الوسائل المعدة للحرب البحرية، وذلك حسب نص م 3 من الأمر رقم 06/97¹⁰³، وهي تشمل حسب م 3 من المرسوم التنفيذي رقم 96/98¹⁰⁴ حاملات الطائرات والغواصات وكذلك تدرييعها، بربجاتها، منعاتها، حواضنها، مزاحف وأنابيب القذف، منجيات والعناصر الأتية لهذه السفن: مراكم الكهرباء للغواصات، منظومات الدفع من دون هواء.

نستنتج من كل ما تقدم، أن السفن الحربية هي تلك السفن التي تسير من طرف الإدارة العسكرية والتابعة لوزارة الدفاع الوطني تخضع لتسجيل خاص بها في سجل خاص مرقم م موقع عليه من قبل رئيس فرقة الدرك الوطني لماكن الإقامة ومراقب بقرار من طرف وزير الدفاع الوطني.

ب- تعريف السفن المخصصة لخدمة عامة:

يقصد بالسفن العامة تلك السفن المملوكة للدولة، تخصصها للقيام بنشاط يتعلق بمرفق عام حكومي ليس الهدف من ورائها تحقيق الربح، ونصت عليها م 9 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، وم 96 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وهي التي تمتلكها الدولة قصد استغلالها واستخدامها للقيام بخدمات عامة حكومية غير تجارية¹⁰⁵، مثل السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات، سفن الأرصاد، وسفن الجمارك، أما على المستوى الوطني، فإن المشرع الجزائري لم يحدد مفهوم الخدمة العامة وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة.

2- النظام القانوني للسفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة في التصادم البحري:

الأصل أن وقوع التصادم بين سفينة خاصة وسفينة حربية أو عامة، لا تطبق بشأنه أحكام التصادم البحري، لذلك سنتناول فيما يلي عدم إخضاع السفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة لقواعد التصادم البحري (أ)، ثم موقف المشرع الجزائري (ب).

¹⁰² - المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 05/10/1972، المتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، ج ر عدد 86.

¹⁰³ - الأمر رقم 06/97 المؤرخ في 21/01/1997، يتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة، ج ر عدد 06.

¹⁰⁴ - المرسوم التنفيذي رقم 96/98 المؤرخ في 18/03/1998 يحدد كفايات تطبيق الأمر رقم 06/97 والمتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة، ج ر، عدد 17.

¹⁰⁵ - علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 26.

أ- عدم إخضاع السفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة لقواعد التصادم البحري:

ترجع بعض الدول عدم إخضاع السفن الحربية والسفن القائمة بالخدمة العامة خاصة تلك المتعلقة بالحرب والمخصصة للخدمة العمومية و الدفاع الوطني¹⁰⁶، سواء كانت غواصات أو تؤدي مهمة سلاح البحرية، وتلك المخصصة للخدمة العمومية الخاصة ولأغراض حكومية غير تجارية، كالأرصاد الجوية والجمارك والشرطة وسفن مد أسلاك الهاتف¹⁰⁷، لأحكام القانون البحري ومن تم لقواعد التصادم البحري، ذلك لأن سفن الدولة تتمتع بحصانة قضائية خاصة وفقا للعرف الدولي أمام محاكم الدول الأجنبية، وبالتالي لا يجوز مقاضاة دولة أجنبية أمام القضاء الوطني/ وهو ما اعتمدته اتفاقية بروكسل 1910 في مادتها 11 على أنه: " لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلياً لخدمة عامة".

نلاحظ أن أحكام الاتفاقية لا تنطبق على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة، ويخضع التصادم الواقع بينها وبين السفن الخاصة وهي جميع السفن الأخرى المخصصة لأغراض تجارية أو لخدمات خاصة ويمتلئها الأفراد أو الدولة¹⁰⁸، للقواعد العامة في المسؤولية في القانون المدني، في حين إذا كانت غير مخصصة لخدمة عامة بل لأغراض تجارية فيتعين أن تخضع لأحكام الاتفاقية¹⁰⁹.

أما بخصوص السفن التجارية المملوكة للدولة، ونظرا لأهمية الموضوع سارعت الدول إلى عقد اتفاقية بروكسل في 10/04/1926 و المعدلة ببروتوكول بروكسل 1934 و الخاصة بحصانة السفن الحكومية، والتي قامت بتوحيد القواعد المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة، إلا أن الجزائر لم تنظم إليها، وتنص في مادتها الأولى على أنه: " السفن البحرية التي تمتلكها الحكومات أو التي تستغلها، والشحنات المملوكة لها وما تنقلها السفن الحكومية من شحنات وركاب، وكذلك الدولة التي تملك هذه السفن أو تستغلها تخضع فيما يخص بالمطالبة المتعلقة باستغلال هذه السفن ونقل هذه الشحنات لنفس قواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التي تسري على السفن والشحنات والأمتعة المملوكة للأشخاص..."

¹⁰⁶ - سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 2009، ص 34.
¹⁰⁷ -Martine Remond(G), Droit maritime, 2^{ème} ed, Pédone, Paris, p6.

¹⁰⁸ - إبراهيم العتابي، قانون البحار، دار الفكر العربي 1958، ص 102.

¹⁰⁹ - هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث البحرية الواقعة على ظهر السفن، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية 2002، ص 47.

نستنتج من نص المادة أن المعاهدة قد أخضعت السفن التجارية المملوكة للدولة والمخصصة لأغراض غير حكومية، وهي سفن ترجع ملكيتها لأشخاص القانون الخاص أو الحكومات لأغراض تجارية والتي من أبرز سفن نقل الركاب ونقل البضائع للقانون البحري شأنها شأن السفن التي تمتلكها الأفراد، وبالتالي يجوز توقيع الحجز عليها وتخضع لاختصاص القضاء الوطني.

أما فيما يخص السفن الحربية واليخوت الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات وغير ذلك من السفن التي تمتلكها الدولة مخصصة لخدمة حكومية غير تجارية، فلا يجوز توقيع الحجز عليها إلا في حالات معينة نصت عليها م3من المعاهدة، وهي تتمثل في القضايا الناجمة عن التصادم البحري أو غيرها من حوادث الملاحة البحرية، والقضايا الناجمة عن أعمال المساعدة والانقاذ عن الخسائر البحرية العامة، وكذا القضايا الخاصة بطلب التعويض أو بالتوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة.

ب- موقف المشرع الجزائري:

تنص المادة 298 ق ب ج على أنه: "تطبق أحكام هذا القسم على أي حادث ملاحى آخر يتعلق بسفينة وتترتب فيه المسؤولية الجزائية أو التأديبية للريان أو أحد أفراد الطاقم أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة.

وتطبق أحكام هذا الفصل كذلك على السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ المخصصة لمصلحة عمومية".

نستنتج من نص المادة أن المشرع الجزائري يخضع السفن الحربية و السفن المخصصة لخدمة عامة لأحكام التصادم البحري، وذلك واضح من خلال عبارة " تطبق أحكام هذا القسم " و هو القسم المخصص للتصادم البحري شريطة أن يتعلق الحادث بسفينة بالوصف وبالتالي فالمسألة منطقيا تتعلق بسفينة و بالمسؤولية ومتى انتفى وصف السفينة وانتفت المسؤولية فإن هذه القواعد لا تطبق على باقي الحوادث البحرية الأخرى، كارتطام مركب ملاحه داخلية منشأة بحرية ثابتة فإنها تخرج من تطبيق أح و عليه وبهذا المفهوم متى ترتبت المسؤولية الجزائية أو التأديبية الناتجة عن تصادم السفن المملوكة للدولة فإنها تخضع لأحكام التصادم البحري.

ثانيا - التصادم الواقع بين سفن مرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة:

توجد حالات أخرى لا يكون فيها التصادم خاضعا لأحكام التصادم في القانون البحري بوجه عام، وإنما يخضع لأحكام المسؤولية المدنية¹¹⁰ وهي تتمثل في التصادم بين السفن التي يربطها عقد الخدمات

¹¹⁰-Arneaud (M), cit, p138.

ونصت على هذه الحالة م 284 ق ب ج على: "إذا وقع تصادم أو ارتطام بين السفن التي يربطها عقد الخدمات، يتم تقرير المسؤولية عن الأضرار الحاصلة وفقا للأحكام المتعلقة بهذا العقد"، وهي تشمل التصادم بين سفن مرتبطة بعقد القطر(1)، أو التصادم البحري الواقع أثناء عقد الإرشاد(2).

1- التصادم بين سفن مرتبطة بعقد القطر:

تنص م 866 ق ب ج: "تتم عملية القطر تحت إدارة ريان السفينة المقطورة، وتبعا لذلك يتقيد ريان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير.

كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهز السفينة المقطورة، إلا إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة"، من خلال النص نستنتج أن المشرع الجزائري اعتبر مجهز السفينة المقطورة مسؤولا عن جميع الأضرار مهما كان نوعها ومن ضمنها التصادم، والتي تصيب سفينته أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها،¹¹ إضافة للأضرار التي تلحق بالقاطرة أو طاقمها، في حين تبقى الأضرار اللاحقة بالغير خاضعة لنص خاص، إلا إذا ثبت خطأ السفينة القاطرة، وهنا يحتفظ مجهز المقطورة بحق الرجوع على القاطرة الجارة، وترتبط لذلك يبقى مجهز القطر مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن اصطدام القاطرة بالمقطورة، متى كان ذلك راجعا إلى توقف القاطرة وعجزها عن المناورة لإخلاله بالتزام تقديم قاطرة صالحة للقطر، وفي المقابل يمكن أن يكون ريان السفينة القاطرة مسؤولا عن الأضرار الحاصلة أثناء عملية القطر، بناء على اتفاق صريح ومكتوب من الأطراف، إلا إذا ثبت خطأ السفينة المقطورة.

2- التصادم البحري الواقع أثناء عقد الإرشاد:

قد تحتاج السفينة أثناء دخولها الموانئ والقنوات أو عند خروجها منها، إلى الاستعانة بخدمات شخص يعرف الممرات المائية و العوائق التي قد تكون في الميناء، وذلك حرصا على سلامة الميناء أيضا، تعرف هذه العملية بالإرشاد البحري، ويمكن أن يقع التصادم البحري أثناء الإرشاد البحري وغالبية التشريعات تقر مسؤولية مجهز السفينة المرشدة عن الأخطاء التي تقع من المرشد في عمله بناء على علاقة التبعية فالمرشد تابع لمجهز، وهذا ما نستنتج من نص م 1/171 ق ب ج: "يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ريان السفينة"، ويسأل أيضا عن الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة خطأ المرشد حسب نص م 183 ق ب ج: "يعتبر مجهز السفينة المرشدة مسؤولا تجاه الغير عن الأخطاء الناتجة عن المرشد و التي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة".

¹¹ - بن عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة القطر والإرشاد، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الثاني، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص5.

كما يكون مسؤولاً أيضاً عن كل حادث يحصل للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد، وفي المقابل يمكن إعفاؤه من المسؤولية في حالة تعمد المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد في وقوع الضرر **184 ق ب ج**، وبما أن المجهز هو المسؤول فإن ما يحدث من أضرار من وراء تصادم بين السفينة المرشدة وسفينة الإرشاد سيؤدي إلى قيام مسؤولية المجهز ويلتزم بتعويض الأضرار حتى ولو كانت بخطأ المرشد، وفي الحالات التي يكون فيها الإرشاد اختيارياً، فإنه لا خلاف في تبعية المرشد لمالك السفينة. لكن الاشكال الذي يطرح هو حول مسؤولية المجهز عن أخطاء المرشد في حالة الإرشاد الإجباري بحيث ينعدم اختيار المجهز ويلزم بمقتضى القانون بأخذ المرشد الذي يتقدم لسفينته؟ لقد نصت **م 283 ق ب ج** على أنه: "تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ المرشد حتى لو كان الإرشاد إجبارياً". ونصت **م 5 من اتفاقية بروكسل** هي الأخرى على بقاء المجهز مسؤولاً في حالة التصادم بخطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً.

المطلب الثاني: المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري

نظم المشرع الجزائري أحكام المسؤولية عن التصادم في المواد **277 إلى 298 ق ب ج**، اما على المستوى الدولي قامت اتفاقيات كثيرة بمعالجة أحكام التصادم البحري، أشهرها **اتفاقية بروكسل 1910** والخاصة بتوحيد بعض قواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية.

تكون هذه المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري إما مسؤولية تقصيرية أم عقدية إذا كان هناك اتفاق أو عقد سابق بين السفن المتصادمة كسفن القطر وسفن الارشاد قبل حدوث التصادم. لذلك تسري أحكام المسؤولية التقصيرية إذا لم يكن هناك اتفاق سابق، وأحكام المسؤولية العقدية في حالة الاتفاق والتعاقد السابق في حالة التصادم البحري، وبما أننا استثنينا حوادث التصادم والقطر والارشاد فإن المسؤولية العقدية لا تدخل في مجال دراستنا.

إذا ستقتصر الدراسة على المسؤولية التقصيرية دون العقدية، وتقوم المسؤولية التقصيرية على ثلاثة شروط وهي، حدوث الفعل الضار وهو وقوع التصادم البحري بين المنشآت البحرية، سواء كان هذا الفعل عمداً أم عن خطأ ويكون عادة الخطأ نتيجة مخالفة قواعد المرور البحري وقواعد تجنب التصادم في البحار، والبعض الآخر يرجع الى وجود إهمال أو عدم احتياط من قبل الريان أو الطاقم أو المجهز كما سنرى لاحقاً. ويشترط أيضاً ان يكون حدوث ضرر للغير، وهو الضرر الذي يصيب مال المضرور أو نفسه، أو في مصلحة مشروعة. وقد يكون الضرر مادياً يصيب المضرور في جسمه أو في ماله وهو

الأكثر شيوعاً، وقد يكون أدبياً يصيبه في شعوره وعاطفته وكرامته. حيث يمكن أن يتسبب التصادم في غرق السفينة المصدومة أو يلحق ضرر بالبضاعة، هذا فضلاً على أن التصادم كثيراً ما يصاحبه وفاة أو إصابات جسيمة للكثير من الركاب أو الطاقم بل قد تؤدي لهلاك السفن وتغرق بحمولتها¹¹².

لقيام المسؤولية التقصيرية في حالة التصادم البحري لابد من توافر العلاقة السببية بين الضرر والتصادم البحري، أي أن يكون الضرر نتيجة التصادم البحري حتى تقوم مسؤولية مرتكب هذا التصادم عن الضرر.

تختلف المسؤولية باختلاف السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث البحري، فحكم التصادم البحري يختلف باختلاف سببه، وقد ميزت أغلبية التقنيات البحرية وكذا اتفاقية بروكسل لتوحيد قواعد التصادم البحري بين قاعدتين للتصادم البحري، فقد يرجع التصادم إلى نشاط الإنسان سواء بخطأ إحدى السفينتين أو كلاهما (الفرع الأول). كما قد يكون هذا التصادم بدون خطأ (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسؤولية في التصادم الناتجة عن تدخل العنصر البشري

إن التصادم البحري يرجع في غالب الأحيان إلى العنصر البشري إلى فعل الخطأ وهذا ما أخذت به أغلب التشريعات، ورغم أن التصادم البحري الناتج عن الخطأ البشري يشكل الجانب الأكثر شيوعاً في حوادث التصادم البحري، وحتى نصل إلى تحديد مفهوم الخطأ في التصادم البحري يجب علينا أن نحدد مفهوم الخطأ (أولاً)، ثم أساس المسؤولية المترتبة عن التصادم بخطأ (ثانياً)، ثم موانع المسؤولية في التصادم البحري (ثالثاً).

أولاً- مفهوم الخطأ في التصادم البحري:

نتطرق فيمل يلي إلى تعريف الخطأ (1)، ثم بعد ذلك لصور الخطأ في التصادم البحري (2).

1- تعريف الخطأ في التصادم البحري:

لم تعرف جل التشريعات البحرية تعريف للخطأ في مادة التصادم البحري، واكتفت ببيان قواعد المسؤولية الواجب تطبيقها على الحادث، ربما يرجع إلى مفهوم الخطأ في التصادم البحري لا يختلف عن مفهوم الخطأ في القواعد العامة¹¹³، لهذا كان المجال واسعاً للاجتهادات الفقهية فيرى الفقهاء أن الخطأ هو الفعل الضار غير المشروع ومن بين أهم التعريفات أنه: "تعدى على حق يدرك المتعدي فيه جانب

¹¹² - زينب فؤاد كامل أبو ذهب، أحكام المسؤولية عن التصادم البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري، دراسة مقارنة، دكتوراه، جامعة القاهرة 2010، ص 190.

¹¹³ - نفس المرجع، ص 114.

الاعتداء"¹¹⁴، أو أنه أيضا: "إخلال بحق أو مصلحة عليا"¹¹⁵، إلا أن هذه التعاريف لم تصل الى تعريف جامع مانع للخطأ لذلك وجب علينا أن نحدد ما هي الاعمال التي تلحق ضررا بالغير و ينهى عنها القانون.

نص المشرع الجزائري على القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية وهي المسؤولية عن الفعل الشخصي في م 124 ق م ج و التي تنص: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، و المسؤولية في التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ التقصيري، والخطأ في القواعد العامة لا يختلف عن الخطأ في مادة التصادم البحري بحيث يتعين على من ألحق ضررا للغير نتيجة خطئه أن يلتزم بتعويض المضرور بما لحقه من ضرر إذا المبدأ نفسه، لكن هناك بعض الخصوصية المتعلقة بقيام أركان المسؤولية في حالة التصادم البحري وذلك راجع المكان الذي وقع فيه التصادم البحري وخصوصية السفينة و القانون البحري كل ذلك يؤدي الى خضوع المسؤولية التقصيرية في التصادم البحري الى قواعد خاصة تختلف عن القواعد العامة.

وما تجدر الإشارة اليه، هم أنه عادة ما تستعمل التشريعات وكذا الفقه والقضاء عبارة: "إذا كان التصادم ناتجا عن خطأ السفينة"، فنص م 3 من اتفاقية بروكسل 1910 استعملت عبارة خطأ السفينة: "إذا حصل التصادم بسبب خطأ السفن، فلتلزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض اصلاح الخسائر"،¹¹⁶ ونفس الموقف اعتمده المشرع الجزائري حيث نص في م 277 ق ب ج على أنه: "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن،...". يرى أغلبية الفقه ان السبب من استعمال لفظ خطأ السفينة، هو مواجهة الأخطاء التي يرتكبها الأشخاص القائمين على إدارة السفينة و استغلالها، فالأخطاء لا ترتكب إلا من قبل الأفراد بحيث يستحيل أن ينسب الخطأ إلى شيء جامد كالسفينة فهي مجرد آلة يتم تسييرها من قبل الانسان، كذلك أن الخطأ إذا ما صدر من السفينة فإن معنى ذلك أنه صدر من أحد أفراد طاقمها أو إهمال المجهز في الصيانة لسماحه للسفينة للإبحار وهي غير صالحة للملاحة¹¹⁷، فالسفينة ما هي إلا جسم مسير من قبل الانسان، وعليه اعتبار السفينة وحدة معنوية واحدة تقام المسؤولية في مواجهتها فالأخطاء دائما يرتكبها الأشخاص، أي أن العامل البشري يلعب دورا هاما في حدوث التصادم.

¹¹⁴ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، الجزء الأول، دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ص 77.

¹¹⁵ - جلال علي، مصادر الالتزام، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر 1977، ص 354.

¹¹⁶ - خالد جاسر غفري، القانون البحري، الاعصار للنشر والتوزيع، عمان الأردن 2008، ص 306.

¹¹⁷ - بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، دكتوراه جامعة تلمسان، الجزائر، 2015/2014، ص 131.

(2)- صور الخطأ في التصادم البحري:

يتخذ الخطأ في مادة التصادم البحري عدة صور بحسب اختلاف المصدر الذي يستمد منه واجب الحيطة والحذر، لهذا قام الفقهاء بتقسيم الخطأ في التصادم البحري الى نوعين، أخطاء راجعة الى عدم مراعاة القواعد الدولية والقوانين والأنظمة الداخلية للسلامة البحرية (2 أ)، الأخطاء الناشئة عن إهمال المسؤولين عن السفينة (2 ب).

2- أ: أخطاء راجعة الى عدم مراعاة القواعد الدولية والقوانين والأنظمة الداخلية للسلامة البحرية

تفرض القواعد العملية ومبادئ و أصول الفن البحري السلمية **Good Seam and Ship**

في هذا المجال، الكثير من القيود والالتزامات الواجب مراعاتها لتفادي وقوع التصادم البحري، والتي تتطلب من الربان القيام بالعديد من الواجبات حتى يتفادى وقوع الخطأ، وغالبا ما يرجع خطأ الربان إلى مخالفة الأنظمة الدولية البحرية (I)، وعدم مراعاة القوانين والتنظيمات والتعليمات المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار (II).

I. عدم مراعاة قواعد السير البحرية ¹¹⁸RIPAM:

حاولت الدول عن طريق الاتفاقيات الدولية والقوانين الدولية إيجاد وسيلة مناسبة لتنظيم سير السفن في البحار ¹¹⁹، والتي ساهمت بدور بارز في وضع تنظيم موحد على الصعيد الدولي لمنع وقوع التصادم البحري، وهذه القواعد قد تداركت السلبات التي كانت موجودة في القواعد القديمة والتي يرجع تاريخها الى سنة 1960.

فقد حددت اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار ¹²⁰COLOREGS في لندن لسنة 1972، مجال تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم حسب اخر تعديلاتها سنة 2003، والمشملة على 38 قاعدة و 4 ملاحق بحيث جاء في القاعدة الأولى فقرة (1) لأنه: "ليس في هذه القواعد ما يتعارض مع تطبيق القواعد الخاصة الصادرة عن السلطات المختصة بشأن المكلات، أو الموانئ، أو الأنهار، أو

¹¹⁸ - Règlement International pour Prevenir les Abordage en mer.

¹¹⁹ - زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص 128 و 129.

¹²⁰ -Langavante ,droit de la mer ,tome 3 ,Cujas ,Paris1983,p78.

البحيرات، أو المياه الداخلية المتصلة بالبحار و الصالحة للسفن البحرية، على أن تلك القواعد الخاصة يجب أن تتماشى قدر الإمكان مع هذه القواعد¹²¹.

كما يجب قدر الإمكان أن تكون القواعد التي تخضع لها السفن الحربية و السفن التي تبخر في قوافل أو القائمة بالصيد مطابقة لهذه القواعد، وأن لا تتعارض مع الإشارات والأشكال والعلامات وغيرها الواردة في هذه القواعد و في حالة إذا ما تراءى لدولة ما أن قاعدة معينة لا يمكن تطبيقها على نوع معين من السفن فيجب أن تكون القاعدة التي تضعها لا تخالف على حد كبير القواعد الدولية لمنع التصادم ، حيث ورد ذلك في الفقرة (ج) حيث تنص : " ليس في هذه القواعد ما يتعارض مع تطبيق القواعد الخاصة صادرة عن حكومة أي دولة بشأن استخدام المزيد من الأضواء الموقعية أو الإشارية أو الأشكال أو الإشارات الصفارية في السفن الحربية..."

أضافت الاتفاقية في القاعدة الثانية فقرة (أ) أن لا شيء يعفى الملاك أو الربان أو الطاقم من مسؤوليتهم تجاه أي إهمال أو تقصير في الالتزام بما ورد في هذه القواعد وكذا الإهمال في اتخاذ أي إجراء وقائي قصد مواجهة جميع الأخطار البحرية، حتى وإن لم يكن منصوباً عليه في القواعد الدولية لمنع التصادم حيث نصت: " ليس في هذه القواعد ما يعفى أية سفينة، أو مالكها، أو ربانها، أو طاقمها من عواقب أي تقصير في الامتثال لهذه القواعد أو في اتخاذ التدابير الوقائية التي قد تملئها لبحارة أو الظروف الخاصة القائمة".

II. عدم مراعاة القوانين والتنظيمات المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار:

إن عدم مراعاة القوانين والتنظيمات المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار هي صورة من صور الخطأ في التصادم البحري ، ويقصد بها جميع النصوص التي تضع قواعد محددة للسلوك من أجل تنظيم نشاط الأفراد سواء كانت صادرة من السلطة التشريعية أو التنفيذية أو المؤسسات الخاصة أو الأفراد، أما اللوائح فيقصد بها القرارات الإدارية التنظيمية التي تتضمن قواعد عامة مجردة و ملزمة لجميع الأفراد الذين تتوفر فيهم شروط انطباقها ، ومن أمثلتها اللوائح التي تنظم الملاحة البحرية لا سيما تلك التي تحدد شروط الأمن و السلامة بالنسبة للسفن أو مركب نقل الأشخاص.¹²²

¹²¹ - اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972، المرجع السابق، ص6.

¹²² - خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص76 و77.

نصت م 2/277 ق ب ج على أنه : " و تعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء ، إذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيز وعدة السفينة و في القيادة الملاحية و في تنفيذ المناورات وكذلك عن عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار أو تدابير السلامة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم" ، على أنه يتم تحديد هذه القواعد من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، وهذا ما نصت عليه م 276 ق ب ج : " إن القواعد الواجب مراعاتها بالنسبة لجميع السفن الموجودة في المياه التي تدرجها ، لأجل تجنب تصادم السفن في البحار ، يتم تحديدها من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية".

2-ب:الأخطاء الناشئة عن إهمال المسؤولين عن السفينة

إن الإهمال في تنفيذ القواعد الدولية لمنع التصادم يشارك بقدر كبير في حوادث التصادم البحري، باعتباره الصورة الثانية للخطأ والمتمثلة في ذلك السلوك السلبي الصادر من الطاقم والمسؤولين بعدم أخذ الحيطة والحذر.

عدم احترام تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم لا يكفي بل يجب اتخاذ جميع الإجراءات الضرورية لتجنب وقوع التصادم، حتى وإن لم تكن هذه الإجراءات واردة في القواعد الدولية لمنع التصادم البحري طالما يكون الهدف منها هو تحقيق النتيجة الإيجابية و هي تجنب التصادم إهمالاً، فالسير بسرعة عالية مثلاً مما يؤدي لتشكيل الأمواج و بالتالي يحدث ضرراً لسفينة أخرى يعد إهمالاً، أو فشل أي من أفراد الطاقم في تنفيذ أعماله بإتقان، أو نقص الكفاءات الإدارية و يندرج تحت ذلك التقصير في توفير التدريب الكامل للأطقم ، أو الخطأ في التموين سواء بالوقود أو الزيوت ،وقد نبهت لذلك القاعدة 2 من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار 1972 بأنه لا شيء في هذه القواعد يعفي الريان أو مالك السفينة أو الطاقم من أي إهمال في اتخاذ الاحتياطات اللازمة و التي تستدعيها الخبرة البحرية أو تمليها الظروف الخاصة.

ثانياً-المسؤولية المترتبة عن التصادم بخطأ:

تختلف المسؤولية التقصيرية عن التصادم عن خطأ إحدى السفينتين(1)، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم نتيجة لخطأ مشترك(2).

1- المسؤولية التقصيرية عن التصادم المترتبة عن خطأ إحدى السفينتين:

بصريح نص م 277 ق ب ج فإن المسؤولية في مادة التصادم البحري أساسها الخطأ الواجب الإثبات. ويقع عبء إثبات الخطأ على عاتق المدعي ويكون ذلك بكل وسائل الإثبات.

وتنص م 1/282 ق ب ج: " لا محل لافتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار"، وهو ما قضت به أحكام أيضا م 2/6 من اتفاقية بروكسل 1910 على أنه: "ليست هناك قرائن قانونية على الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية"

لكن هناك استثناء وارد على هذا المبدأ وهو في حالة التصادم البحري وهذا ما نصت عليه م 2/828 ق ب ج استثناء يقضي بأنه: "في حالة التشبيه في التصادم المنصوص عليها في م 274 أعلاه، والخاصة بالارتباط بمنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة موجودة في الأملاك العمومية البحرية، جاز افتراض مسؤولية السفينة ما عدا حالة القوة القاهرة وبشرط أن تتوفر هذه المنشأة أو الشيء قواعد الإشارة."

نستنتج من نص المادة أن الخروج عن المبدأ العام وهو استبعاد القرائن وذلك بافتراض الخطأ، شريطة أن يكون الارتباط بين سفينة ومنشأة أو شيء ثابت متواجد في الأملاك العمومية البحرية ويتوفر على قواعد الإشارة البحرية، على ألا يكون سبب التصادم راجع لقوة القاهرة.

(2) - المسؤولية التقصيرية عن التصادم نتيجة خطأ مشترك:

وفي حالة حدوث التصادم البحري نتيجة لخطأ مشترك وهو أن يساهم كل من المسؤول والمضروب في تحقيق الضرر دون أن يستغرق أحدهما الآخر، فكل خطأ يعتبر سببا في إحداث الضرر إذ لولاه لما وقع الضرر.

ويستفاد من ذلك أن كلا السفينتين المتصادمتين قد خالفت القواعد المنصوص عليها سابقا، بحيث يساهم كل منهما بخطئه في إحداث الضرر لنفسه وللآخر الذي تصادم معه أو للغير.

وعليه لكل خطأ أثر في حصول التصادم البحري، لدرجة أنه لو استبعد خطأ إحدى السفينتين لا يكون الخطأ الصادر من السفينة الأخرى كافيا لوقوع التصادم.¹²³

وتكثر التصادمات بخطأ مشترك خاصة في الموانئ والأنهار مقارنة بتلك التي تحدث في عرض البحر، ذلك لأنه في الحالة الأولى يتعين احترام التنظيمات الداخلية والقواعد الدولية لمنع التصادم، في

¹²³ - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 888.

حين يتعين في الحالة الثانية حيث لا يطبق إلا التنظيم الدولي، وعليه كلما كثرت القواعد الواجبة التطبيق كلما ارتفعت المخالفات ¹²⁴.

إذا في حالة اشتراك المدعي بفعله في احداث الضرر الذي أصابه، لا يترتب عنه قيام المسؤولية على المدعي عليه الذي ثبت خطأه وإنما توزع المسؤولية بين الطرفين بحسب جسامه الخطأ الذي صدر عن كل منهما ¹²⁵.

وتقسم المسؤولية تبعاً لخطورة الأخطاء وهو ما تقضي به أحكام اتفاقية بروكسل 1910 وهذا ما نصت عليه م 1/4 وتعرف باسم قاعدة الخطأ النسبي، أي توزيع المسؤولية بين السفن طبقاً لدرجة خطأ كل سفينة، والتي تنص أنه: "إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها، على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسؤولية بالتساوي".

وقد تم إقرار وتطبيق هذه القاعدة من النسبة نظراً للظروف أو تبين أن الأخطاء قبل معظم دول العالم من بينها الجزائر، وهذا ما نصت عليه في م 278 ق ب ج على أنه: "إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منهما.

غير أنه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظراً للظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية، وزعت المسؤولية على حصص متساوية".

ثالثاً - موانع المسؤولية في التصادم البحري:

قد تتعرض أي من السفينتين لقوة قاهرة أو حادثاً فجائياً لا قدرة لأي منهما مما يجعل كل منهما عاجزة عن إثبات الخطأ في الجانب الآخر أو إثبات أي من السفينتين كانت سبباً للتصادم، ومفهوم القوة القاهرة والحادث الفجائي أو الحادث الجبري لا يختلف عنه في القواعد العامة، فهو يشمل كل الحوادث غير المتوقعة والمستحيلة الدفع، بفعل الطبيعة كضباب كثيف أو إعصار جامح. وتنص م 281 ق ب ج على أنه: "إذا كان التصادم قهرياً أو بسبب حالة القوة القاهرة...تحمل الأضرار من تعرض للتصادم...". وهذا يوافق ما نصت عليه م 2 من اتفاقية بروكسل 1910.

¹²⁴ - هشام رمضان الجزائري، التصادم البحري من الناحية القانونية، جامعة بغداد، العراق 1975، ص 266 و 267.

¹²⁵ - Servat (J), de la responsabilité en matière d'abordage maritime, thèse de doctorat, Toulouse 1935, p55.

نستنتج من خلال كل ما تقدم أن المسؤولية عن التصادم تنتفي إذا توفر شرطان هما: استحالة التوقع واستحالة الدفع بحيث يستحيل معهما تنفيذ الالتزام التقصيري، مما يشكل حادث خارج عن إرادة المدين ومستقلا عنه ولم يتمكن من دفعه، وبمعنى آخر كل الحالات القضاء والقدر والتي لا يمكن التنبؤ بها¹²⁶.

المبحث الثاني: الإسعاف والإنقاذ البحري

وجد نظام الإسعاف البحري والإنقاذ البحري لتقليل من درجة المخاطر، وقد كان الفقه يميز بينهما، وأثير جدل فقهي كبير رغم أن تعريفات كل من الإسعاف و الإنقاذ البحريين هي نفسها حيث كان يعتبر كل منهما تقديم يد العون ونجاة الهالك، إلا أن جانب من الفقه يفرق بينهما خاصة الفقه الفرنسي، وذلك قبل صدور قانون 29 أبريل 1916 الفرنسي¹²⁷ ويرون أن الإسعاف البحري هو تقديم المساعدة البحرية للسفينة المعرضة للخطر و ما عليها من بضائع والآت وأشخاص وذلك قبل وقوع الحادث، أي أن المساعدة وسيلة وقائية مانعة للخطر الوشيك الوقوع ، تتطوي على نوع من التعاون مع طاقم مازال يقاوم الخطر على متن السفينة¹²⁸.

أما الإنقاذ البحري فيقدم بعد وقوع الحادث لسفينة يمكن أن توصف في بعض الأحيان بالحطام، إذا الإنقاذ يتم غالبا لطاقم تخلي عن مقاومة الخطر فليس ثمة تعاون لإتمام العملية بين المنقذ والسفينة، وعليه فهما نظامان مختلفان كثيرا. والأصل أن فكرة التمييز بينهما حديثة الظهور، فقد كان نظام واحد فقط يتعلق بإنقاذ حطام السفينة وفقا لقانون 1681 Colbert، لذلك لم يكن هناك مساعدة وبالتالي لا ضرورة للتمييز بين المصطلحين، لأن بداية وجود الإسعاف البحري كان لإنقاذ الغرقى والبضائع¹²⁹، وبالتالي فإنقاذ السفن لم يكن وارد آنذاك، بسبب طبيعة السفن الشراعية وعدم قدرتها على قطر بعضها، لكن بتطور فن بناء السفن وظهور السفن العملاقة حيث اقتضى الأمر وجود نظامان، نظام متعلق بمساعدة السفن قبل غرقها، ونظام حطام السفن الغارقة.

¹²⁶-Stephanies (PS), droit civil, les obligations ,4^{-ème} édit, Dalloz2006, p217.

¹²⁷ Le clere (J), l'assistance aux navires et les sauvetages des épaves, Paris1955, p69.

¹²⁸ -Rodière (R), op.cit, p168.

¹²⁹-Ripert (G), op, cit, p102. Rodière (R), Droit maritime, op, cit, p448.

إلا أن هذا التمييز لم يعد له أهمية، لأن المعاهدات الدولية أخضعتهما لنظام قانوني واحد مادامت السفينة يداهما خطر قريب أو أنها هلكت وتحتاج إلى الإنقاذ، لكن مهما اختلفت التعريفات فإن وصف الإسعاف والإنقاذ البحريين، لا يتحقق إلا بتوافر شروط معينة حتى نكون أمام إسعاف أو إنقاذ بالمعنى القانوني. وطبقا للقواعد العامة أن الشخص الذي يقوم بإنقاذ السفن من خطر الهلاك، لا يكون له تعويض سوى استرداد ما تكبده من خسائر في هذا الشأن، إلا أن هذا التعويض يصبح غير كافي عندما تتم عملية الإنقاذ في البحر، لأنها عملية شاقة ومعقدة يتعرض فيها المنقذون لأخطار كثيرة ومتنوعة، لذا حاول رجال البحر إيجاد نظام لتشجيع المنقذون وتقوية مبادراتهم على سرعة التدخل ومد يد العون والمساعدة لإنقاذ أية سفينة تتعرض لخطر الهلاك في البحر، و هذا لا يكون إلا عن طريق دفع مكافأة تكون بمثابة تعويض كل الخسائر التي لحقت به خلال عمليات الإنقاذ.

لذلك سنقوم فيما يلي بالبحث عن مفهوم الإسعاف البحري والإنقاذ البحري **(المطلب الأول)**، والأصل أن الإسعاف والإنقاذ البحريين ليس التزاما قانونيا بل من الواجبات الأدبية والأخلاقية التي تفرضها اعتبارات إنسانية وآداب الملاحة البحرية، لكن نظرا لما يترتب على الحوادث البحرية من أضرار جسيمة في الأرواح البشرية والأموال، فقد اتجهت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية الى جعل الإسعاف والإنقاذ التزاما قانونيا **(المطلب الثاني)**، ثم سنتناول حصول المنقذ على مكافأة الإسعاف **(المطلب الثالث)**.

المطلب الأول: مفهوم الإسعاف والإنقاذ البحريين

إن طبيعة العلاقة بين طرفي الإسعاف والإنقاذ البحري لاتزال تثير جدل فقهي كبير، وذلك لتحديد الطبيعة القانونية للإسعاف والإنقاذ البحري، وبعبارة أخرى تحديد الأساس القانوني الذي دفع المنقذين للقيام بعملية الإسعاف.

الأصل أن الالتزام بالإسعاف والإنقاذ ليس التزاما قانونيا بل هو واجب أدبي وأخلاقي يفرضه اعتبارات إنسانية أدب الملاحة البحرية، لكن نظرا لما يترتب على الحوادث البحرية من أضرار جسيمة في الأرواح البشرية والأموال، فقد اتجهت الحلول الدولية القانونية في التشريعات الوطنية إلى جعل الإسعاف والإنقاذ البحري التزاما قانونيا. لذلك سنتناول فيما يلي تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري **(الفرع الأول)**، وشروط الإسعاف والإنقاذ البحري **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري

حاول كل من الفقه والقانون تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري، كما أن الاتفاقيات الدولية هي الأخرى اختلفت في تحديد تعريف لعملية الإسعاف والإنقاذ البحريين (أولا)، وأيضا يجب توافر شروط معينة ليتحقق نظامي الإسعاف والإنقاذ البحري (ثانيا).

أولا-تعريف الإسعاف البحري والإنقاذ البحري:

اختلفت تعريفات الإسعاف والإنقاذ البحريين، فيما يتعلق بالأخذ بلفظ معين لهذه العملية، وظهر هذا الاختلاف في الفقه والاتفاقيات الدولية وامتد حتى للتشريعات الداخلية، لذلك نتناول تعريف كل من الإسعاف والإنقاذ البحريين وفقا للفقه (1) وفقا للمعاهدات الدولية (2)، ثم وفقا للقانون الجزائري (3).

1- التعريف الفقهي:

ثار جدال فقهي كبير فيما يتعلق بتعريف الإسعاف والإنقاذ البحريين، وأدى ذلك الى بروز تعريفات مختلفة بين موسع ومضيق، وأدى هذا الى اعتبار كل من الإسعاف والإنقاذ نظامين مختلفين عن بعضهما، لذلك سنتناول التعريف الفقهي للإسعاف البحري (أ)، ثم بعد ذلك تعريف الفقه للإنقاذ البحري (ب).

أ-تعريف الفقهي للإسعاف البحري:

عرف الإسعاف البحري على أنه الخدمات التي تساعد في إنقاذ ممتلكات معرضة للخطر، إذا كانت هذه الخدمات تطوعية ولم تكن تنفيذا لالتزام سابق ولا مقدمة من المنقذ لنفسه، وانتقد هذا التعريف من جانب لأنه يقتصر في تعريفه للإسعاف البحري على الخدمات التطوعية فقط، وانتقد أيضا لأنه لم يوضح الاهتمام بالبيئة البحرية، باعتبارها من أهم أهداف الإسعاف البحري¹³⁰.

¹³⁰ - صلاح محمد سليمة، أحكام الإنقاذ البحري بين التطوعية والإلزامية، دراسة مقارنة، دار الكتاب القانوني، الإسكندرية 2009، ص 43.

أما الفقيه لوسيان مارتان Lucien Martin عرفه على بأنه المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى معرضة لخطر الهلاك¹³¹، إلا أنه انتقد لإغفاله الإنقاذ البحري المقدم من أفراد أو طاقم مركبات لا يطبق عليها وصف السفينة مثل المركبات ذات الوسائد الهوائية.

عرفه أيضا الفقيه فريلا Farrella على أنه الخدمات المفيدة والمقدمة لإنقاذ الأموال المعرضة للخطر الذي لا يمكن تفاديه ولا توقعه، والتي تكون إلى حد كبير مقدمة اختياريًا في الحالات التي لا يكون فيها مقدم الإنقاذ ملتزم بالتزام سابق بالمحافظة على الأموال المنقذة بموجب عقد أو غير ذلك، أما في الحالات التي تكون فيها الخدمات إلزامًا كما في حالة التصادم البحري¹³².

ب- تعريف الفقيه للإنقاذ البحري:

عرف الفقه الإنقاذ البحري على أنه العمل الذي يتم بين منشأتين عائمتين إحداها سفينة وعلى إحداها أن تنقذ الأخرى، أو تنقذ ما عليها من بضائع أو أرواح بشرية¹³³. عرف البعض من الفقه الإنقاذ البحري بأنه المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى معرضة لخطر الهلاك¹³⁴.

أما الفقيه فريلا Farrella فقد عرفه على أنه الخدمات المفيدة والمقدمة لإنقاذ الأموال المعرضة للخطر الذي لا يمكن تفاديه ولا توقعه، والتي تكون إلى حد كبير مقدمة اختياريًا في الحالات التي لا يكون فيها مقدم الإنقاذ ملتزم بالتزام سابق بالمحافظة على الأموال المنقذة بموجب عقد أو غير ذلك، أما الحالات التي تكون فيها الخدمات إلزامًا كما في حالة التصادم البحري¹³⁵.

2- تعريف الإسعاف و الإنقاذ البحريين وفقا للمعاهدات الدولية :

نتناول فيما يلي تعريف الإسعاف والإنقاذ البحريين وفقا لمعاهدي بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 واتفاقية لندن 1989 (أ)، ثم بعد ذلك تعريف الإسعاف والإنقاذ البحريين وفقا لمعاهدي بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 ولندن 1989 (ب).

¹³¹-Rodière(R),Du Pontavice (E),droit maritime, 12eme èd,Dalloz1997, p458.

¹³²- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 55.

¹³³--Rodière(R),Du Pontavice (E),op,cit,p458.

¹³⁴-صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص43.

¹³⁵-محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 55.

أ-تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري وفقا لمعاهدة بروكسل المؤرخة في 23سبتمبر 1910:

قامت معاهدة بروكسل المؤرخة في 23سبتمبر 1210 بتعريف الإسعاف والإنقاذ البحري على أنه عمل يتم بين منشأتين عائمتين إحداهما سفينة، يترتب عليه أن تتقذ إحداهما الأخرى أو تتقذ ما عليها من بضائع أو ملحقات أو أرواح بشرية من خطر جديد.

فالمادة الأولى من معاهدة بروكسل 1910 تنص على أنه: "تطبق الأحكام الآتية على المساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها، وعلى النولون وأجرة الركاب وكذا على الخدمات التي هي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون أية تمييز بين هاذين النوعين من الخدمات وبغض النظر عن المياه التي حصلت فيها."

ورغم أن هذا النص قد يوحي بأن الإسعاف والإنقاذ البحري ينطبق ليس فقط عندما تكون إحدى المنشأتين العائمتين سفينة، بل أيضا ينطبق على مراكب الملاحة الداخلية فيما بينها، إلا أنه من المتفق عليه أن ذلك ليس هو المقصود¹³⁶ فالمؤكد أنه لا يعتبر إنقاذ بحريا ما يؤديه مركب داخلي لمركب داخلي آخر ولو كان ذلك في المياه البحرية.

ب-تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري وفقا لمعاهدة لندن 1989:

عرفت معاهدة لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري عملية الإسعاف البحري في المادة الأولى بقولها: "عملية الإسعاف تعني كل عمل أو نشاط من أجل إسعاف سفينة أو أي مال في خطر في المياه الملاحية أو أي مياه أخرى".

نلاحظ من خلال هذا التعريف أن معاهدة لندن 1989 تنص على الحرية التعاقدية للأطراف أكثر مما جاء في اتفاقية بروكسل 1910 وذلك من خلال معالجتها لقواعد جديدة ويتعلق الأمر بحماية البيئة والتعويضات الممنوحة في عملية الإسعاف البحري.

وفيما يتعلق بتعريف الاسعاف البحري، فإن معاهدة لندن 1989 يظهر من خلال عنوانها أنها خاصة بالإسعاف البحري دون مفاهيم أخرى، مما يفتح أمامها المجال الواسع للتطبيق وذلك خلافا لمعاهدة بروكسل 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإسعاف والإنقاذ البحريين.

¹³⁶ -Rodière (R) ,op,cit,p568.

إن عملية الإسعاف البحري طبقا لمعاهدة لندن 1989 موضوعها ليس فقط إنقاذ السفينة والأشياء الموجودة على متنها ولكن أيضا يتعلق الأمر بأي مال سواء كان سفينة أو غيرها الموجودة في خطر وذلك في أي مياه كانت. كذلك يتعلق الأمر بحماية الجانب الطبيعي الذي قد يتعرض للتلوث إذا لم تتم عملية الإسعاف.

وتستثني معاهدة لندن 1989 من مجال تطبيقها سفن الحرب أو سفن أخرى للدولة غير التجارية. وتعد معاهدة لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري بمثابة قانون للمتابعة بالنسبة لعمليات الإسعاف البحري، ذلك أنها أخذت بأهم قواعد القانون البحري المتمثلة في التزام كل ريان سفينة بتقديم الإسعاف لكا شخص موجود في خطر وذلك في المادة 10 وهو ما أخذت به كذاك معاهدة بروكسل 1910 في المادة 11.

3-تعريف الإسعاف البحري والإنقاذ البحري وفقا للقانون البحري الجزائري:

نص المشرع الجزائري على أحكام الإسعاف البحري ضمن القسم الثالث تحت عنوان (الإسعاف البحري) من الفصل الرابع المتضمن للحوادث البحرية من الباب الأول، والمواد من 332 إلى 357، بحيث تنص م 332 ق ب ج على أنه: " يعتبر كإسعاف بحري، كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

يتضح من خلال هذا التعريف أن المشرع الجزائري أخذ بنفس تعريف الذي نصت عليه معاهدة بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين¹³⁷.

نستنتج من نص المادة أن المشرع الجزائري استعمل مصطلح "إسعاف بحري" كمرادف لمصطلح المساعدة أو الإنقاذ، وهذا المصطلح نادر الاستعمال فقها وقضاءا وقانونا، والمصطلح المعتمدة من الأغلبية هو المساعدة والإنقاذ.

لم يكتف بذلك بل عرف هذا الإسعاف باستعماله لعبارة "نجدة" و التي يقصد بها في النص، تلك الخدمة و الإعانة التي تقدمها سفينة لأخرى وما عليها من أموال دون التطرق للأرواح الموجودة على ظهر السفينة، ربما المشرع الجزائري مدرك تماما إلى أن مساعدة ونجدة الأرواح البشرية واجب إنساني لا

¹³⁷ -انضمت الجزائر إليها بالمرسوم 70/64 الصادر بتاريخ 1964/06/08 وقد عدلت المعاهدة في 1967/05/27.

يحتاج النص عليها، أو هي النجدة التي تتم بين سفينة وإحدى مراكب الملاحة البحرية بحسب الأحوال تكون معرضة لخطر الهلاك وذلك بصورة تطوعية وليس كواجب، أي أن عمليات الإسعاف البحري ليست إلزامية ولا ناتجة عن اتفاق قانوني سابق في نظر المشرع الجزائري.

أن المتتبع للصياغة التي جاءت بها م 332 ق ب ج ونصوص المواد 338 و 352 ق ب ج والمتعلقة بمكافأة الإسعاف والواردة في الفقرة الثانية من القسم الثالث، يجد تناقضا في موقف المشرع الجزائري بحيث استعمل عبارة الإنقاذ بدل الإسعاف أو المساعدة. وسنستعمل مصطلح الإسعاف البحري الذي أخذ به المشرع الجزائري رغم ندرة استعماله.

الفرع الثاني: شروط الإسعاف والإنقاذ البحري

يجب توافر شروط لتحقيق نظام الإسعاف ولقد نصت عليها م 332 ق ب ج: " يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة". وتتمثل في أن يتم الإسعاف بين طرفين أساسيين (أولا)، وتعرض أحدهما للخطر البحري (ثانيا)، مما استلزم الطرف الآخر من أجل تقديم النجدة وتقديم يد العون له (ثالثا).

أولا-وجود طرفي الإسعاف البحري:

تستلزم عملية تقديم الإسعاف والإنقاذ البحريين وجود طرفين، هما المسعف أو المنقذ (1)، وطالب الإسعاف (2).

1-المسعف أو (المنقذ):

طبقا للمادة الأولى من معاهدة بروكسل 1910 فإن مقدم المساعدة قد يكون سفينة بحرية أو زورق ملاحية داخلية، والمساعدة قد تقدم من شخص في البر أو في البحر سواء كانت في شكل عمل مادي أو مجرد عمل معنوي يتمثل في إرشادات ونصائح توجيهية وكذلك الأمر بالنسبة لعاهدة لندن 28 أبريل 1989 الخاصة بالإسعاف البحري ذلك أن مقدم المساعدة قد يكون سفينة أو شيء آخر موجود في خطر.

ويجب الإشارة الى أنه من النادر أن يقوم مركب ملاحية داخلية بإنقاذ سفينة، وذلك يرجع إلى كون أن مركب الملاحة الداخلية أبطأ وأقل قوة من السفينة البحرية فضلا عن صعوبة قيامه بالمناورة، إلا أن

كل ذلك يرجع إلى اعتبارات واقعية محضة، أما من الناحية القانونية فإذا توافرت الشروط الأخرى للإنقاذ فإنه ليس هناك ما يمنع من أن يقوم مركب ملاحه داخلية بإنقاذ سفينة بحرية وهذا ما نصت عليه المادة 333 ب ج : " تشبه اللآلات العائمة ، حسب الحالة إما بالسفن البحرية وإما ببواخر الملاحة الداخلية وذلك من أجل تطبيق هذه المادة".

ويختلف الوضع في اتفاقية بروكسل 1910 التي تنص م 14 منها على أنه: " لا تطبق هذه المعاهدة على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة لخدمة عامة".

أما معاهدة لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري ووفقا للمادة 2 فهي تطبق على الدعاوى القضائية أو التحكيمية الخاصة بالمسائل المتعلقة لهذه الاتفاقية وذلك في دولة طرف في الاتفاقية.

إذا فالشخص المقدم للإسعاف هو كل شخص قدم خدمات لها صلة مباشرة بعمليات المساعدة، ولم يرد أي تعريف للمسعف أو المنقذ في القانون البحري الجزائري، ولا اتفاقيتي بروكسل 1910 و لندن 1989، وبذلك يمكن أن نقول أن طرفي الإسعاف والإنقاذ البحريين، يقع على عاتق كل من له القدرة على تقديمهما دون أن يعرض نفسه لخطر بحري، ويشمل المسعف أو المنقذ السفينة أو أفراد طاقمها، أو القاطرة، أو المرشد، أو الأفراد العاديين، أو مالك البضائع، أو السلطات العامة في الدولة... إلخ.

2-طالب الإسعاف:

تنص م 332 ق ب ج: " يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

إذا نستنتج أن الإنقاذ يتم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحه داخلية دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها. إذ أنه يكفي أن تكون إحدى المنشأتين العائمتين المتدخلتين في العملية ينطبق عليها وصف السفينة سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو نزهة أو مخصصة كلية لخدمة عامة، وسواء كانت هي السفينة المنقذة أو المنكوبة وسواء تم الإنقاذ في البحر أو في المياه الداخلية.

تنص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1910 أنه تطبق أحكامها على: " مساعدة وإنقاذ السفن البحرية وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون وأجرة الركاب".

نستخلص من نص المادة أنه إذا كانت السفينة في خطر فلا يكون منطقيا الادعاء بأن الشحنة ليست في خطر، بما أن ماء البحر كان من الممكن أن ينفذ إلى عابري السفينة، ولا يعقل في مثل هذه الظروف القول بأن التفريغ بهذه الوسيلة كان ممكنا دون خطر الفقد الكلي للشحنة.

وتوصف عملية الإنقاذ بأنها بحرية بصفة جزئية لأنها أو لا يمكن ألا تتم في البحر وهذا ما عبرت عنه التشريعات البحرية الداخلية والمعاهدات الدولية بأن أحكام الإنقاذ تطبق إذا توافرت شروطه "بصرف النظر عن المياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقديم فيها الخدمة".

ونشير أيضا إلى أن المنشأة العائمة التي تقوم بالإنقاذ أو يتم إنقاذها قد يكون زورق نهري أو عائمة أو جهاز عائِم مماثل لزورق ملاحية داخلية، ومع ذلك فإن خدمة الإنقاذ التي يقدمها زورق ملاحية داخلية لزورق آخر سواء داخل المياه النهرية أو المياه البحرية فإنها لا تعتبر إنقاذاً بحرياً ولا تخضع لأحكام الإنقاذ، فالأمر يتعلق بالإنقاذ الذي يتم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية ومراكب الملاحية الداخلية.

ثانيا - تعرض طالب الإسعاف والإنقاذ البحريين للخطر البحري:

يجب أن يكون طالب الإسعاف أي السفينة المنكوبة معرضة لخطر بحري لكي نكون أما اسعاف أو انقاذ وهذا ما اتفقت عليه الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية بما فيهم القانون البحري الجزائري في المادة 332، وهو الشرط الأساسي لقيام الإسعاف أو الإنقاذ البحريين، بحيث لا خطر لا مساعدة ولا إنقاذ.

يقصد بالخطر البحري ما تتعرض له السفن وحمولتها من حوادث استثنائية ينجم عنها أخطار جسيمة على السفينة وعلى ملاحيا وركابها وعلى ما تحمله من بضائع، كالتصادم بين السفن وما يتبع ذلك ما تقوم به السفينة من إنقاذ للسفينة الأخرى التي قد تصاب بأضرار جسيمة كما يتبع محاولة الريان إنقاذ السفينة ومن عليها وما عليها وذلك بالتضحية ببعض البضائع المحمولة على السفينة أو بأجزاء من السفينة أو إنفاق أموال لإنقاذ السفينة وما عليها ومن ثم تعتبر هذه الخسائر خسائر مشتركة يشترك فيها جميع أطراف الرحلة البحرية¹³⁸.

¹³⁸ - عبد القادر حسن العطيري، المرجع السابق، ص 485.

ويعتبر من الاخطار المحتملة أيضا، تعطل دفة السفينة أو محركاتها في عرض البحر، ذلك لأن بقائها في البحر دون مسير يخشى منه اضطراب الجو وهياج البحر وقد يؤدي ذلك إلى هلاك السفينة ومن عليها¹³⁹

نستنتج من كل ما تقدم أن الخطر البحري هو تلك الظروف الاستثنائية التي لا يمكن دفعها، والتي تجعل هلاك السفينة وشحناتها كبير الاحتمال¹⁴⁰، أو هو كل حادث قهري غير متوقع يتسبب في هلاك السفينة، ولكي يعتد به في عمليات الإسعاف والإنقاذ البحريين، يجب أن يكون على درجة معينة من الجسامة واستثنائية، وأن يكون حقيقيا وليس ظنيا، وأن يكون غير متوقع الحدوث.

ثالثا-تقديم النجدة:

نص القانون البحري الجزائري على سريان أحكام المساعدة البحرية، على نجدة السفن البحرية والأموال على متنها وعلى الخدمات من نفس النوع، والتي تؤدي بين السفن البحرية وبواخر الملاحة الداخلية.

إذا فلكي يعتبر أي عمل من قبيل المساعدة البحرية يكفي تقديم المعونة للسفن و المراكب التي تكون معرضة للخطر، بغض النظر عن نوع المساعدة المقدمة سواء أعمال مادية كقطر السفينة المعرضة للخطر حتى تصل بها إلى بر الأمان¹⁴¹، أو المساعدة في نقل بضائعها أو تخفيف حمولتها وتعويمها أو إطفاء حريق شب فيها ، أعمال معنوية تتمثل في تقديم نصائح وإرشادات، وهذا ما أكدته المشرع الجزائري في م336 ق ب ج على: "يترتب على كل اسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة"،
يتضح لنا من النص أنه لم يشترط في المساعدة البحرية المقدمة أن تكون مادية .

المطلب الثاني: الالتزام بالإسعاف والإنقاذ البحري وجزاء الاخلال به

لم تكن عمليات الإسعاف والإنقاذ البحريين أمرا إجباريا أي لم تكن التشريعات تنص على اعتباره التزاما قانونيا فيما سبق، فقد كان مجرد تصرف أخلاقي متعارف عليه بين البحارة ويتمثل في إسعاف بعضهم البعض من الحوادث البحرية إلا أنه مع ملاحظة أن العديد من الربانة لا تقدم المساعدة للبحارة

¹³⁹ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن 2002، ص209.

¹⁴⁰ - لطرش زهية، الإسعاف البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1- ، 2011/2012، ص38.

¹⁴¹ - محمد علي العريان، عوارض الملاحة البحرية، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2017، ص176.

المعرضين للحوادث البحرية، فإنه أصبح من الضرورة لتحول هذا الالتزام الادبي الى التزام قانوني (الفرع الأول)، ويترتب على كل من يخالفه جزاء قانوني (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تحول الإسعاف والإنقاذ البحريين من التزام ادبي الى التزام قانوني

إن واجب تقديم الإسعاف والإنقاذ هو التزام أدبي لا يرقى لمرتبة الالتزام القانوني ولا يترتب عليه مخالفته أي جزاء، غير أنه مع مرور الوقت وتطور الحياة الاقتصادية، ونظرا لما تخلفه الحوادث من أضرار وخسائر بالأرواح والأموال وثبوت قصور هذا الالتزام عن بلوغ أهدافه، فقد كان من غير المقبول أن يبقى تقديم الإسعاف والإنقاذ مجرد التزام أخلاقي، فلا بد من أن يكون التزام قانوني منظم فتحول هذا الالتزام الأدبي والأخلاقي إلى التزام قانوني في العصور الوسطى¹⁴²، خاصة مع تزايد الحوادث البحرية و الحاجة للإسعاف وتخلف الرابطة عن تقديم الإسعاف رغم قدرتهم في تقديمه، لذلك أصبح من الضروري جعل تقديم الاسعاف و الإنقاذ البحريين التزاما قانونيا .

وتحول الالتزام بالإسعاف والإنقاذ البحريين من التزام أدبي الى التزام قانوني لكن فقط بالنسبة للأشخاص أما السفن فبقيت من دون حماية، وظل الأمر على حاله لغاية أن تقرر هذا الالتزام لأول مرة في فرنسا في حالة التصادم البحري فقط في قانون 10 مارس 1891 الخاص بالتصادم الحوادث في البحر، والذي فرض التزاما على كل سفينة تصطم بغيرها، أن تهب لمساعدة السفينة الأخرى بقدر استطاعتها على ألا يكون في ذلك خطر عليها وعلى ركبائها¹⁴³، في م4 منه و التي تنص على : " على ربان كل سفينة شاركت في التصادم واجب استخدام جميع الوسائل الممكنة لديه لإنقاذ الأخرى وطاقمها والمسافرين من الأخطار الناتجة عن التصادم دون أن يعرض سفينته أو المسافرين عليها للخطر"¹⁴⁴، وبإلغاء هذا القانون حلت م83 من قانون العقاب و التأديب على السفن التجارية الفرنسي الصادر في 1926/12/17 محل م4¹⁴⁵.

¹⁴² - حريز أسماء، الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، ماجستير، جامعة وهران، 2008-2009، ص22.

¹⁴³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، 396.

¹⁴¹ - حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، جامعة تلمسان 2018-2019، ص 344

¹⁴⁵ - Ripert (G),op,cit,p103

ولأن السفينة لا تتعرض لخطر التصادم فقط مما يستوجب مساعدتها وانقاذها، انتهى الأمر لعقد اتفاقية بروكسل 1910 والتي جعلت منه التزاما قانونيا معاقب عليه جنائيا فلم يعد الأمر مقتصرًا على حالة التصادم البحري فقط، بحيث فرضت التزاما على ريان كل السفينة تابعة لدولة متعاقدة أن يقدم مساعدته أيضا لكل شخص يوجد في البحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء.

ومن حيث نطاق سريان هذا الالتزام، فإنه يقع على عاتق الريان شخصا بوصفه ربانا لا بوصفه تابعا للمجهز، فلن يفلت الريان من المسؤولية فضلا عن كونه مسؤول مسؤولية مدنية عن تعويض الأضرار المادية أو الأدبية التي لحقت بالأشخاص، وبالتالي فإن مالك السفينة أو مجهزها ليس مسؤولا عن تخلف الريان في القيام بعمليات المساعدة والإنقاذ، لذلك سنتناول فيما يلي حالات الالتزام بالإسعاف والإنقاذ البحريين (أولا)، ثم جزء الإخلال بالتزام بالإسعاف والإنقاذ البحريين (ثانيا).

أولا - حالات الالتزام بالإسعاف والإنقاذ البحريين:

فرضت معظم التشريعات البحرية الالتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ للسفن التي تتعرض للخطر وهذا في حالات معينة هي، حالة تقديم المساعدة بعد حدوث التصادم البحري (1) وفي حالة مساعدة الأرواح البشرية (2)، وإنقاذ الأموال والحطام (3) وإنقاذ البيئة البحرية من التلوث (4)، فينحرف الريان عن خط سيره من أجل تنفيذ هذا الالتزام (5).

1- حالة تقديم المساعدة بعد حدوث التصادم البحري:

نصت م 8 من اتفاقية بروكسل 1910 المتعلقة بمنع التصادمات في البحر أنه: "بعد حدوث التصادم يجب على ريان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم المساعدة للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها".

من خلال النص يتبين أنه على كل ريان سفينة تجوب البحار وحدث لها تصادم أثناء سيرها، أن يبادر الريان إلى مساعدة الشخص وإفاد الأموال للمعرضين للخطر، بالقدر الذي يكون في استطاعته وبدون أن يعرض سفينته وركابها وطاقمها للخطر.

وعلى ذلك تم تبني هذا الالتزام وفرضه في العديد من التشريعات الوطنية، من بينها المشرع الجزائري في م 1/285 ق بـج بنصها على: "يتعين على ريان كل من السفن المصطدمة، أن يبادر بعد وقوع التصادم إلى تقديم المساعدة للسفينة الأخرى وطاقمها ولمسافريها بمقدار ما يستطيع القيام بهذه العملية من دون خطر جدي يقع لسفينته وطاقمها وللمسافرين عليها".

وبموجب هذا النص، نجد أن تقديم المساعدة والإنقاذ يعد التزاما قانونيا يفرضه القانون على ريان كل سفينة من السفن المتصادمة متى أمكنه ذلك ، أي الالتزام بالمساعدة بعد التصادم التزاما متبادلا بينهما ولا يقتصر على الأشخاص المعرضين للخطر والمتواجدين على متنها فقط، بل يشمل انقاذ الأموال فالمساعدة بعد التصادم إجبارية بالنسبة للأموال و الأرواح البشرية معا ومن دون أية مكافأة عن الخدمات والمعونة المقدمة ، لكن وإن كان هذا الالتزام ينفي عن المعونة بعد التصادم أحد اهم اثار المساعدة البحرية وهو الحصول على المكافأة، إلا أنه لا ينفي عنها وصف المساعدة البحرية¹⁴⁶.

ولا يقتصر التزام الريان بعد حدوث التصادم على تقديم المساعدة والإنقاذ فقط، وإنما يلتزم فضلا عن ذلك بتبادل المعلومات مع السفينة المتصادمة الأخرى، فيجب عليه أن يخطر الأخيرة باسم وميناء تسجيل سفينته وكذلك الميناء القادمة منه والميناء المتجهة إليه، وهو ما نصت عليه الفقرة 2 من م 285 ق ب ج لأن ذلك يسهل الاتصال بين السفن المتصادمة.

2- حالة مساعدة الأرواح البشرية:

ليس التصادم البحري الحادث الوحيد التي تتعرض له السفن في البحر فقد تتعرض السفينة اثناء رحلتها البحرية لمخاطر عدة كالجنوح أو الحرق وما شابه ذلك، مما يستوجب مساعدة الأشخاص المعرضين للخطر والمتواجدين على متنها، فاتجهت التشريعات البحرية نحو تقنين نصوص قانونية تلزم ربان السفن بتقديم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر ومهدد بخطر الهلاك وأصبح التزاما قانونيا على الصعيدين الدولي والوطني.

ونصت عليه الاتفاقيات الدولية ومنها م 11 من اتفاقية بروكسل 1910 المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ مبدأ المساعدة الإلزامية للأشخاص المعرضين للخطر في البحر، والتي نصت على أنه " يجب على ريان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينة أو طاقمها أو ركبها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد في البحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء"، نجد أن المادة تنص على إجبارية خدمات المساعدة المقدمة للأرواح البشرية واشترطت لذلك شرطين هما: أ-أن يكون التزام الريان بتقديم المساعدة للأشخاص في حدود استطاعته، فلا يعرض سفينته أو الطاقم أو الركاب للخطر لأنه من غير المعقول أن يكون الأشخاص ضحية لنجدة أشخاص آخرين، وهو أمر يتعارض مع العدالة والمنطق.

¹⁴⁶ - حسين محمد فتحي، المساعدة البحرية، دراسة مقارنة، دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة، 1986، ص123.

ب- أن تكون المساعدة المقدمة لكل شخص تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء، فلا يمكن ترك الروح البشرية رهنا لرغبة الريان في مساعدتها أم لا.

ونجد م 1/10 من اتفاقية لندن قد جاءت بالمضمون نفسه، حيث نصت على أنه: " يلتزم الريان بتقديم المساعدة لكل شخص معرض لخطر الاختفاء في البحر، على ألا يؤدي ذلك تعريض سفينته أو الأشخاص الموجودين على ظهرها لخطر جدي."

وعليه فإن الالتزام بتقديم المساعدة للأشخاص، التزام اجباري مفروض في جميع الأحوال التي يتعرض فيها الشخص للخطر في البحر، بغض النظر عن سبب الخطر ومهما كان عدد وسبب وجودهم في البحر.

أما على الصعيد الوطني فالالتزام بمساعدة الأرواح البشرية نصت عليه م 1/334 ق بح ج على أنه: " يتعين على كل ريان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي."

أكثر من ذلك، فقد ذهب المشرع الجزائري في م 602 ق بح ج على أنه يتعين على الريان في حالة فشله في اتخاذ الوسائل الضرورية من أجل إنقاذ السفينة أن يتخذ جميع التدابير الممكنة لإنقاذ المسافرين أولا ثم الطاقم ويكون هو آخر من يترك السفينة ما يدل على أن العبرة بمساعدة الأشخاص.

3- حالة وإنقاذ الأموال والحطام:

إن مساعدة الأشخاص، هو التزام قانوني مفروض على الريان في جميع أنواع الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن في البحر، أما إنقاذ الأموال فلا يكون مفروضا إلا في حالة التصادم البحري ولم تجعله النصوص القانونية واجبا قانونيا، وفيما عدا ذلك من الحوادث فلا يعد إنقاذ الأموال للخطر التزاما قانونيا، وإن كان من غير المتصور أن تتعرض البضاعة على متن السفينة للخطر دون الأشخاص المتواجدين عليها من بحارة وركاب¹⁴⁷، لهذا فإن مساعدة الأشخاص و الوصول بهم إلى بر الأمان سابق على إنقاذ الأموال الذي يبقى أمر اختياري للريان، وأن امتناعه عن إنقاذها في غير حالة التصادم لا يعتبر مخلا بالالتزام قانوني بقدر ما يكون مخلا بالالتزام أدبي وأخلاقي، فمن غير المعقول أن ينحرف الريان ويقوم بمناورات خطيرة بقصد إنقاذ المال فقط¹⁴⁸.

¹⁴⁷ - حسان سعاد، المرجع السابق، ص 355.

¹⁴⁸ - نفس المرجع، ص 357.

4- حالة انقاز البيئة البحرية من التلوث:

تعد مشكلة تلوث البيئة البحرية أحد أهم مشاكل البشرية في العصر الحديث، فهي تحتل قمة هرم مشكلات العالم بأسره المتقدم منه و المتخلف على حد سواء، وتتضافر الجهود العالمية دون استثناء لإيجاد حل لها¹⁴⁹، و من بين أهم الالتزامات التي استحدثتها اتفاقية لندن 1989 ، الالتزام بحماية وإنقاذ البيئة البحرية إذ عرفت م1 منها الضرر اللاحق بالبيئة في الفقرة (د): " هو ضرر مادي جسيم يلحق بالصحة البشرية أو حياة أو الموارد البحرية في مياه الساحلية أو الداخلية أو ما جاورها ، وينجم عن التلوث أو التلويث أو الحرائق أو الانفجارات أو أي حادث رئيسي مماثل "، كما تضمنت م13 منها على أن جهود المنقذين في حماية البيئة البحرية من معايير تقدير المكافأة، وأكثر من ذلك نصت م14 أيضا على أن للمنقذ الحصول على تعويض خاص من مالك السفينة المنكوبة ، إذا ما نفذ المنقذ عمليات الإنقاذ بتلك السفينة التي تشكل بذاتها وبحمولتها تهديدا بالحاق الضرر بالبيئة.

نستنتج مما سبق، أن وجود خطر جسيم يهدد البيئة البحرية من وراء أي حادث بحري يستلزم بالضرورة التدخل من اجل انقاذ وحماية البيئة البحرية من التلوث من طرف الريان، فهو يمس بأمن واستقرار الكائنات الحية لاسيما منها الانسان، وإلا ستتحقق مسؤوليته وهوما نصت عليه م 5/14 من الاتفاقية على أنه: " إذا كان المنقذ مهملا وعجز بالتالي من منع أو تقليل الضرر اللاحق بالبيئة إلى الحد الأدنى فإنه قد يحرم من كامل المدفوعات المستحقة بموجب هذه المادة او من جزء منها."

5- الالتزام بالانحراف عن الطريق وطرح المواد الملوثة لتنفيذ الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين:

المقصود بالطريق البحري هو ذلك الطريق المعتاد والمعقول الذي يحدد الرحلة البحرية بميناء الإقلاع لتنتهي بميناء الوصول وعليه هو تلك المسافة الفاصلة بين الميناءين أو المسلك الذي تنفذ من خلاله الرحلة البحرية المحددة في عقد النقل أو وثيقة التامين.¹⁵⁰

نص المشرع على الطريق البحري في عقد نقل البضائع دون الأشخاص وذلك في م1/775 ق ج على أنه : " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي". أي أن الطريق البحري وفق للتشريع الجزائري يتحدد بالاتفاق صراحة في العقد وباختيار ذوي الشأن وفي حالة عدم الاتفاق فعلى الريان أن يسلك المسار المعتاد حسب ما جرت عليه

¹⁴⁹ - حريز أسماء، المرجع السابق، ص 119.

¹⁵⁰ - حسان سعاد، المرجع السابق ص 359.

العادات البحرية السائدة في الملاحة البحرية وإن كان المشرع الجزائري لم ينص على ذلك في عقد نقل الأشخاص ، إلا أنه من البديهي أن يسري هذا الالتزام على نقل الأشخاص لأن أمر اختيار طريق بحري دون غيره تمليه عدة اعتبارات ، منها ما تعلق بالطريق ذاته و منها ما تعلق بالمخاطر التي تؤثر على سلامة الرحلة البحرية ، لهذا فإن اتباع خط سير معين وعدم تغييره له أهمية كبيرة سواء بالنسبة لنقل البضائع أو الأشخاص على السواء ، وينص المشرع الجزائري على أن صلاحية تحديد طريق الرحلة البحرية يعود للريان فيم 592 فقرة 1 والتي نصت على أنه: " يعتبر الریان المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو وفي الاقتراب " .

ونظرا لأهمية تحديد واتباع الطريق البحري من طرف الریان نص المشرع الجزائري إلى تقرير الالتزام بعدم الانحراف وتغيير الطريق، فأوجب على الناقل أن لا يحيد عن خط سيره المرسوم للرحلة البحرية و ذلك لما يترتب عليه من اثار قد تلحق بالبضائع و الأشخاص المتواجدين على متن السفينة ، إلا أن عدم التزام الریان بخط المتفق عليه أو المعتاد والانحراف عنه ، قد يرجع لعدة أسباب قد تطرا اثناء الرحلة البحرية من أهمها الانحراف الناتج عن تنفيذه للالتزام المساعدة والإنقاذ وهو ما نصت عليه أيضا الفقرة 2 من م 775 ق ب ج بأنه " لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة في ذلك .. " خاصة وأن م 334 ق ب ج ألزمت الریان بتقديم يد المساعدة لكل شخص يوشك على الهلاك في البحر ولكي يقوم بذلك لابد من ان يغير أو ينحرف عن الطريق الذي يسلكه إذا كان طالب النجدة على خط سير آخر .

وتطبيقا لهذا الالتزام فإن الناقل لا يسأل عن الأضرار الناتجة عن الإنقاذ الأموال ومساعدة الأشخاص أو المحاولة في ذلك وهو ما أكدته المادة 775 ق ب ج ".... ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك" . وهو ما نصت عليه اتفاقية بروكسل الموقعة في 25 أوت 1924 والمتعلقة بسندات الشحن في م 4 على أنه " .. لا يسأل الناقل عن هلاك الناشئ عن إنقاذ أو إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر " .

ثانيا - جزاء الاخلال بالالتزام بتقديم الإسعاف والإنقاذ البحريين:

نستنتج من كل ما تقدم أنه إذا لم يقدم الریان الإسعاف والإنقاذ البحريين للسفينة التي تكون بحاجة للمساعدة فإن هذا السلوك يعتبر جريمة ويعاقب عليها القانون، ويسأل الریان شخصا مسؤولية جنائية متى كان في استطاعته تقديم الإسعاف والإنقاذ البحريين دون أن يلحقه ضرر من جراء ذلك وإذا امتنع

عن ذلك ويعتبر هذا السلوك جريمة يعاقب عليها القانون لذلك سنتطرق فيما يلي لأركان الجريمة (1) العقوبات المقررة قانونا لجريمة الامتناع الريان عن تقديم الإسعاف والإنقاذ البحريين (2).

1- أركان جريمة الامتناع عن تقديم الإسعاف والإنقاذ البحريين:

أجمع الفقهاء على أن أركان العامة للجريمة لا تخرج عن ركنين اثنين هما، الركن المادي والركن المعنوي وجريمة الامتناع عن تقديم الاسعاف والإنقاذ البحريين، ويتمثل الركن المادي في عنصر الامتناع هو المكون الرئيسي وجوهر الركن المادي في جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين في ظل وجود التزام قانوني يفرض عليه القيام بالإسعاف والإنقاذ والذي يتجسد في صورة الموقف السلبي الذي يتخذه ريان السفينة ويتحقق بالامتناع عن تقديم المعونة التي يأمره القانون بتقديمها¹⁵¹، إذ تقوم الجريمة حتى في حالة عدم وجود ضارة لأن العبرة بامتناع الريان عن تقديم المساعدة و الإنقاذ التي اوجب القانون القيام بها، والجريمة معاقب عنها بمجرد مخالفة النص القانوني، كما أن امتناع الريان عن تقديم المساعدة البحرية للأشخاص المهددين بالخطر، ويتم مساعدتهم من قبل سفينة أخرى لا ينفي عن الريان جريمته كون النتيجة الضارة لم تتحقق ، بل يبقى الريان مسؤولاً جنائياً و يعاقب بالعقوبة المقررة لذلك .

وعليه يمكن القول بأن نتيجة الركن المادي تتحقق بمجرد الامتناع، طالما أن السلوك الإجرامي يعتدى على ما يلزمه القانون، ولا مجال للتطرق لعلاقة السببية بين فعل الامتناع والضرر الذي حصل للسفينة من جراء الامتناع والمتمثل في غرق أو هلاك، طالما لا يشترط حصول النتيجة كون جريمة الريان هما من جرائم الامتناع المجرد.

ويتمثل الركن المعنوي في القصد الجنائي أي اتجاه إرادة الريان لارتكاب الفعل أو عدم ارتكابه علما بنتيجة الجريمة، وتبعاً لذلك فإن تقديم الاسعاف والإنقاذ البحريين من الجرائم العمدية التي تتطلب ثبوت القصد الجنائي لدى الريان، فهو على علم بواجبه القانوني الذي يفرض عليه القيام بالإسعاف والإنقاذ وعلى علم بما يخلفه امتناعه من أضرار، ومع ذلك تتجه إرادته إلى الاعتداء على هذا الالتزام وبانتفاء العلم ينفي القصد وتنفي بذلك الجريمة.

¹⁵¹ - حسان سعاد، المرجع السابق ص374.

2- العقوبات المقررة لجريمة امتناع الريان عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين:

بعد توافر اركان جريمة امتناع الريان عن تقديم الاسعاف والإنقاذ البحريين في الحالات التي حددها القانون، يصبح الريان مسؤولاً مسؤولاً جنائية مما يعرضه للعقوبات المنصوص قانوناً، لم تنص اتفاقيتي بروكسل 1910 ولندن 1989 على العقوبات التي تطبق الريان في حالة اخلاسه بتنفيذ الالتزام بتقديم الإسعاف والإنقاذ البحريين، بل تركنا مسألة تحديد العقاب للقوانين الوطنية، بحيث فرضت على الدول الأعضاء أن تقرر في تشريعاتها عقوبات جنائية على تخلف الريان عن التزامه بتقديم المساعدة والإنقاذ. وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في م 484 فقرة 1 ق بج بحيث نصت على: " يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 20.000 د ج إلى 100.000 د ج على كل ريان تسببت في حادث اصطدام وكان بمقدوره إنقاذ السفينة وافراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للخطر، ولم يستعمل الوسائل التي بحوزته لإنقاذ الطاقم وركاب السفينة المصدومة "

كما نصت الفقرة الثانية على توقيع نفس العقوبة في حالة تقصير الريان عمداً في أداء واجبه بتقديم المساعدة والإنقاذ للسفينة المصدومة وكان باستطاعته ذلك، وقبل أن يتأكد من ان مواصلة الإسعاف لن تجدي نفعا للسفينة وطاقمها وركابها، او من دون استئذان مسير عمليات البحث والإنقاذ، وتشدّد العقوبة بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة إذا أدى إخلاله بواجباته السابق ذكرها إلى هلاك شخص أو عدة أشخاص.

كما فرضت المادة عقوبة على الريان الذي لم يقم باطلاع ريان السفينة المصدومة على اسم سفينته وميناء الارساء والانطلاق والمكان الذي يتوجه إليه الذي ألزمت به م 2/285 ق ب ج تتمثل في: "يعاقب بالحبس من 6 أيام إلى 3 أشهر وبغرامة مالية من 10.000 د ج إلى 100.000 د ج أو بإحدى العقوبتين، كل ريان سفينة مصدومة كان باستطاعته دون تعريض سفينته أو أعضاء طاقمه أو المسافرين للخطر، أن يطلع ريان السفينة الأخرى على أسماء سفينته وميناء الارساء والانطلاق والاتجاه ولم يفعل."

ويتعرض الريان للعقاب شخصياً بوصفه رياناً لا تابعاً للمجهز¹⁵² فيسأل بصورة شخصية عن جريمته طبقاً لمبدأ شخصية العقوبة والجريمة الواردة في قانون العقوبات، لأن الريان هو صاحب القرار الأول والأخير خلال الرحلة البحرية، وبناءً على نص م 2/334 ق ب ج التي تنص على: «أن مالك السفينة ليس مسؤولاً بسبب المخالفات الماسة بالنص السابق"، والريان عندما يصدر امراً بعدم

¹⁵² - عبد القادر العطيوي، المرجع السابق، ص 525.

الاسعاف والإنقاذ البحريين فإن ما على الطاقم سوى الامتثال لأوامره وعليه هو من توافرت في سلوكه أركان الجريمة وبالتالي هو المسؤول أمام القضاء.

لكن إذا ما كانت الأوامر والتعليمات قد صدرت من المجهز ، ففي هذه الحالة يسأل المجهز جنائيا مع الريان باعتباره شريكا ومساهما في الجريمة والعقوبة لا تصدر إلا في حق من ارتكب الجريمة أو ساهم فيها وفقا م 42 من ق ع ج الشريك التي تنص على انه: "يعتبر شريكا في الجريمة من لم يشترك اشتراكا مباشرا و لكنه ساعد بكل الطرق أو عاون الفاعل أو الفاعلين ..." ومساعدة أو معاونة المجهز للريان في جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة و الإنقاذ البحريين ، تتمثل في تعليمات التي يلزم الريان فيها بعدم تقديم المساعدة و ان لا يستجيب لأي طلب من اجل النجدة ، مع أن التعليمات الصادرة للريان لا تعفيه من المسؤولية بل يسأل جنائيا كشريك إلى جانب المجهز.

وعلى خلاف عقوبة الامتناع عن مساعدة الأشخاص وإنقاذ الأموال، لم ينص المشرع الجزائري على أية عقوبة جزائية عن عدم الالتزام بإنقاذ الحطام ولا على الالتزام بتقديم تصريح لدى السلطات المعنية.

المطلب الثالث: حصول المنقذ على مكافأة الإسعاف

يقوم المنقذ بعمليات إنقاذ الأموال المهددة بالخطر في البحر وتدفع له مكافأة إنقاذ تكون بمثابة تعويض لكل الخسائر والجهود التي تحملها أثناء عملية الإنقاذ وفقا للقانون البحري، ولكن للحصول على هذه المكافأة بل يجب توافر بعض الشروط والحالات الخاصة لاستحقاقها (الفرع الأول)، وبعد ذلك تثار مسألة كيفية تحديد مقدار المكافأة ومن ثم ضمانات الوفاء بها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شروط وحالات استحقاق مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

تمنح مكافأة الإنقاذ البحري للريان الذي يقوم بخدمات وأعمال الإنقاذ لكل من يحتاجها في البحر، وهي الهدف الذي تسعى إليه كل مقدم إنقاذ، ولكن تقدمها لا يكفي لاستحقاق المكافأة وإنما بعد توافر شروط (أولا)، وحالات معينة (ثانيا).

أولاً- شروط الحصول على مكافأة الإنقاذ البحري:

حتى يتحصل المنقذون على مكافأة مالية نظير قيامهم بعمليات الإنقاذ لابد من توافر شروط المساعدة والإنقاذ البحري والتي سبق الإشارة إليها، دون أن ننسى نجاح المنقذين في مهمتهم أي تحقيق نتيجة مفيدة في الإنقاذ حتى تستحق بالفعل هذه المكافأة¹⁵³، وهي نجاح عملية الإنقاذ (1)، والوصول بالسفينة إلى مكان أمن (2) وهي شروط أساسية على المكافأة.

1- نجاح عملية الإنقاذ:

نصت م 2 وم 12 من اتفاقيتي بروكسل ولندن على التوالي، على أن كل عمل إنقاذ أتي بنتيجة مفيدة يعطي الحق في الحصول على مكافأة مالية، وتتمثل هذه النتيجة في زوال الخطر الذي يهدد السفينة وملحقاتها وحمولتها أو التقليل من درجته، من خلال حصر الأضرار المترتبة عن هذا الخطر، فإن نجحت العملية تم الحصول على المكافأة وإلا لا تستحق شيئاً.

وهو هذا ما نصت عليه م 336 ق بـج بمعنى أن التزام السفينة المنقذة هو التزام بتحقيق نتيجة والتي يجب أن تكون مفيدة بحيث تؤدي لنجاح عملية الإنقاذ، وبمفهوم المخالفة فإن لم تأت خدمة الإنقاذ بهذه النتيجة، فلا تستحق عنها أي مكافأة وهو يعتبر ترجمة لعرف انجليزي قديم في الإنقاذ وهو القاعدة الشهيرة No cure no pay أو عبارة (لا دفع دون نفع). وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في م 337 ق بـج: "لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى"، ومع ذلك لا يشترط لاستحقاق المكافأة أن يكون الإنقاذ كلياً، فقد تتحقق النتيجة بشكل جزئي كما لو تم إنقاذ بعض الحمولة، فتعد النتيجة في هذه الحالة مفيدة جزئياً ويستحق عليها المنقذ مكافأة جزئية¹⁵⁴.

2- الوصول بالسفينة إلى مكان أمن:

نجاح عملية الإنقاذ بشكل كلي أو نسبي كشرط لاستحقاق مكافأة الإنقاذ، أدى إلى إحجام المنقذين عن تقديم هذه الخدمات في الحالة التي يتبين لهم فيها عدم الجدوى من العملية، لذلك نادى أغلب الفقهاء بشرط آخر وهو الوصول بالسفينة لمكان أمن. ولأهمية هذا الشرط كمعيار لتحديد النتيجة المفيدة، صدر عن المنظمة البحرية الدولية IMO عدة توصيات متعلقة بالمكان الأمن، منها التوصية رقم 950 (23) A والتي طبقت في 5 ديسمبر 2003 والتي عرفت المكان الأمن على أنه المكان الذي تلجأ إليه السفن

¹⁵³ - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 422.

¹⁵⁴ - أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 146.

المحتاجة للإنقاذ، وذلك بهدف اتخاذ الإجراءات اللازمة للعمل على استقرار حالتها وصلاحياتها للملاحة البحرية، ومنع مخاطر الملاحة البحرية وحماية الأشخاص والأموال والبيئة البحرية من التلوث.

ثانيا- حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري والاستثناءات الواردة على استحقاقها:

يستحق المنقذ الحصول على مكافأة الإنقاذ إذا أتت عمليات الإنقاذ بنتيجة مفيدة، ونظير قيامه بإنقاذ الحمولة وثنمها وإنقاذ الحطام البحري (1)، إلا أنه هناك بعض الحالات يحرم فيها من الحصول على هذه المكافأة رغم توافر شروطها القانونية (2).

1- حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري:

تنص م 336 ق ب ج على "... وتستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة وثنم الرحلة"، وتنص م 370 ق ب ج على أنه " كل شخص يجد أو يرفع حطاما عائما في البحر ومملوكا للغير أو يساهم في إنقاذ هذا الحطام، يستحق مكافأة.."، من خلال النصين نجد أن حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري الجزائري، تكون في ثلاث حالات تتمثل في إنقاذ الحمولة، ثمن الرحلة، إنقاذ الحطام البحري.

أ-إنقاذ الحمولة:

من العناصر الأساسية المتعلقة بشخصية السفينة هي الحمولة، وأن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها والحمولة هي سعة السفينة في كل ما تحمله على متنها من أشياء كاللبضائع، أمتعة الطاقم والمسافرين، الوقود، قطع الغيار اللازمة للسفينة، وجميع الأموال المشحونة على متن السفينة وتوابعها، وقد أعطى المشرع الجزائري للمنقذ حق الحصول على مكافأة، إذا ما تم إنقاذ الحمولة بنجاح، ويحرم منها إذا كانت العملية من دون جدوى.

ب- ثمن الرحلة:

ثمن الرحلة أو أجرة الشحن، هي ما يدفعه الشاحن للناقل مقابل إيصال البضاعة للمكان المتفق عليه م 738 و 821 ق ب ج ويستحق المنقذ مكافأة عند إنقاذه لثمن الحمولة، أما الحمولة المفقودة والتي هلك من جراء الأخطار البحرية، وكان المرسل إليه يلتزم بدفع اجرها إذا كانت تقع على عاتقه في مكان الوصول، فهي أصلا لا تستحق عنها أي أجر وحتى أن كانت مدفوعة مقدما فعليه إرجاعها، وبالتالي لا يستحق عنها المنقذ أية مكافأة، أما إذا تم استرجاعها وإنقاذها واستحق الناقل عنها الأجرة، أجرة البضاعة التي رميت في البحر من أجل النجاة العامة، فمن حق المنقذ أن يحصل على مكافأة بشأنها .

ج-إنقاذ الحطام البحري:

يحق لمنقذ الحطام الحصول على مكافأة مالية تعتمد على مكان اكتشاف الحطام ومالكه فتحسب بشكل مشابه لمكافأة الإنقاذ في نظام المساعدة والإنقاذ البحري إذا كان عائما في البحر وكان المالك معروفا، ويستحق مكافأة لا تتعدى 30% من قيمة الحطام إذا كان على الساحل وكان المالك غير معروف م 371 ق ب ج، فالمشرع الجزائري قد فرق بين الحالتين تبعا لمكان اكتشاف الحطام.

ثالثا-الاستثناءات الواردة على استحقاق المكافأة:

هناك بعض الحالات يحرم فيها المنقذ من الحصول على مكافأة الإنقاذ رغم توافر شروطها القانونية، وهي في حالة عدم تحقق النتيجة (1)، وحالة التي تكون فيها المساعدة التي تقدم تنفيذا لالتزام تعاقدية (2).

1-عدم تحقق النتيجة المفيدة:

من المسلم به أنه في حالة إذا لم تسفر عمليات الإنقاذ عن تحقيق نتيجة مفيدة أو نفع عام، فلا يكون من حق السفينة المنقذة حق المطالبة بأية مكافأة على تلك الخدمات التي قامت بها ولم تأت بنتيجة، وهو ما نصت عليه م 337 ق ب ج: "لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى" لكن السفينة قد تتفق بعض المصاريف وتلحقها خسائر من وراء هذه الخدمات، فتم التساؤل حول إمكانية استرداد هذه المصروفات التي سوغتها الظروف والحصول على تعويض عن الخسائر اللاحقة بها عند فشل عمليات الأنقاض؟

طرحنا مسألة إمكانية استرداد المصروفات التي سوغتها الظروف، والحصول على التعويض عن الخسائر اللاحقة بها عند فشل عمليات الإنقاذ في مؤتمر بروكسل 1910 بإضافة فقرة في م 2 من الاتفاقية تعطي الحق لمن قام بعمليات الإنقاذ، باسترداد المصروفات والنفقات التي أنفقها في حالة عدم تحقيق النتيجة المفيدة.

2- المساعدة التي تقدم تنفيذا لالتزام تعاقدية:

يتحصل المنقذ على مكافأة الإنقاذ إذا لبي نداء الاستغاثة وقام بذلك بصفة تطوعية لكن إذا كان الإنقاذ نتيجة تنفيذ التزام تعاقدية فهو لا يستحق مكافأة الإنقاذ.

ففي حالة عقد القطر مثلا ليس للقاطرة الحق في مكافأة إنقاذ عن مساعدتها للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها، لأن ذلك يدخل ضمن التزاماتها بالعقد ونصت على ذلك م4 من اتفاقية بروكسل 1910 على أن " لا يكون للقاطرة الحق في أي مكافأة عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذا لعقد القطر" وهو ما نصت عليه أيضا م 17 من اتفاقية لندن 1989 و التي نصت على: " لا تستحق أية مبالغ منصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا كانت الخدمات المؤداة ماهي إلا تنفيذا لعقد أبرم قبل وقوع الخطر".

وتبنى المشرع الجزائري نفس الموقف حيث نص م 339 ق ب ج " ليس للقاطرة الحق في المكافأة عن اسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر".

نستنتج من كل ما تقدم أن السفينة التي قامت بالإنقاذ تنفيذا للالتزام تعاقدى لا يمكن أن تطالب بمكافأة الإنقاذ لكن استثنائيا يمكن لها ذلك في حالة نشوء الخطر أثناء تنفيذ عقد القطر، وأن تكون الخدمات المقدمة استثنائية بمعنى أن الخدمات التي نفذت لا تعتبر من الخدمات المعتادة في عملية القطر.

وكذلك الحال بالنسبة لطاقم السفينة المنكوبة والبحارة الذين يعملون على متنها ، فليس لهم الحق في الحصول على أية مكافأة عن الخدمات التي قاموا بها من أجل إنقاذ السفينة التي هم على متنها، لأنها تدخل في حيز تنفيذ التزاماتهم الناشئة عن عقد العمل البحري الموقع بينهم و بين مجهز السفينة، وهذا الأخير ينشئ على عاتقهم الالتزام بالمحافظة على سلامة السفينة، ولم يجعل القانون البحري الجزائري لهذه الطائفة أي حق في المكافأة فنصت م 338 ق ب ج بنصها على: " ليس لطاقم ومسافري السفينة التي نفذت عمليات الإنقاذ الحق في مكافأة و كذلك الاشخاص الذين شاركوا في عمليات الإنقاذ..." اما إذا انقضى العقد لأي سبب من الأسباب اصبح البحار من الغير بالنسبة للمجهز ، و إذا ما قام بإنقاذ السفينة التي سبق له و إن تعاقد للعمل فيها ، كانت له مكافأة لأنه في هذه الحالة بوصفه من الغير لا بحارا ، متى كان ذلك بعد انتهاء عقده.

3- مساعدة الأرواح البشرية:

نصت م 9 من اتفاقية بروكسل 1910 على أنه: " لا يستحق أي أجر على الأشخاص الذين صار إنقاذهم.." كما أنه لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم «، كما نصت على نفس

الحكم م 16 من اتفاقية لندن 1989، وم 342فقرة 1 ق ب ج على أنه: " لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم ."

نستنتج مما سبق أن المنقذ لا يستحق أية مكافأة مالية عن الأشخاص الذين يقوم بمساعدتهم، ذلك لأن مكافأة الإنقاذ لا تستحق إلا لإنقاذ الأموال دون الأرواح البشرية نظرا لاستحالة تقويم الحياة البشرية. لكن وإن كان تبرير حرمان منقذي الأشخاص من الحصول على مكافأة، كونها واجب إنساني محض قبل أن يكون التزام قانوني ومن غير المعقول المطالبة بمقابل مالي من جراء إنقاذ روح بشرية، فينتظر المنقذ ثوابه من عند الله فقط، إلا أن هذه الاعتبارات التي بنيت عليها هذه القاعدة غير جدية، مما سيدفع بعض المنقذين إلى الاحجام عن مساعدة الأشخاص و تفضيل إنقاذ الأموال للحصول على المكافأة فكان الأول تقرير مكافأة عن إنقاذ الأرواح¹⁵⁵، وهو الوضع الذي راعاه المشرع الجزائري بعناية فقرر في م 342فقرة 2 ق ب ج أن للأشخاص الذين قاموا بإنقاذ الحياة البشرية بمناسبة إنقاذ الأموال الحق في الحصول على حصة عادلة من المكافأة التي تمنح بمناسبة إنقاذ السفينة و حمولتها وتوابعها ، فإذا اجتمع إنقاذ الأشخاص و الأموال معا أو كان إنقاذ الأشخاص معاصرا لإنقاذ الأموال ومتصلا به فإن لمنقذي الأشخاص الحق في الحصول على حصة عادلة من المكافأة التي تعطى للقائمين بإنقاذ الأموال لأن النهاية واحدة¹⁵⁶، تعويضا للجهود المبذولة من أجل إنقاذ الأشخاص ، طالما أنهم تعرضوا لنفس المخاطر التي تعرض لها منقذي الأموال و من العدل تخصيص نصيب عادل لهم¹⁵⁷، و من ناحية أخرى ، لا يدفع الأشخاص الذين تم إنقاذهم أية مكافأة من أجل إنقاذهم .

4-حالة خطأ المنقذين:

إذا تبين أن الخطر الذي تعرضت له السفينة كان نتيجة خطأ المنقذين كحالة التصادم الخطأ، فليس من حقهم المطالبة بالمكافأة حتى لو أدت الخدمات لنتيجة مفيدة لأن الأمر تعلق بإصلاح الأضرار التي تسببوا فيها بخطئهم ، وإن الإنقاذ في حكم التعويض عن الأضرار لذا لا يستحقون أية مكافأة، وهذا ما أكدته م 346ق ب ج : " تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا اتضح أن القائمين بالإنقاذ قد جعلوا الإسعاف البحري ضروريا بخطئهم ... "ونصت عليه أيضا اتفاقية بروكسل 1910 في م 8 منها واتفاقية لندن 1989 في م 18 والتي نصت على تأثير سوء سلوك المنقذ في الحصول على

¹⁵⁵ - حسان سعاد، المرجع السابق، ص407.

¹⁵⁶ - نفس المرجع، ص407.

¹⁵⁷ - نفس المرجع، ص407.

المكافأة ، فقصت بحرمانه من جملة المدفوعات المستحقة أو من جزء منها نتيجة خطأ أو إهمال من جانبه.

5- رفض عمليات الإنقاذ:

إذا رفضت السفينة المعرضة للخطر أن تقدم لها المساعدة من سفينة أخرى، وقررت مواجهة الحادث بوسائلها الذاتية دون مساعدة أحد، فلا يجوز لأية سفينة أخرى أن تفرض عليها الإنقاذ طمعا في الحصول على المكافأة، وحتى وإن قدمت لها رغم هذا الرفض القانوني فإنها تعفى من تحمل المكافأة، وهو ما نصت عليه م 3 من اتفاقية بروكسل 1910 ونصت على ذلك أيضا م 19 من اتفاقية لندن 1989، ولا يوجد أي نص في هذا الشأن في قانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: تحديد مكافأة الإنقاذ البحري وضمانات الوفاء بها

إن مكافأة الإنقاذ تخضع لمعايير معينة لتحديد مقدارها (أولا)، ثم هناك من هو ملزم بالإنقاذ ومن يستفيد من هذه العملية وهؤلاء هم الأشخاص المعينين بمكافأة الإنقاذ (ثانيا).

أولا: تحديد مقدار المكافأة

يحدد مقدار المكافأة وفقا للنصوص القانونية المنظمة للإنقاذ البحري أما عن طريق الاتفاق بين الطرفين (1)، أو يكون تحديد مقدار المكافأة قضائيا (2)، ليتم توزيعها بعد ذلك بين المنقذين (3).

1- تحديد مكافأة الإنقاذ اتفاقا:

تنص م 343 ق ب ج على: "تحدد قيمة مكافأة الإسعاف بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف..". نستنتج من نص المادة أن التحديد الاتفاقي لمكافأة الإنقاذ يكون في أغلب الأحوال باتفاق يبرم بين المالك أو ربان السفينة المنكوبة و بين نظيره في السفينة المنقذة، إن كان متسع من الوقت قبل بدء عملية الإنقاذ، وتخضع لقواعد الاتفاق ذاته، ويستند هذا الاتفاق الى قاعدة لا نتيجة لا دفع مما يوضح الرقم المرتفع لمكافأة الإنقاذ¹⁵⁸، ولكن هذا الاتفاق يخضع لرقابة القاضي حيث يستطيع تعديل الاتفاق أو بطلانه بناء على من له مصلحة في ذلك¹⁵⁹ وعليه هناك حالات يمكن لأحد الطرفين فيها أن يطلب من القاضي تعديل أو إبطال الاتفاق، وهي إذا أبرم الاتفاق وقت الحادث وتحت تأثير الخطر (ا)،

¹⁵⁸ -Rodiere(R),op, cit,p459.

¹⁵⁹ - حريز أسماء، المرجع السابق، ص106.

إذا كان الاتفاق غير مناسب مع الخدمات المقدمة(ب)، و إذا أبرم الاتفاق في حالة الغش أو خطأ المنفذ (ج).

أ- إذا أبرم الاتفاق وقت الحادث وتحت تأثير الخطر:

نصت م 7 من اتفاقية بروكسل 1910 على: " كل اتفاق خاص بالمساعدة والإنقاذ يبرم وقت الخطر وتحت تأثيره يجوز للقاضي إبطاله أو تعديله بناء على طلب أحد الطرفين، إذا رأى أن الشروط المتفق عليها غير عادلة" .. ويستفاد من النص أنه يمكن للمحاكم أن تبطل أو تعدل في الاتفاق على تقدير المكافأة إذا أبرم لحظة الخطر وتحت تأثيرها.

وينفق المشرع الجزائري مع ما قرره اتفاقية بروكسل 1910، في م 344 ق ب ج: " كل اتفاق خاص بالإسعاف تبرم عند وقوع الحادث وتحت تأثير الخطر، يمكن إلغائه أو تعديلها من طرف المحكمة بناء على طرف أحد الأطراف..."

ب- إذا كان الاتفاق غير مناسب مع الخدمات المقدمة:

تطبيقا لما ورد النص عليه في م 7 من اتفاقية بروكسل 1910 يمكن للقاضي أن يبطل أو يعدل الاتفاق على تقدير مكافأة الإنقاذ عندما تكون هذه المكافأة مبالغ فيها ولا تتناسب مع الخدمات التي أدتها السفينة المنقذة، حيث نصت على: " إذا ثبت أن قيمة الأجر مبالغ فيها بحيث لا يتناسب مع الخدمات المؤداة، فإنه يجوز للقاضي أن يبطل أو يعدل هذا الاتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة في ذلك".

وأخذ المشرع الجزائري بذلك حيث ينص في م 344 ق ب ج على أنه: " .. وعندما تقدر هذه المحكمة بأن الشروط المتفق عليها ليست عادلة نظرا للخدمة التي تم أدائها وأساس المكافأة المذكورة في المادة التالية أو عندما لا تتمثل الخدمة التي تم أدائها طابع الإسعاف الحقيقي، مهما كان الوصف الذي اعتمده الأطراف ".

ج- إذا أبرم الاتفاق في حالة الغش أو خطأ المنفذ:

تنص كل من م 346 ق ب ج وم 8 من اتفاقية بروكسل 1910 على أنه لا يمكن أن تستفيد السفينة التي قدمت المساعدة من خطئها للحصول على مكافأة الإنقاذ، وللقاضي أن يعدل أو يبطل الاتفاق على تقدير مكافأة الإنقاذ إذا تبين له أن القائمين بالإنقاذ قد تسببوا بخطئهم في جعل الإنقاذ ضروريا، وأن أحد الطرفين قد شابه عيب الإكراه والاستغلال، فاضطر إلى قبول الشروط المعروضة عليه

أو أنه أخفى حقيقة الخطر الذي يتعرض له ليرضى ريان السفينة الأخرى بمكافأة بسيطة¹⁶⁰، لأن هذه الحالة تتعلق بالقواعد العامة في البطلان.

2-التحديد القضائي للمكافأة:

يمكن ألا يقوم أطراف عملية الإنقاذ بتحديد المكافأة أثناء العملية، أو يتعرض الاتفاق لمعارضة أحد الطرفين ورفع طلب للقاضي لإعادة النظر في الاتفاق المبرم بين طرفي عملية الإنقاذ ونتيجة لذلك يتدخل القاضي لتحديد مقدارها، وهو ما يطلق عليه التحديد القضائي للمكافأة الإنقاذ. وقد حددت النصوص القانونية أسس تقدير المكافأة في الحالات التي يتولى القاضي تحديدها.

لذلك نصت م 343 ق بج على أنه في حالة عدم وجود اتفاقية تحدد قيمة المكافأة، يتولى القاضي سلطة تحديد مبلغ المكافأة، وهذه السلطة تحددها ضوابط قانونية، يجب أن يأخذ القاضي بعين الاعتبار القاضي عند تحديد قيمة المكافأة، وقد أشارت إلى هذه الأسس م 345 ق ب ج والتي يمكن تقسيمها إلى قسمين كما يلي:

أ- الأسس التي تتعلق بالظروف المحيطة بعملية الإنقاذ:

وفقا لنص م 345 ق بج والنصوص البحرية ذات الصلة ومنها م 8 من اتفاقية بروكسل 1910م 13 من اتفاقية لندن، فإن تحديد المكافأة يشمل على جميع العناصر والمخاطر التي أحاطت بعملية الإنقاذ والتي يجب على المحكمة أن تراعيها وهي تشمل ما يلي:

-النجاح الحاصل أو الفائدة التي حصلت، أي أنه لا مكافأة بدون نتيجة.

-جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة.

-الخطر الذي تعرضت له السفينة المسعفة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها، كما يأخذ القاضي بعين الاعتبار أيضا الخطر الذي تعرض له المنقذون والسفينة التي قامت بالإنقاذ، أثناء قيامها بالإنقاذ.

-الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار التي انجرت وخطر المسؤولية والأخطار الأخرى التي تعرض إليها القائمون بالإنقاذ.

-قيمة المعدات والأدوات المستخدمة التي استعملها في سبيل إتمام الإنقاذ، لأنه سواء في حالة نجاح أو عدم الإنقاذ، ففي الكير من الأحيان تكون السفن مجهزة بإعداد خاص لغرض الإنقاذ مما يعني أنهم بذلوا

¹⁶⁰ -محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص638.

جهودا أكبر يجب تعويضهم عنها، لأنه يلعب دور كبير في عملية الإنقاذ ويمثل تكاليف عالية بالنسبة للمنقذين، ومن الطبيعي أن ضعف الإنقاذ يقلل من مبلغ المكافأة.

ب- أساس قيمة الأشياء المنقذة:

حرص القضاء على بيان قيمة الأشياء التي أنقذت، لأن الأسس السابقة لا تحقق للمنقذين مكافأة كبيرة مالم تقتزن بقيمة الأشياء التي تم إنقاذها ليتم رفع قيمة المكافأة، فلولا عمليات الإنقاذ لكانت هذه الأشياء قد هلكت¹⁶¹، 4 وتعد قيمة السفينة والأموال وأجرة النقل من ضمن قيمة الأشياء التي أنقذت، والتي تعتبر من الأسس الهامة في تقدير القاضي لمكافأة الإنقاذ.

ونلاحظ أن المشرع الجزائري أخذ بعين الاعتبار قيمة الأشياء المنقذة كعامل من عوامل تقدير قيمة المكافأة إضافة لقيمة الحمولة وأجرة الرحلة، سهوا من المشرع الجزائري بالحمولة وأجرة الرحلة تعد من ضمن قيمة الأشياء التي يتم إنقاذها، ولم يشر المشرع الجزائري لقيمة السفينة في م 345 ق ب ج على أنها من ضمن الأشياء التي تم إنقاذها، كما ان النجاح الحاصل كذلك هو الآخر يضاف إلى قيمة الأشياء التي أنقذت عند نجاتها من الهلاك، فكيف للمشرع ذكرها مستقلة عن الأشياء؟ فهو بهذا الفرض يخصص مبلغا ماليا لكل عنصر من هذه العناصر وهو أمر غير معقول¹⁶².

أما عن كيفية التقدير فلم يحدد المشرع الجزائري نسبة ثابتة من قيمة الأشياء يلتزم بها القاضي عند تقديره للمكافأة، وإنما اقتصر على تحديد الحد الأقصى في م 347 ق ب ج وهو أن لا تزيد قيمة المكافأة على قيمة الأشياء المنقذة بها فيها الحمولة وأجرة الرحلة، وهذا بعد خصم حقوق الجمارك والرسوم العامة وكذلك المصاريف الخاصة بتقديرها وبيعها، لهذا يرى المحكمون أن أفضل أسلوب فيما يخص قيمة السفينة هو الرجوع إلى القيمة الحقيقية لهذه السفينة La valeur réelle، وذلك وفقا لتقدير الخبراء¹⁶³، وفي م 374 ب ج والتي نصت على ان لا تتعدى المكافاة و المصاريف التي يجب دفعها في إطار عملية إنقاذ الحطام البحري أو رفعه أو حفظه، قيمة الأموال التي تم إنقاذها.

واستحدث اتفاقية لندن 1989 في م 13 فقرة ب لتحديد مكافأة الإنقاذ أساس جديدا وهو كفاءة وجهود المنقذين في الحد من الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية أو تقليله إلى الحد الأدنى، وهذا لتشجيع مقدمي الإنقاذ على إنقاذ البيئة من خلال منحهم مكافأة مقابل جهودهم المبذولة لمنع تلوث البيئة البحرية.

¹⁶¹-حسان سعاد، المرجع السابق، ص 420.

¹⁶²- حريز أسماء، المرجع السابق، ص 107.

¹⁶³- نفس المرجع، ص 107.

وأضافت م 14 في حالة العجز عن كسب المكافأة المذكورة في م 13، على أن مالك السفينة يلتزم بدفع هذا التعويض الخاص سواء كان التلوث مصدره ذات أو حمولتها، ومن حق مالك السفينة بعد ذلك الرجوع على أصحاب الحمولة لأن مبلغ هذا التعويض يعادل قيمة النفقات التي بذلها المنقذ في عمليات الإنقاذ، بالإضافة إلى مبلغ 30 % من قيمة النفقات إذا نجح المنقذ في الحفاظ على البيئة البحرية بمنع حدوث التلوث، وهو ما أشارت إليه م 151 ق ب ج على أن الدين البحري الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة، ينشأ عند الاقتضاء عن التعويض الخاص بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة، وما نصت عليه م 371 ق ب ج على أن منقذ الحطام البحري الملقى على السواحل الجزائرية يستحق مبلغ لا يتعدى 30 % من قيمة هذا الحطام ، هذا لأن الحطام المرمي على الساحل أكثر خطورة على البيئة البحرية من غيره في أعالي البحار.

ثانيا - الأشخاص المعنيين بمكافأة الإنقاذ:

مكافأة الإنقاذ حق لكل شخص قدم خدمات الإنقاذ، وهي بذلك دين على عاتق كل من استفاد من هذه العمليات إذا يجب تحديد المدين الملتزم بدفع مكافأة الإنقاذ (1)، وعملية الإنقاذ لا يقوم بها شخص واحد وإنما عدة أشخاص لذلك يجب أن توزع لمصلحة الدائنين القائمين بعمليات الإنقاذ (2).

1- المدين الملزم بدفع مكافأة الإنقاذ:

لم يحدد المشرع الجزائري المدين الملزم بدفع مكافأة الإنقاذ دفع مكافأة الإنقاذ، إلا الأشخاص الذين استثناهم بنص صريح على عدم استحقاقهم لمكافأة الإنقاذ، لهذا ثار خلاف حول المدينين بهذا الالتزام وتم الاتفاق على انها تجب على مالك السفينة وعلى مجهزها غير مالك (أ)، وعلى شاحني البضائع التي أنقذت (ب)، وعلى شركات التأمين إن كانت السفينة الهالكة مؤمنا عليها (ج).

أ-مالك السفينة والمجهز غير المالك:

مالك السفينة هو كل شخص له حق ملكية على السفينة، وله كافة حقوق المالك من التصرف واستعمال واستغلال السفينة، وهذه الملكية قد تكون ملكية فردية يمتلك فيها المالك السفينة بمفرده، وقد تكون ملكية مشتركة وفي هذه الحالة يجوز للدائنين أن يطالب أي ممن يشترك في ملكية هذه السفينة بدفع مكافأة الإنقاذ.

وفي أغلب الحالات يكون المالك هو المجهز، والمجهز كما عرفته م 572 ق ب ج: "كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا أو بناء على صفات أخرى

تخوله الحق باستعمال السفينة"، أي أنه قد يحدث أن يكون المجهز شخصا آخر غير المالك، والمجهز غير مالك هو الشخص الذي يقوم باستغلال السفينة أو استعمالها دون أن يكون مالكا. وبذلك فإن مستأجر السفينة يمكنه أن يكون مدينا بدفع مكافأة الإنقاذ، سواء كان مستأجرا لسفينة بهيكلها أو على أساس الرحلة أو لمدة معينة، فيتم الرجوع إلى مدى تنظيم مشاركة الاختيار للمدين أو الدائن بمكافأة الإنقاذ فإن تضمنت المشاركة النص على التزام المستأجر بدفعها فيكون بذلك هو المدين وإلا يلتزم بها المالك إذا لم تتضمن مشاركة الإنجاز ذلك باعتباره مالكا لأجرة النقل. ومجهز السفينة التي تم إنقاذها سواء كان مالكا أم من الغير، يأتي في مقدمة الدائنين بدفع مكافأة الإنقاذ، لأن المجهز هو المستفيد الأول من عمليات الإنقاذ لأن عملية الإنقاذ جنبته هلاك السفينة¹⁶⁴.

ب- الشاحنين وأصحاب الأموال:

يلتزم الشاحنين وملاك الأموال على السفينة وملاك الحطام باعتباره من الأموال، بدفع مكافأة الإنقاذ لاستفادتهم من إنقاذ السفينة وليس بالضرورة أن يكون الشاحن مالكا للبضاعة فقد يكون وكيلها عنها، وشاحن البضاعة على السفينة التي تم إنقاذها سواء كان مالكا أم وكيلها، يلتزم بالمساهمة في دفع مكافأة الإنقاذ على اعتبار أنه استفاد من عملية الإنقاذ بنجاة بضاعته المشحونة من الهلاك.

ج- شركات التأمين:

المستفيد من عمليات الإنقاذ يعلم جيدا أن شركة التأمين ستدفع مكافأة الإنقاذ، وعلى ذلك فإن شركة التأمين تلتزم بدفع المكافأة إذا كانت السفينة التي تم إنقاذها مؤمن عليها، لأن نظام التأمين يفرض عليهم دفع مصروفات غير عادية التي تتفق من أجل المحافظة على الشيء المؤمن عليه ولا شك أن مكافأة الإنقاذ من المصروفات غير العادية التي تتفق لمصلحة المؤمن له وهو مالك السفينة.

2- أصحاب الحق في مكافأة الإنقاذ وتوزيعها عليهم:

أن عملية الإنقاذ لا يقوم بها شخص واحد وإنماء يشترك فيها عدة أشخاص، وتعرضوا بمناسبة هذه العملية لخطر الهلاك وبذلوا الجهد في سبيل انجاح عمليات الإنقاذ. لذلك كل هؤلاء الأشخاص يستحقون مكافأة الإنقاذ، لذلك يجب تحديد هؤلاء الأشخاص القائمين بالإنقاذ (أ)، وكيفية توزيع المكافأة عليهم (ب).

¹⁶⁴ - حسان سعاد، المرجع السابق، ص 427.

أ-القائمين بالإنقاذ:

نصت م 348 ق ب ج على: " توزع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف والإنقاذ مناصفة، بين مالك السفينة وطاقمها ... يشارك مرشد السفينة المسعفة في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين " .

نستنتج مما سبق أن الأشخاص المستحقين لمكافأة الإنقاذ هم المالك السفينة ومجهزها الذي قام بعمليات الإنقاذ، ذلك لأنه بذل من أجل القيام بعمليات الإنقاذ مجهودات كبيرة وتعرض لمخاطر عدة، كما أنه تحمل مصروفات ونفقات إضافية من أجل إنجاح العملية، ولهذا الاعتبار لابد من تعويضه على ما قام به، طاقم السفينة وتوزع مكافأة بينهما مناصفة..، ويستفيد أيضا مرشد السفينة المنقذة من توزيع مكافأة الإنقاذ.

كما سبق وتطرقنا في حالات عدم استحقاق المكافأة في حالة إنقاذ الأرواح البشرية، إلا أن هناك استثناء في حالة إذا ما اجتمع إنقاذ الأشخاص والأموال معا أو كان إنقاذ الأشخاص معاصرا لإنقاذ الأموال ومتصلا به، فإن لمنقذي الأشخاص الحق في الحصول على حصة عادلة من المكافأة التي تعطى للقائمين بإنقاذ الأموال لأن النتيجة واحدة ، وهو ما نصت عليه الفقرة الثانية من م 342 ق ب ج على أنه: " إن الأشخاص القائمين بالإنقاذ للحياة البشرية والذين تدخلوا بمناسبة حدوث نفس الأخطار، لهم الحق في حصة عادلة من المكافأة التي تمنح للأشخاص القائمين بإنقاذ السفينة و حمولتها وتوابعها".

ب- توزيع مكافأة الانقاذ بين القائمين بالإنقاذ:

وبشأن توزيع المكافأة بين مستحقيها، فقد نصت م 6 من اتفاقية بروكسل 1910 على أن توزيع المكافأة يكون بين مالك السفينة التي قامت بالإنقاذ وربانها وطاقمها طبقا للقانون الوطني لكل سفينة، وبالتالي فالاتفاقية تحيل إلى التشريعات الوطنية فيما يتعلق بطريقة توزيع مكافأة الإنقاذ بين المالك والطاقم وهذا طبقا للأسس التي سبق وأشرنا إليها لتحديد المكافأة، وبموجب الاتفاقية المبرمة بين الطرفين.

نصت على كيفية توزيع المكافأة م 348 ق ب ج وهي تكون مناصفة بين المالك والطاقم، بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ و المبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل و العتاد وكذا المستخدمين المعنيين للقيام بهذه العمليات ، وفي حالة إذا كانت السفينة غير مستغلة من قبل مالكها، توزع نصف المكافأة الصافية و العائدة للمالك بين المالك و المجهز بحصص متساوية ، مالم تكن هناك طريقة أخرى

منصوص عليها في عقد إيجار السفينة، ويتم توزيع المكافأة بين أفراد الطاقم من طرف المجهز المالك والمجهز غير مالك للسفينة التي قامت بالإنقاذ، وبعد موافقة السلطة البحرية على هذا التوزيع.

وبلاحظ أن المشرع الجزائري قد عالج مسألة توزيع المكافأة على القائمين بالإنقاذ إن كانوا أفراد منفردين لا يعملون على متن السفينة، ومع ذلك قاموا بالإنقاذ بناء على طلب الريان كما لو قام الغواصين بذلك بعد أن اتفق معهم ريان السفينة المعرضة للخطر، وهو ما نصت عليه م 348 ق ب ج: " وكذا المستخدمين المعينين للقيام بهذه العمليات".

ثالثا - ضمانات الوفاء بمكافأة الإنقاذ البحري:

اتجهت معظم التشريعات البحرية ومنها القانون البحري الجزائري إلى تقرير امتياز مكافأة الإنقاذ يضمن للمنقذين الحصول على مكافأة (1)، فضلا عن حقهم في حجز السفينة تحفظيا (2) وحبس الأشياء التي تم إنقاذها إلى غاية تسديد المكافأة (3).

1- امتياز مكافأة الإنقاذ البحري:

تنص م 73 فقرة هـ ق ب ج على أن " تعتبر الديون الأتية مضمونة بامتياز بحري: ... هـ - الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن... ". وتتص م 73 فقرة هـ ق ب ج على أن " تعتبر الديون الأتية مضمونة بامتياز بحري: ... هـ - الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن... ". نستنتج مما تقدم أن القانون البحري يخول للمسعفين والمنقذين حق امتياز للحصول على مكافأة المساعدة، وهذا بالتقدم على غيرهم من الدائنين الممتازين التالبيين لهم في المرتبة والدائنين المرتهنيين فضلا عن الدائنين العاديين، ويرجع السبب في امتياز هذا الحق أنه لولا نشأته لهلكت تلك السفينة المعرضة للخطر.

نشير الى أن المشرع الجزائري اعتبر مكافأة الإنقاذ دينا ممتازا، فالمكافأة هي حق للمنقذ مقابل جهود وخدمات التي بذلها من أجل إتمام عملية الإنقاذ، لهذا فمن حقه أن تتمتع مكافأة الإنقاذ بالامتياز حيث تنص في م 373 ق ب ج.. فللمنقذي الحطام البحري امتياز بحري بحكم القانون على الأموال التي أنقذوها، وتأتي الديون المتولدة من عملية الإنقاذ في الدرجة الأولى.

كما أضافت م 79 ق ب ج على أنه: " تأتي الامتيازات البحرية في كل من فقرات المادة 73 باستثناء الفقرة هـ"، بالتنافس فيما بينها، وذلك بنسبة الديون المطابقة.

كما أن الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرة "هـ" من المادة 73 تأتي مرتبتها فيما بينها حسب الترتيب العكسي لترتيب نشوء الديون المضمونة بهذه الامتيازات".

نشير الى أن هذه الامتيازات لا تخضع للتنافس فيما بينها وعلى أن مرتبتها حسب الترتيب العكسي لترتيب نشوء الديون المضمونة بهذه الامتيازات، وذلك عند تقديم خدمات الإنقاذ للسفينة عدة مرات في رحلة واحدة فيتم ترتيب امتياز المكافأة طبقا للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها.

أما بخصوص محل هذا الامتياز فهي الأموال التي تم إنقاذها وضمن الرحلة التي تمت فيها عمليات الإنقاذ، وهذا ما نصت عليه م1/352 ق ب ج على: " في إطار مكافأة الإنقاذ وتسديد المصاريف التي استحققت من أجل تقدير وحفظ وبيع الأموال التي تم إنقاذها، فإن للمنقذين امتياز على السفينة وعلى البضاعة وعلى الأموال الأخرى التي تم إنقاذها،" وما نصت عليه م 818 ق ب ج: " تدخل في باب الامتيازات على البضائع المشحونة ...

ب - مكافأة المرتبة على البضاعة عن الإسعاف والإنقاذ.. ".
وعلى المستوى الدولي تبنت اتفاقية بروكسل 1926 والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحري¹⁶⁵ نفس الموقف في م2 حيث تعتبر مكافأة الإنقاذ من الديون البحرية الممتازة، ونصت على ذلك أيضا في تعديل الاتفاقية سنة 1993 تضمنت م3/4.
أما فيما يتعلق بمدة الانقضاء فنصت عليها م 84 ق ب ج وهي مرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون، إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة وبيعت جبريا.

2- الحجز التحفظي على السفينة:

يحق للمنقذين توقيع الحجز التحفظي على السفينة التي تم إنقاذها، وذلك قبل حصوله على مبلغ المكافأة، ونصت على ذلك م 151 ق ب ج على أنه: " ينشأ الدين البحري الذي يمكن ان يترتب عليه حجز السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية: ...
ج - عمليات الإنقاذ أو المساعدة أو اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك عند الاقتضاء التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة".

¹⁶⁵ - أبرمت هذه الاتفاقية في بروكسل بتاريخ 10/04/1926، وفي 06/05/1993 تم إبرام معاهدة الامتيازات والرهون البحرية في جنيف. وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 72/64 المؤرخ في 31/03/1964، ج ر عدد 27 الصادرة بتاريخ 24/08/1964.

نستنتج من نص م151 ق ب ج أن للمساعد الحق في حجز السفينة التي تم إنقاذها من أجل الحصول على مبلغ المكافأة ولو كانت مؤجرة للغير وغير مملوكة للمستأجر متى تخلى المؤجر عن إدارتها الملاحية، إلا أنه لا يجوز له حجز سفينة أخرى من سفن المالك المؤجر غير السفينة التي تم إنقاذها لأنه ليس المدين الأصلي¹⁶⁶.

3- حبس الأشياء التي تم إنقاذها:

حق حبس الأشياء التي تم إنقاذها من أجل استيفاء مكافأته هو ضمان من بين الضمانات التي منحها المشرع الجزائري لاستيفاء مبلغ المكافأة، وحق الحبس هو حق بمقتضاه يكون للمنقذ فيه أن يمتنع عن رد الأشياء المنقذة حتى يستوفي حقوقه المرتبطة بهذه الأشياء، وقد تضمن تنظيم الحق في الحبس م 1/200 ق ب ج والتي تنص على: " لكل من التزم بأداء شيء أن يمتنع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية وارتباط بالتزام المدين."

وبذلك يشترط في حق أو امتناع المنقذ (المدين) عن الوفاء، أن يكون الشيء المحبوس تحت يد الحابس وأن للحابس حق مستحق الأداء مع وجود ارتباط بين هذا الحق و بين التزام المدين بأداء الشيء، وإذا ما توافر هذين الشرطين كان للمستفيد الحق في حبس الأشياء التي أنقذها إلى غاية أن يستوفي حقوقه، و هو ما قرره م 2/352 ق ب ج و التي نصت على: "...إن للمنقذين حق الحبس على الأشياء التي تم إنقاذها و الممسوكة من طرف المنقذين الذين لديهم حيازتها وذلك بمناسبة القيام بالإسعاف وحتى التسوية الكاملة لمكافأة الإسعاف و تسديد المصاريف أو حتى تخصيص كفالة من طرف المدين أو ضمان كاف لهذا الغرض" .

هذا وقد تضمنت م 21 من اتفاقية لندن 1989 النص بصورة ضمنية على حق المنقذ في حبس الأموال التي تم إنقاذها.

الفرع الثالث: دعوى مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

يتولى مالك السفينة التي قامت بالإنقاذ رفع دعوى المطالبة ضد مالك السفينة التي تم إنقاذها، علاوة على حقه في مقاضاة أصحاب البضائع التي تم إنقاذها وذلك بقدر مساهمتهم في الخسائر المشتركة باعتبار المكافأة عنصرا من عناصر هذه الخسائر العمومية.

¹⁶⁶ - ادير ليندة، الحجز التحفظي على السفينة على ضوء القانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر 76 - 80 المتضمن قانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، 2014-2015، جامعة بومرداس، ص17.

لدراسة موضوع دعوى مكافأة سنتطرق للمحكمة المختصة بنظر هذه دعوى المطالبة (أولا)، ثم القانون الواجب التطبيق للنظر هذه الدعوى (ثانيا)، وأخيرا تقادم هذه الدعوى (ثالثا).

أولا- المحكمة المختصة بنظر دعوى المطالبة بمكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين:

لم تنص اتفاقية بروكسل 1910 ولا اتفاقية لندن 1989 على المحكمة المختصة للنظر في دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ البحري قامت م 354 ب ج بتحديد الجهة المختصة للنظر دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ، وكذلك جاء المشرع الجزائري ومعظم التشريعات البحرية خالية من أي تحديد للجهة المختصة لنظر هذه الدعوى فالحل هنا هو الرجوع للقواعد العامة في ذلك.

طبقا للقواعد العامة، فإن الاختصاص المحلي في دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ البحري ترفع أمام محكمة موطن مجهز السفينة التي أنقذت باعتبارها محكمة موطن المدعي عليه وفقا للمادة 37 ق 1 م¹⁶⁷، كما تختص أيضا محكمة الميناء التي أجري الحجز فيها على سفينة المدعي عليه، وهذا ما نصت عليه اتفاقية بروكسل 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفينة¹⁶⁸، وقد رأى أغلب الفقه أن هذه الاتفاقية قد سدت الفراغ لأن الاختصاص ينعقد بمحكمة مكان الحجز.

ثانيا - القانون الواجب التطبيق للنظر دعوى المطالبة بمكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين:

نبحث فيما يلي في موضوع القانون الواجب التطبيق على دعوى المطالبة بمكافأة الإسعاف والإنقاذ البحري. إذا كانت السفينتين من جنسيتين مختلفتين، تخضع النزاعات المتولدة عن عمليات الإسعاف والإنقاذ البحريين لمكان وقوع عمليات الإسعاف والإنقاذ البحريين وفقا للمادة 354 فقرة أ: "أ- قانون البلد الساحلي، إذا حصل الإسعاف في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية،...". وم 382 ق ب ج: " تخضع للقانون الجزائري النزاعات الخاصة بحقوق مالكي ومنقذي الحطام البحري الذي تم إنقاذه في المياه الداخلية أو الإقليمية".

وإذا تم الإسعاف والإنقاذ البحريين في أعالي البحار وهي منطقة كما نعرف لا تخضع لأي قانون، لهذا فإن القانون الواجب التطبيق هو قانون المحكمة المختصة في النزاع وهذا وفقا لما نصت عليه

¹⁶⁷ - القانون رقم 09/08 المؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21 .

¹⁶⁸ - اتفاقية بروكسل 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفينة والموقعة بتاريخ

10 ماي 1952، صادقت الجزائر عليها 08 يونيو 1964.

م354 فقرة ب ق ب ج : "...قانون المحكمة التي تختص في النزاع،إذا حصل الإسعاف في أعالي البحار ..."

أما إذا تم الإسعاف والإنقاذ البحريين بين سفينتين جزائريتين سواء في المياه الإقليمية الأجنبية أو في عرض البحر، فإنها تكون خاضعة للقانون الجزائري باعتباره قانون البلد الذي تحملان رايته أي قانون العلم المشترك وهذا ما نصت عليه م 354 فقرة ج: "...ج- قانون البلد الذي تحمل السفينة رايته، إذا كانت السفينة المسعفة والسفينة المسعفة ترفعان نفس الراية بغض النظر عن المياه التي حصل فيها الإسعاف،..."

ثالثا - تقادم دعوى المطالبة بمكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين:

تتقضي دعوى المطالبة بدفع مكافأة الإنقاذ بمرور سنتين من تاريخ انتهاء عمليات الإنقاذ وفقا

لنص م10 فقرة 3 من اتفاقية بروكسل1910.

نشير الى أن الاتفاقية أعطت لتشريعات الدول المتعاقدة إمكانية تمديد هذا التقادم في حالة إذا تعذر إمكانية تمديد هذا التقادم في حالة إذا تعذر الحجز على السفينة في المياه الإقليمية للدولة التي يقيم فيها المدعي أو يوجد محله الرئيسي.

كما نصت م 23 من اتفاقية لندن 1989 على أن أية مدفوعات تسقط خلال عامين اعتبارا من اليوم الذي انتهت عمليات الإنقاذ وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في م 356 ق ب ج: "تتقادم الدعوى المتعلقة بطلب دفع مكافأة الإسعاف بمضي سنتين اعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه عمليات الإسعاف.

غير أن هذه المدة لا تسري عندما لا يتم حجز السفينة التي قدم إليها الإسعاف في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري".

الفصل الرابع: التأمين البحري

ينطوي النشاط البحري على الكثير من المخاطر سواء ما كان منها راجعا إلى الحوادث البحرية، أو ما كان يرجع منها إلى طبيعة ونوعية الوسيلة المستخدمة في النقل البحري¹⁶⁹.

وتختلف الحوادث البحرية والخسارات الناتجة عنها في طبيعتها، ومدى تحققها، وفي جسامتها الأضرار أو الخسائر التي قد تلحق بالمؤمن له، وعليه فقد أوجد التجار نظام يقوم على التخفيف من عبء الخسائر التي قد يتعرضون لها نتيجة لهذه الحوادث، وهو نظام التأمين البحري.

يقوم التأمين البحري على فكرة مفادها أن توزع الأضرار والخسائر الناتجة عن حادثة معينة على مجموعة من الأشخاص بدلا من أن يتحمل أحدهم لوحده نتائجها. ولتلك الأسباب نشأت فكرة التأمين البحري لحماية أصحاب التجارة البحرية من مخاطر الملاحة البحرية، وبعد التأمين البحري وسيلة أمان وحماية لهفي مواجهة الأخطار التي قد تلحق به ووسيلة فعالة لتحقيق الآثار المترتبة على الأحداث والخسائر التي قد تتعرض له تجارته.

وتعود الجذور الأولى لنظام التأمين البحري إلى عقد القرض ذي المخاطر الجسيمة¹⁷⁰ وهو يعتبر تأميناً بحرياً معكوساً¹⁷¹، فالمقترض كان يقدم المال بضمان السفينة، فإذا عادت سالمة وتمت الرحلة استرد القرض ومعظم الأرباح، أما إذا هلكت الفينة فيضيع عليه ماله ولا يسترد شيئا، فكأن المقترض يقف موقف المؤمن الذي يقدم التعويض سلفا ويسترده إذا لم يتحقق الخطر ويفقده إذا تحقق، و المقترض يقف موقف المؤمن له يلتزم بدفع الأقساط مؤخرا إذا لم يتحقق الخطر، ولا يدفع شيئا إذا تحقق، وهذه الأقساط تتجسد في الأرباح التي يستأثر المقترض بمعظمها في حالة سلامة الرحلة.

ونستنتج من كل ما تقدم أن العصر القديم بما في ذلك القانون الروماني لم يعرف فكرة وتقنيات التأمين البحري، وتوقف عند حد قرض المخاطرة البحرية الذي فسره البعض تفسيراً معكوساً لعقد التأمين، إذا اعتبروا المقترض مؤمنا والمقترض مؤمنا له، ومبلغ القرض تعويضا مسبقا، واسترجاع مبلغ القرض مع الفائدة قسطا¹⁷² وهذا القرض نظمته التقنين التجاري الفرنسي في الباب التاسع من المادة 311 إلى 331 في حين لم ينص عليه القانون البحري الجزائري المتضمن في الأمر 76-80.

¹⁶⁹ -المقدادي عادل أمير، المرجع السابق، ص323.

¹⁷⁰ - محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه القاهرة 1966، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، ص30.

¹⁷¹ -Rodiere (R), droit maritime, Assurance Maritimes, Dalloz1983, p05.

¹⁷² -Paul Chauveau, jurisclesseur Commercial, Assurances maritimes, Fascicule, D,1973, p3.

أما في إنجلترا فترتبط نظام التأمين البحري بافتتاح إدوارد لويد عام 1687 مقهى ليكون مقرا لتجمع المهتمين بالتجارة البحرية من مجهزين أو شاحني بضائع أو راغبين في بيع أو شراء السفن أو ابرام عقود التأمين، وبعد ذلك تحول هذا المقهى إلى أشهر مؤسسة في العالم كله تباشر أعمال التأمين البحري، واكتسبت الشخصية المعنوية عام 1876 وانتشر وكلاؤها في العالم وابتحت هذه المؤسسة بمثابة "بورصة عالمية" لكل ما يتعلق بالتأمين البحري.

وتتميز نظام التأمين تميزا واضحا عن أصوله التاريخية، فأصبحت تمارسه مؤسسات متخصصة ضخمة معتمدة على إعادة التوزيع الجماعي للمخاطر التي يمكن أن يتعرض لها هذا المؤمن له أو ذاك، فلا تأمين بالمعنى الحقيقي إلا إذا تعلق الأمر بالتأمين ضد مخاطر من طبيعة واحدة ولصالح عدد ضخم من أصحاب المصالح المتطابقة المعرضة لهذه المخاطر، فالمؤمن يجب أن يكون محترفا يتعامل مع الجمهور، ولذا لا يعد تأميننا تحمل فرد مخاطر يتعرض لها فرد آخر، فالمؤمن لم يعد يواجه خطرا يهدده بالإفلاس لأن كثرة وضخامة عقود التأمين مع دقة حساب الاحتمالات قلل من نسبة المغامرة.

فيما يلي سنقوم بدراسة عقد التأمين البحري من خلال التطرق لمفهوم عقد التأمين البحري (المبحث الأول)، ثم نتطرق لتحديد مفهوم الخطر البحري (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم عقد التأمين البحري

إن المبادلات التجارية البحرية الخارجية عادة ما تركز على ثلاثة عقود منفصلة، تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة، وهذه العقود هي: عقد البيع، عقد النقل وعقد التأمين¹⁷³.

فلهذا الأخير مركزا هاما في التجارة البحرية الخارجية، لأنه من النادر أن تبحر سفينة بدون تغطيتها بالتأمين البحري، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها، وعلى أساس ذلك يجب أن يكون هذا النظام في شكل قانوني منظم وخاص لينظم العلاقة بين طرفيه. لذلك سنتناول بالدراسة الإطار القانوني لعقد التأمين البحري (المطلب الأول)، ويفترض في التأمين البحري وجود أموال معرضة للأخطار أثناء رحلة بحرية فيلجأ المؤمن له إلى إحدى شركات التأمين لكي تضمن له تعويض الأضرار التي تترتب على هذه الأخطار إذا تعرضت لها الأموال المؤمن عليها وذلك مقابل قسط يدفعه المؤمن له. ونستج من ذلك

¹⁷³ - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 2009، ص 464.

أن التأمين لا يقوم إلا بوجود أموال معرضة لأخطار بحرية، ولذلك يجب تحديد أنواع التأمين البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الإطار القانوني لعقد التأمين البحري

يعتبر التأمين البحري من أقدم أنواع التأمينات وما زال حتى يومنا هذا من أهمها لما يحتله من مرتبة هامة بحكم توسع المبادلات التجارية الدولية. وما يترتب على ذلك من مخاطر تتعلق أساسا بالسفينة وبنقل البضائع ¹⁷⁴.

وعقد التأمين البحري هو أحد فروع التأمين، إلا أنه يشترك مع غيره من أنواع التأمين في بعض الخصائص، ويتميز عن بعضها بسبب خصوصيته وهو المكان الذي ينفذ فيه هذا العقد، لذلك سنتطرق لتعريف التأمين البحري (الفرع الأول)، ثم تناول خصائص عقد التأمين البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري

نقوم بتعريف التأمين البحري لغة فقها (أولا)، وأخيرا تعريفه قانونا في بعض القوانين (ثانيا).

أولا- تعريف التأمين البحري فقها:

عرفه الفقيه الفرنسي عقد التأمين جورج ريبير على أنه: "العقد الذي يقبل بمقتضاه شخص يسمى المؤمن أن يقوم بتعويض آخر يسمى المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه بمناسبة إرساله بحرية ويتمثل في خسارة حقيقية في قيمة الشيء، نظير قسط وفي حدود مبلغ معين على ألا يتجاوز قيمة الأشياء الهالكة".

عرف الفقيه الفرنسي بلانيول عقد التأمين البحري: "عقد يلتزم بمقتضاه طرف يسمى المؤمن،

بأنه سوف يقوم بتعويض طرف آخر يسمى المؤمن له في حالة وقوع الخطر المؤمن منه وتعرضه لخسارة احتمالية، ولكن ذلك بمقابل دفع المؤمن له مبلغ من النقود ويسمى القسط الى المؤمن".

¹⁷⁴ -عمارة مريم، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، دار بلقيس، الجزائر 2014، ص167.

ثانيا-تعريف القانوني للتأمين البحري:

لذلك نتطرق لتعريف عقد التأمين البحري في بعض التشريعات ونقصد هنا التشريع الفرنسي والإنجليزي والتشريع المصري (1)، ثم نتناول تعريفه في القانون الجزائري (2).

1-تعريف عقد التأمين البحري في بعض القوانين:

لقد عرف المشرع الفرنسي فيم 1 من قانون التأمين البحري الفرنسي لعام 1967 عقد التأمين البحري على أنه: "عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية، وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله، وذلك نظير قطر معين ". فالنص ضمن تعويض المؤمن للمؤمن له على الأضرار التي تلحق بذمته، بسبب تحقق خطر بحري، وهذا الضمان هو الميزة الأساسية للتأمين البحري.

أما القانون الإنجليزي لسنة 1906 فقد عرفه في م 1: "العقد الذي يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له بالشكل والى المدى المتفق عليه في مواجهة الخسارات البحرية أي الخسارات التي تتصل بالمخاطرة البحرية"

أما المشرع المصري، فقد عرفه في القانون البحري الجديد 22 أبريل 1990 في م 340 كما يلي: " تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية." وقد سائر المشرع الفرنسي لأنه أخذ تقريبا من تشريع التأمين الفرنسي."

2- تعريف التأمين البحري في ظل القانون الجزائري:

نتناول هنا تعريف المشرع الجزائري للتأمين البحري في هذا القانون على خلاف التأمين البري الخالي من التعريف مما يفيد أن للتأمين البحري أحكام أخرى مختلفة بمفهوم المخالفة في حين جاء في الباب الأول المتعلق بالتأمين البري من الأمر 95-07¹⁷⁵ خاليا من هذا التأكيد وإنما يستفاد من الفقرة الثانية من م 92 عن طريق الاستنتاج عندما جاء فيها: " غير الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة، يبقى خاضعا لأحكام الباب المتعلق بالتأمينات البرية " فالمشرع سوى بين ملاحة النزهة و التأمين البري في حين نص صراحة أن للتأمين البحري أحكامه الخاصة .

¹⁷⁵ - الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، ج ر عدد

ان التعريف في القانونين يتطابق باللغة الفرنسية في حين يلاحظ اختلاف النص العربي عن النص الفرنسية كما يلاحظ اختلاف النص القديم عن الجديد بالعربية، وهذا ما يتضح فيما يلي:

أ - النص العربي لم يوفق في الترجمة كلمة objet الى الكلمة المطابقة لها بالعربية التي هي "محل" ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما".

في حين نصت م92 التي هي المادة الأولى من الباب الثاني المتعلق بالتأمين البحري من الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات على ما يلي: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري".¹⁷⁶

ما يمكن ملاحظته على التعريف القانون الجزائري للتأمين البحري هو:

ب- أن الهدف من تعريف التأمين البحري هو تحديد نطاق تطبيقه لاختلاف أحكام التأمين البحري عن غيره من أنواع الأخرى.

ج- يتميز التأمين البحري بأحكامه الخاصة بنصه في قانون 80-07¹⁷⁷ على أنه "تطبق أحكام هذا الباب على كل عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما". وهي المادة التي تقابلها م1 من الامر 95-07 مما يدل صراحة على تمايزه من جهة، ومن جهة أخرى، نصت م6 من القانون 80-07 على ما يلي: "تطبق أحكام الباب الأول من القانون 09 أوت 1980 على خلاف الأمر الملغى له 95-07 الخالي من ذلك مع الملاحظة أن هناك تطابق كبير بينهما مما يجعل ما يقال عن الأول صالح لتفسير الأحكام المقابل له في القانون الجديد، وأن الوثائق المعدة في ظل القانون السابق صالحة للعمل بها في ظل القانون الجديد لعدم تعارض أحكام القانونين.

يرى الدكتور بن غانم علي أن المشرع الجزائري في القانون 1980 استفاد من تقنين التأمين الفرنسي الذي يكاد يتطابق مع أحكام القانون الجزائري في معظم نصوصه¹⁷⁸ فقد نصت م 120 من قانون 80-07 الصادر في أوت 1980 على أنه: "تطبق أحكام الباب الثاني من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه (الاصح محله) ضمان، ترجمها في النص القديم بكلمة "هدف" وفي النص الجديد صاغها في شكل فعل "يهدف" التي قد تجعل القارئ يفهم أن المشرع الجزائري عرف التأمين أو عقد التأمين بسببه وليس بمحله كما جاء في النص الفرنسي وقد يعود مرجع ذلك الى الخلط الذي وقع فيه

¹⁷⁶ - بن غانم علي، التأمين البحري وذاتيته نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر 2000، ص

51.

¹⁷⁷ - قانون رقم 80-07 مؤرخ في رمضان عام 1400 الموافق ل 9 غشت 1980 يتعلق بالتأمينات، ج، ر، عدد 33.

¹⁷⁸ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص 51.

المشرع (المترجم) بين كلمة "objet" التي تعني "محل" و كلمة « objectif " التي تعني الهدف الأمر الذي يستنتج أن مترجم النص الى العربية قد لا يكون قانون أو ليست له الدراية التي تسمح بصياغة النصوص كما يجب .

كما لم يوفق المشرع في النص العربي عندما أضاف بعد كلمة "عملية" عبارة " نقل بحري " التي لا يوجد مقابل لها في النصين بالفرنسية سواء في السابق او في الجديد كما أنها هي غير واردة في النص القديم بالعربية ومن شأن الأخذ بها تحد يد تعريف القانون الجزائري الذي من أهم مزاياه توسيع نطاق الأخطار المضمنة التي عرفها بالأخطار المتعلقة بعملية بحرية والأكثر شمولاً ونطاقاً وهو المشكل الذي لم يتخلص منه القانون الفرنسي إلا بصعوبة.

لهذا يجب العمل على تفسير وثائق التأمين بمعيار العملية التي تشمل الإرشاد والقطر وإصلاح الموانئ والارضيات وبناء السفن أو الإصلاح والتي هي عمليات بحرية هامة لكنها لا تدخل في الرحلة أو النقل¹⁷⁹.

فالمشرع الجزائري في كلا القانونين رغم الغموض في النص الجديد بالعربية قد أخذ بمعيار العملية البحرية والأكثر شمولاً ومرونة ووضوحاً ويتأكد ذلك بما ورد في م149 من القانون 80-07 المقابلة م124 من الأمر 95-07 اللتين إجازتا التأمين على السفينة أثناء البناء أو الرسو في الموانئ حسبما اتفق عليه في العقد كما أكد ذلك في التأمين على البضائع بامتداد التأمين الى الأخطار التبعية للنقل البحري من أخطار برية أو نهريّة أو جوية سابقة كانت أو لاحقة للنقل البحري عملاً بمبدأ تبعية المجموعة التجارية للرحلة البحرية ، وهذا ما أكدته م 160 من قانون 80-07 المقابلة م136 من الأمر 95-07 و قد جاءت المادتان متطابقتين.

لقد صدرت وثيقة التأمين البحري على البضائع من الشركة الجزائرية لتأمين النقل في ظل قانون 80-07 في 17 ديسمبر 1981، أما وثيقة التأمين على السفن بجميع أنواعها فقد صدرت في 20 مارس 1985.

وقد حذت هذه الوثائق الجزائرية حذو وثائق التأمين الفرنسية حيث نصت في مقدمتها على خضوعها لقانون 80-07 ثم جاءت خالية من تعريف للتأمين بل اتجهت إلى تعداد الأخطار المضمنون والأخطار المستبعدة وزمان ومكان سريان التأمين وشروط التأمين مبينة الأخطار المضمنة من منظور الخطر باعتباره سبباً أو باعتباره ضرراً حسب كل شرط و كذلك التزامات كل من المؤمن و المؤمن له

¹⁷⁹ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص52.

وحالات بطلان العقد وجواز الغاءه، وتحديد القيم القابلة للضمان، وتسوية التعويضات فهي عقود نموذجية لإرادة المتعاقدين تجوز مخالفتها و تحديد الأخطار المضمونة، والمستبعدة وزمان ومكان سريان التأمين . نستج من كل ما تقدم أن تعريف التأمين البحري مطابق على وجه التقريب لما أخذ به القانون الفرنسي ويمكن الاستفادة بما قيل فقها وقضى في الأخير لتفسير القانون الجزائري ولا حرج في ذلك ما دام التأمين من العقود المتجهة نحو التدويل.

الفرع الثاني: خصائص التأمين البحري

يتميز عقد التأمين البحري بخصائص مميزة تساعد على تعريفه من جهة، ومن جهة أخرى تؤدي لتحديد طبيعته القانونية، وهذه الخصائص الجديرة بالدراسة هي كونه عقدا رضائيا (أولا) عقدا تجاريا (الفرع ثانيا)، وعقدا اذعان (ثالثا)، وعقد احتمالي (رابعا)، كما تم الإجماع بأن عقد التأمين البحري يقوم على مبدأ التعويض (خامسا)، وهو من عقود حسن النية (سادسا).

أولا- عقد التأمين البحري رضائي:

إن التلازم الموجود بين عقد التأمين وإصدار وثيقة التأمين يخلق اعتقادا بأننا أمام عقد شكلي لا بد لوجوده صحيحا من صدور وثيقة التأمين المستوفية للبيانات القانونية، والواقع أن الأمر على غير ذلك من الناحية القانونية، فعقد التأمين عقد رضائي، يتعقد وينتج كل آثاره مجرد تطابق الإيجاب والقبول.

لا تشترط الشكلية في عقد التأمين لعدة أسباب أهمها، لأن عقد التأمين البحري يتطلب السرعة فلا بد من تجريده من الشكلية وأنه من العقود الدولية التي غالبا ما تتم بين أطراف تتواجد في بلدان مختلفة مما يجعل اشتراط الرسمية عرقلة للتأمين البحري وبالتالي للتجارة الدولية.

إن المتعاقدين تجار كبار ينظمون في جمعيات ونقابات لا تتساهل أمام من يخل بالثقة وأخلاق المهنة وقوانينها. فهناك جزاءات تأديبية والمس بالسمعة وهي من المسائل الذاتية التي تعطي الحماية للمتعاقدین بدلا من الرسمية.

أن أهمية الكتابة تظهر عند النزاع ومن أجل الإثبات لعقد انعقد كالتأمين اشترط المشرع الكتابة للإثبات في حالة نكران أحد المتخاصمين وهنا وفق المشرع البحري بين مزايا الرضائية في الانعقاد ومزايا الكتابة في الإثبات وتجنب عيوبهما في حالة العكس. وهذا ما أكدته م 97 من الأمر 95-07 المتعلق

بالتأمينات التي حلت محل م 125 من قانون 80-07 المتعلق بالتأمينات ونصهما متطابقين ما يلي:"
يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين ويمكن اثبات التزام الطرفين قبل اعداد الوثيقة بأية وثيقة
كتابية أخرى، لاسيما وثيقة الاشعار بالتغطية". نستنتج من نص المادة أن الكتابة شرطا للإثبات في عقد
التأمين البحري وليست للانعقاد¹⁸⁰.

ثانيا- عقد التأمين البحري تجاري:

عقد التأمين البحري من العقود التجارية وهذا ما نصت عليه م 215 من الامر 95-07 المتعلق
بالتأمين، على أنه:" تخضع شركات التأمين وإعادة التأمين في تكوينها الى القانون الجزائري وتأخذ أحد
الشكلين:

-شركات ذات أسهم (الأصح شركات المساهمة).

-شركات ذات شكل تعاظمي...."

ممارسة نشاط التأمين البحري إذا اتخذ شكل شركة المساهمة فهي مقولة تجارية طبقا للمادة 2 ق ت ج
وتجارية بحسب الشكل طبقا م 3 ق ت جوم 544 ق ت ج.

نستنتج من كل ما تقدم أن التأمين البحري عمل تجاري بالنسبة للمؤمن لأنه يدخل ضمن نشاطات
مقولات التأمين فهو تجاري بحسب الموضوع من جهة أولى، ومن جهة ثانية، فهو عما تجاري بحسب
الشكل لأنه الأعمال التجارية بحسب الشكل طبقا م 3 التي تعتبر العمليات التجارية البحرية عملا تجاريا
وهو عما تجاري لأنه يتم في شكل شركات المساهمة.

ويمكن استثناء تعاظمية تأمين سفن الصيد باعتباره أصلا نشاطا مدنيا جاء كضرورة للقيام بالصيد
البحري الذي اعتبره المشرع عملا مدنيا أما إذا اكتتب تأمين سفن الصيد مؤمن تجاري في شكل مساهمة
أو تعاظمية فهو تجاري بالنسبة للمؤمن.

أما بالنسبة للمؤمن له فإذا كان تاجر وصاحب مقولة ويقوم بعمليات التجارة البحرية، فالتأمين على
سفينته ضروري ولحاجات تجارته كما إذا كان المؤمن له تاجرا يصدر بضاعة أو يستوردها فالتأمين
البحري تجاري لأنه عقد يرد على التجارة البحرية ولأنه ضروري لتجارته فهو أيضا عمل تجاري شكلا
وبالتبعية.

¹⁸⁰ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص 146.

أما إذا كان المؤمن له شخصيا ليس بتاجر أمن على بضاعة لنقلها عن طريق البحر فلعدم توفر الشروط المذكورة سابقا لا يدخل في عمليات التجارة البحرية ولم يقدم به من أجل تجارته فليس عمله عملا تجاريا بحسب الشكل ولا بالتبعية ويكون التأمين بالنسبة اليه عملا مدنيا¹⁸¹.

ثالثا - عقد التأمين البحري عقد اذعان:

تقوم شركات التأمين بإعداد وثائق مطبوعة تضمنها الشروط التفصيلية التي تحدد التزاماتها بوصفها مؤمنا والتزامات المؤمن له وكافة ما يتعلق بنطاق التأمين زمانا ومكانا وما يغطيه من أخطار وما يستبعده وجزاءات إخلال أي طرف بالتزاماته...الخ. ولا يملك المؤمن له إلا قبول هذه الشروط أو رفضها والبحث عن شركة تأمين أخرى سيجد عندها أيضا وثائق مشابهة قد تختلف فيما تضعه من شروط حتى يتسنى لها المنافسة وجذب العملاء، إلا أن الخيارات محدودة، لوجود علاقات واتحادات تربط شركات التأمين تجعلهم دائما في مركز الأقوى.

اذن لهذا يوصف عقد التأمين بأنه عقد اذعان ويقصد بذلك وبالأخص بالنسبة للمؤمن لأنه لا يملك من الحرية إلا أن يقبل العقد أو العرض العام والمستمر والجامد الذي يقدمه له المؤمن فلا يستطيع النقاش ويخضع لإرادة المؤمن. وهذا ما يجعل القضاء يتدخل لتفسير العقد والحد من تعسف المؤمن ويفسره لصالح المؤمن له باعتباره الطرف الضعيف.

رابعا - عقد التأمين البحري احتمالي:

إن موضوع عقد التأمين هو ضمان الأخطار البحرية التي تتضمنها الوثيقة، وهذه الأخطار أمر محتمل الوقوع، وبالتالي يصبح التزام المؤمن بدفع التعويض التزام محتمل تنفيذه ومحتمل عدم تنفيذه. أما التزام المؤمن له بدفع التقسيط هو التزام محدد يتم دفعه في المواعيد المتفق عليها، ولكن مدى هذا الالتزام وقدره يتوقف على تحقق أو عدم تحقق الخطر، فإذا تم دفع قسط واحد ثم تحقق الخطر، كان المؤمن ملزما بدفع مبلغ التأمين، وقد يحدث العكس، يقوم المؤمن له بدفع الأقساط كاملة وينتهي العقد دون تحقق الخطر، وتصبح الأقساط من حق المؤمن¹⁸².

¹⁸¹ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص 146 و 147.

¹⁸² - محمود مختار احمد بريري، المرجع السابق، ص 584.

ولا نجد دقيقاً استخدام عبارة المكسب أو الخسارة في هذا المقام، فالمؤمن الذي اكتسب الأقساط دون دفع التعويض، حقق الأمان للمؤمن له طوال فترة التأمين وتوالي دفع الأقساط، وكان يجري حساباته ودبر ميزانياته على أساس مواجهة احتمال دفع التعويض. ومن ناحية مقابلة إذا حصل المستأمن على التعويض بعد دفع قسط أو أقساط ضئيلة القيمة فإنه لم يكسب وإنما حصل على جبر الضرر الذي لحقه نتيجة تحقق الخطر وعاد إلى الحال التي كان عليها لو لم يقع الخطر¹⁸³.

خامساً- عقد التأمين البحري من عقود التعويض:

إن المؤمن يقدم للمؤمن له نوعاً من الأمان إذا لم يحقق الخطر، ويقدم له المبلغ المتفق عليه لجبر الضرر إذا تحقق الخطر، فالعقد ليس كعقد المقامرة أو الرهان، ورغم اعتباره معهما من عقود الغرر، فاستخدام هذا الوصف المقصود منه إبراز الطابع الاحتمالي.

ولما كان عقد التأمين عقد لجبر الضرر، فلا يجوز استعماله كوسيلة للكسب، بإبرام عقود تأمين لمواجهة خطر واحد، إذ يؤدي ذلك إلى تعويض الضرر الواحد أكثر من مرة، أي عدم جواز الحصول على تعويض يتعدى حدود الضرر أو التأمين على الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية.

نشير أيضاً إلى أنه لا يجوز أن يتجاوز التعويض الذي يحصل عليه المؤمن له من جراء تحقق الخطر المؤمن ضده الضرر اللاحق به حتى يبقى حريصاً على عدم تحقق الخطر ووقوع الكارثة وهذا ما أكدته القضاء الفرنسي عندما قضى: "بأن القيمة المؤمن عليها تتكافأ مع قيمة تعويض البضاعة والتي يجب اعتبارها كتقييم للضرر الحاصل من جراء هلاك هذه البضاعة ويجب الاعتداد بالقيمة الواردة في الفاتورة المنخفضة عن القيمة المؤمن عليها"¹⁸⁴.

فالضرر الفعلي هو أساس تقدير التعويض مادام المبلغ المؤمن عليه يساوي أو يتجاوزه وقد استبعد القضاء السعر الوارد في الفواتير لأنها واقعة يمكن عدم الأخذ بها مادام يمكن للخبرة تحديد القيمة الحقيقية للبضاعة الهالكة وهذا الحكم يؤكد مبدأ التعويض المعمول به بشكل دقيق في التأمين البحري لأهمية الأموال المؤمن عليها والخسارة المعوضة من جهة.

ولقد نصت م 55 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في م 55 على أنه: "لا يجوز لأي كان أن يطالب باستفادة التأمين إذا لم يلحقه ضرر...".

¹⁸³ - محمود مختار احمد بريري، المرجع السابق، ص 586.

¹⁸⁴ - Aix en Provence 06/03/1980 D.M.F1980, p652.

سادسا- عقد التأمين البحري من عقود حسن النية:

ذلك أن المؤمن له يلتزم أساسا بمقتضى عقد التأمين بأن يدلي بجميع البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه ولذلك يجب عليه أن يجيب إجابة صحيحة عن جميع الأسئلة الكتابية أو الشفوية التي يطرحها عليه المؤمن وأن يقدم له تصريحاً دقيقاً في حالة تغير الخطر المؤمن منه أو تفاقمه، فمن شأن هذه البيانات أن تمكن من تقدير الخطر، فإذا تعدد المؤمن له كتمان الحقيقة أو أدلى ببيانات كاذبة أو غامضة أو ناقصة، كان سيء النية وترتيب على ذلك جزاءات. لذلك فإن مبدأ حسن النية يلعب دوراً مهماً في تنفيذ المؤمن لالتزامه. بتغطية الخطر وبتقدير الضرر الذي أصاب المؤمن له. فالمؤمن يعتمد اعتماداً كاملاً على حسن نية المؤمن له، وإذا أخل هذا الأخير بهذا المبدأ أو اعتمد الغش أو الكذب سقط حقه في التعويض وحق للمؤمن الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة والمطالبة بالأقساط المستحقة مع التعويض وهذا ما قضت به م 21 و 31 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات. وفي بعض الحالات مجرد سكوت المؤمن له عن الإدلاء ببعض البيانات يترتب تخفيضاً في التعويض لما تقضي به م 19 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات. ويلتزم المؤمن من جهته باحترام تعهداته في تغطية الخطر ودفع التعويضات المستحقة في أوانها دون استغلال ضعف المؤمن له أو المستفيد. فغالبا ما يركز القضاء على عنصر حسن النية اخلال المؤمن بتعهداته كالتأخير المفرط في دفع التعويض¹⁸⁵.

المطلب الثاني: نطاق التأمين البحري

المبدأ أن كل شيء أو مال يعرض لأخطار الملاحة يجوز أن يكون محلل لتأمين البحري، ولما كان التأمين البحري هو تأمين الأضرار التي تصيب الأموال، فإن التأمين على الأشخاص (الركاب والبحارة) من الحوادث الجسدية لا يعتبر تأميناً بحرياً بل تأمين بري من نوع التأمين على الحياة، ولو أنه قد ينشأ عن الخطر البحري، لأن التأمين البحري لا يرد إلا على الأشياء دون الأشخاص. يفترض التأمين البحري وجود أموال معرضة للأخطار أثناء رحلة بحرية فيسعى المؤمن له على إحدى شركات التأمين لكي تضمن له تعويض الأضرار التي تترتب عن هذه الأخطار إذا تعرضت لها الأموال المؤمن عليها وذلك مقابل قسط يدفعه المستأمن.

¹⁸⁵ - بن خروف عبد الرزاق، محاضرات في عقد التأمين أقيمت على طلبة الماستر، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1،

وإن تحديد الأموال المؤمن عليها لا يكفي لتعيين محل عقد التأمين، لأن عقد التأمين يضمن الأموال المؤمن عليها من أخطار معينة، ومن ثم ينبغي تحديد الأخطار التي يسأل عنها المؤمن، لذلك نتعرض لأنواع التأمين البحري تبعا لطبيعة المال المؤمن عليه (الفرع الأول)، ثم ننتقل لتحديد مفهوم الخطر البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أنواع الأموال المؤمن عليها

التأمين على الأشياء قد يتعلق بالسفينة بحد ذاتها (أولا)، كما قد يتعلق بالبضائع التي يتم نقلها عن طريق البحر (ثانيا)، ثم نتعرض للصور خاصة للتأمين (ثالثا).

أولا- عقد التأمين على السفينة:

إن عقد التأمين على السفينة يشمل التأمين على هيكل السفينة وملحقاتها وتوابعها التي تكون ضرورية في عملية الاستغلال، سواء كانت لصيقة بهيكل السفينة أو منفصلة عنها ويشتمل التأمين على السفينة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها وكافة لواحقها وتوابعها التي تعتبر ملكا للمؤمن له، كما يغطي التأمين كافة الأضرار التي تلحق بالسفينة والتي يتم الاتفاق عليها ضمن وثيقة التأمين وتستبعد تعويضات فقدان القيمة أو أية أسباب لم يتم الاتفاق عليها في العقد (1)، ينصب عقد التأمين على السفينة، على ضمان رحلة واحدة أو عدة رحلات (2)، أو لمدة زمنية معينة (3) وفقا لما نصت عليه المادة 122 من قانون التأمينات.

1- السفينة وملحقاتها:

كما سبق التطرق اليه فيما سبق هذه الدراسة فإن السفينة هي المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد¹⁸⁶.

وقد حرص المشرع الجزائري على تعريف السفينة في م 13 ق ب ج، وما يمكن ملاحظته من خلال النص أنه لا بد أن تكون السفينة "منشأة عائمة" تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد والتخصص في الملاحة البحرية، سواء كانت ملاحية رئيسية أم ملاحية مساعدة أو تتبعية.

¹⁸⁶ - ارجع الى الفصل الأول المتعلق بالسفينة كأداة للملاحة البحرية، ص 14 و 15 و 16.

لم يشر المشرع الجزائري للتأمين النهرى، وذلك راجع لكون الجزائر لا تملك انهار صالحة للملاحة، كما أنه لم يتم التمييز بين أحجام السفن الكبيرة والصغيرة¹⁸⁷.

يضمن عقد التأمين السفينة قيد الإنشاء والبناء للمؤمن في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق ومخاطر إنزال السفينة في البحر كذلك إنزال السفينة في البحر كذاك المخاطر التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر، هي مخاطر بحرية، ويجب اعتبار المخاطر الخاصة بالإنزال مخاطر بحرية كذلك.

أما شمول التأمين البحري للمخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء فيعد امتداد لفكرة التأمين البحري وتطبيقا لقواعد هذا التأمين على المنشأة التي ستكسب فيما بعد الوصف القانوني للسفينة ولكنها لا تتعرض لأخطار الملاحة، كما أن عقد التأمين المبرم يجب أن يكون له نفس الطابع أيا كانت حالة بناء السفينة، والملاحظ أن التأمين على السفينة هو تأمين على الشيء يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها، وهو نفس الوقت تأمين من المسؤولية يغطي الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير كتعويض التصادم البحري أو حصة السفينة في الخسارة المشتركة¹⁸⁸.

2-التأمين على رحلة واحدة أو لعدة رحلات متتالية:

يضمن بمقتضاه المؤمن الأخطار المؤمن عليها منذ بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص بالرحلة الواحدة، أو الرحلات المؤمن عليها، وهذه الأخيرة يضمنها المؤمن خلال خمسة عشر (15) يوما على الأكثر من وصول السفينة لميناء الشحن، ما إذا كانت الرحلة لا تحمل بضائع فإن المؤمن يضمن الرحلة إلى غاية وصول السفينة، وهذا ما قضت به المادة 123 من قانون التأمينات .

3-التأمين لمدة زمنية معينة:

بالرجوع لنص م124 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات فإن عقد التأمين يبدأ سريانه من أول يوم محدد فيه وينتهي بانتهاء اخر يوم محدد فيه.

حيث في الغالب يفضل المؤمن له لأن يؤمن على السفينة من المخاطر البحرية لمدة زمنية معينة وغالبا ما تكون لمدة سنة، ويسري هذا العقد من يوم التوقيع عليه، إذا لم يتفق الطرفان على ذلك وينتهي

¹⁸⁷ - تكارى هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين، دراسة في التشريع الجزائري، دكتوراه قانون، جامعة تيزي وزو، 2011-2012، ص123.

¹⁸⁸ - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، ص61.

بانتهاء الزمن المحدد في العقد، وبالتالي يضمن المؤمن المخاطر التي قد تتحقق بعد انقضاء العقد، إلا إذا كانت هذه المخاطر يرجع سببها إلى حادث بحري وقع خلال المدة التي كان فيها العقد ساري المفعول¹⁸⁹.

يشتمل التأمين على السفينة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها وكافة لواحقها وتوابعها التي تعتبر ملكا للمؤمن له، كما يغطي التأمين كافة الأضرار التي تلحق بالسفينة والتي يتم الاتفاق عليها ضمن وثيقة التأمين، وتستبعد تعويضات فقدان القيمة أو أية أسباب لم يتم الاتفاق عليها في العقد.

ثانيا-التأمين على البضائع المشحونة:

يعتبر التأمين على البضائع المشحونة تأمين على الأضرار، فبمقتضاه يضمن المؤمن التعويض عن كافة الأضرار التي تصيب المؤمن له، بالإضافة الى التعويض عن الخسائر الناجمة عن تحقق الخطر وما فات المؤمن له من ربح بسبب الحادث البحري، وفي هذه الحالة تبقى الاخطار مغطاة حتى ولو حدث تعبير في الطريق أو الرحلة أو السفينة شريطة أن يكون هذا التغيير خارج عن إرادة المؤمن له. ويتخذ هذا التأمين صورتين، عقد التأمين العادي (1)، أو العقد التأمين العائم (2).

1-عقد التأمين العادي:

يضمن عقد التأمين العادي تغطية الأضرار التي تلحق بالبضائع أيا كان سببها، وهنا يتم تقدير قيمة هذه البضائع المعنية بالضمان بحسب سعرها في ميناء الشحن، ويضاف إليه مجموع النفقات الضرورية لنقلها إلى السفينة والربح المنتظر في حالة بيعها، وجميع المصاريف التي تترتب على نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ¹⁹⁰.

2-العقد التأمين العائم:

نص المشرع الجزائري في المادة 140 وما يليها من قانون التأمينات، ويستفاد منها أن شركات التأمين تضمن التعويض على جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة التي ستصدر أو تشحن لحساب المؤمن له، وهذا لمدة زمنية معينة، عادة ما تكون سنة واحدة. ويبرم هذا العقد لمستفيد غير معين وقت إبرامه، بل يتحدد ذلك المستفيد عند تحقق الخطر. وبالمؤازرة مع عقد التأمين الأولي هذا فإن المؤمن له

¹⁸⁹ - جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون،

الجزائر 2007، ص 170.

¹⁹⁰ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 261 و 262.

ملزم بإرسال اقرار خاص بكل عملية شحن يتضمن البيانات الآتية، نوع البضاعة، وقيمة البضاعة الحقيقية، والسفينة التي شحنت عليها، وميناء الانطلاق وميناء التفريغ ومالك السفينة ومجهزها. وبشكل هذا الإقرار إطار لتقدير المخاطر التي ستضمنها شركة التأمين¹⁹¹.

سبب تسمية هذه الوثيقة، بالوثيقة العائمة لأنها لا تتضمن تحديد البضائع أو الأشياء المؤمن عليها في الوثيقة عليه فإن قسط التأمين تبعاً لذلك لا يكون محدداً فيها بل يتحدد لاحقاً بمقدار البضائع ونوعها والتي سيتم شحنها من قبل المؤمن له. خلال مدة عقد التأمين على أن يلتزم هذا الأخير، في كل مرة يشحن بها كمية من البضائع، بأخطار المؤمن عن تلك البضائع ونوعها وتبعاً لذلك يقوم المؤمن بتحديد الأقساط، في ضوء المعلومات التي تلقاها من المؤمن له عن طريق الأخطار.

نستنتج من كل ما تقدم أن لوثيقة التأمين العائمة، فوائد كثيرة توفرها للمؤمن له، لأنها توفر له الجهد والنفقات لكونها تعفيه من ابرام وثيقة مستقلة، لكل شحنة بحرية يقوم باستيرادها أو تصديرها، إذ يكفي المؤمنة، في الوثيقة العائمة، بتوجيه إخطار للمؤمن يتضمن نوع البضاعة، ومقدارها خلال مدة العقد¹⁹².

ثالثاً - الصور الخاصة للتأمين البحري:

نستنتج من كل ما تقدم أن التأمين البحري يقوم أساساً على تأمين السفن وملحقاتها والبضائع ولكن يمكن أن يكون للتأمين البحري صوراً أخرى خاصة وهي، التأمين على القسط (1)، والتأمين على تعويض التأمين (2)، والتأمين على المسؤولية (3)، والتأمين على الأجرة (4).

1- التأمين على القسط:

ويستطيع ضمن هذا النوع من التأمين (التأمين على الديون) المؤمن له أن يؤمن على القسط أو ثمن التأمين وكلما تعدد التأمين على القسط أصبح المؤمن له يدفع مبلغ ضئيلاً.

وقد جرت العادة لدى شركات التأمين البحري ألا تعوض هذا التأمين وإنما تجري مقاصة بينها وبين الأقساط المستحقة لها مقابل قسط إضافي خفيف ويستطيع المؤمن له أن يؤمن ضد هذه الخسارة. والقسط

¹⁹¹ - جديدي معراج، المرجع السابق، ص 172.

¹⁹² - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 523.

الإضافي نفسه يمكن التأمين عليه مما يجعل العملية تنتهي عن طريق التأمين على الأقساط أو قسط الأقساط إلى ما لا نهاية له¹⁹³.

2-التأمين على تعويض التأمين (إعادة التأمين):

تنص م 4 من الأمر 95-70 المتعلق بالتأمينات على ما يلي: "إن عقد أو معاهدة إعادة التأمين اتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق شخص معيد للتأمين (لابد أن يكون شركة تجارية أي شخصا معنويا) أو متنازل له جميع الأخطار المؤمن عليها أو على جزء منها. ويبقى المؤمن في جميع الحالات التي يعيد فيها التأمين المسؤول الوحيد إزاء المؤمن له". نستنتج مما تقدم أن العلاقة القانونية بين المؤمن ومعيد التأمين تخضع لوثيقة التأمين الأصلية وهذا ما يجعل التأكد على ضرورة مراجعة أحكام القانون الجزائري مسألة هامة، لأن المؤمن عند إعادة التأمين يأخذ مركز المؤمن له ويخضع للعقد الأصلي.

يشترط لقيام التأمين البحري شرطين، وهو تأمين ضد الخسائر الخاصة، وهو تأمين يضم تعويض المؤمن له عن كل ما لحقه من خسارة خاصة بسفينته أو تعويض المؤمن له الشاحن عما لحقه من خسارة خاصة لحقت بضائعه ولكن تحت هذا الشرط لأي مكن أن تكون الخسارة قد أصابت السفينة كلها وما تحمله من البضائع¹⁹⁴.

3-التأمين على المسؤولية:

لقد نصت القوانين الحديثة على نوع جديد من التأمين هو التأمين على المسؤولية وهذا ما فعله المشرع الفرنسي في التقنين الجديد والمشرع الجزائري إلا أنه تجدر الملاحظة إلى أن هناك مسؤولية تضمنها وثيقة التأمين على السفن وحلات أخرى تضمن بوثائق خاصة.

إن مجال التأمين على المسؤولية يبرز من خلال حصول تصادم أدى إلى هلاك كلي للسفينة وحمولتها، وألحق أضرار بسفينة أخرى، وعدم كفاية مبلغ التأمين لتعويض الخسائر اللاحقة بالسفينة، وتعويض رجوع الغير المتضرر نتيجة هذا الحادث، فالتأمين على المسؤولية في هذه الحالة هو الذي يلعب دورا كبيرا في تكمله الفارق بين ما لحق المؤمن له مالك السفينة أو تجهزها من ضرر وما عوض عنه الغير المتضرر.

¹⁹³ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص 185 و186.

¹⁹⁴ - نفس المرجع، ص 186.

وبلاحظ أيضا فقها وقضاء أن مالك السفينة هو المسؤول وحدة قبل الغير إذا كان عمل الريان متعلق بالسفينة وتسفيرها بغض النظر عما إذا كان مالك السفينة هو مجهز السفينة أم مستأجرها حتى لو كان هذا الأخير من تولى اختيار الريان ورجال الطاقم وذلك ما نصت عليه م 136 ق ب جوما يمكن ملاحظة أن هذا النوع من التأمين يعتبر تأمينا خاصا لا يوجد في عقود التأمين الأخرى عدا التأمين البحري لأنه انتقل من تأمين الأشياء إلى تأمين المسؤولية¹⁹⁵.

4-التأمين على الأجرة:

لقد كانت أجرة السفينة مستبعدة من نطاق التأمين البحري في التشريع التجاري الفرنسي، لأن الأجرة غير مملوكة لمجهز السفينة عند وقوع الخطر لذلك تعتبر إثراء له وهذا يتعارض مع الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري، إلا أن التطورات الحديثة وسعت في لعقد التأمين البحري، حيث أصبحت تتضمن كل الأضرار التي تلحق بالمؤمن له سواء ما لحق به من خسائر أو ما فاتته من كسب.

فالأجرة هي الثمن الذي يتسلمه المجهز عن رحلة معينة سواء تعلقت بالمسافرين أو بالبضائع ويدخل ضمنها المصاريف التي ينتظر ربحها من أتعاب الطاقم والمواد المستهلكة تعد كلها ضمن القيمة المضمونة ولهذا قد تؤمن تحت هذه الصفة لكن لا يدخل الربح وقد اعتادت وثائق التأمين أن تقبل جزافيا بأن هذه الاستفادة أو الأجرة الصافية تساوي أو تزيد عن 60 بالمئة من الأجرة الإجمالية إذ تمثل الأجرة رأس مال قابلا للتأمين ومستقلا عن السفينة ولم ينص القانون الجزائري على هذا النوع من التأمين¹⁹⁶.

تحدد المخاطر البحرية وفق طبيعتها من جهة، ووفق أسباب وقوعها من جهة أخرى، ونجد أن المشرع الجزائري ميز في الحالة الأولى بين المخاطر القابلة للضمان، والمخاطر المستبعدة من الضمان.

أما تحديد المخاطر المؤمن عليها وتلك المستبعدة من التأمين البحري فيتم من خلال ما نص عليه القانون أو الاتفاق(أولا)، ثم نتطرق لتحديد زمان ومكان وقوع هذه الاخطار، فالمؤمن لا يسأل عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان الذي يغطيها التأمين(ثانيا).

المبحث الثاني: مفهوم الخطر البحري

الخطر البحري هو محل عقد التأمين البحري، وهو جوهر التأمين البحري وسبب ظهوره لذلك لا نستطيع أن ندرس عقد التأمين البحري دون التطرق والتعمق في الخطر البحري لما لهذا العنصر من تأثير في عقد التأمين البحري.

¹⁹⁵ - شحات محمد، المرجع السابق، ص 155.

¹⁹⁶ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص 182.

وكما سبق الإشارة إليه فإن الخطر البحري هو محل عقد التأمين البحري، وإن جرى الحال على اعتبار محل العقد هو محل التزام كل طرفيه. فالمفروض إذا أن يكون محل عقد التأمين البحري مزدوجاً، فيكون محل التزام المؤمن له هو القسط ومحل التزام المؤمن يتمثل في مبلغ التأمين. ولكن أجمع الكل على أن يكون محل عقد التأمين هو محل واحد هو الخطر البحري لأنه هو الذي يحدد على أساسه التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين والتزام المؤمن له بدفع القسط.

وتجدر الإشارة إلى أن عقد التأمين البحري يضمن الأموال من أخطار معينة، ومن ثم ينبغي تحديد الأخطار التي يسأل عنها المؤمن، ووضعها في إطار قانوني معين من أخطار مغطاة أو مستثناة، ولا يسأل المؤمن عن الأخطار إلا إذا تحققت في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد.

لذلك ستكون دراستنا لهذا للخطر البحري بتناول تعريف الخطر البحري (الفرع الأول)، ثم نتناول تحديد المخاطر المؤمن ضدها وتلك المستبعدة من التأمين البحري أي المخاطر المستثناة (الفرع الثاني)، وأخيراً نتناول شروط الخطر البحري (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف الخطر البحري

إن لكلمة الخطر في التأمين البحري معنى واسع فهي تعني الحادث البحري الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه ويترتب على ذلك إلحاق الضرر بالمؤمن له، كما يقصد بالخطر الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه نتيجة وقوع حادث بحري¹⁹⁷، وكان تعريف الخطر البحري محل جدال فقهي كبير لذلك سنتطرق لتعريفه بشكل عام في التأمين (أولاً)، ثم لتعريفه في التأمين البحري (ثانياً).

أولاً-تعريف الخطر بشكل عام في التأمين:

ظهرت عدة تعاريف للخطر في التأمين بوجه عام، فقد عرفه الفقيه بلانيول و ريبار Planiol et Ripert على أنه: " حصول الحادث الذي يوجب تحققه أن يوفي المؤمن بما التزم به"¹⁹⁸. وعرفه بيكار وببسون M.Picard et A.Besson بأنه: " حادث محتمل الوقوع لا يتوقف تحققه على إرادة الطرفين وحدهما وعلى الخصوص إرادة المؤمن له"¹⁹⁹.

نستنتج مما تقدم أن الخطر هو الحدث الذي يحتمل وقوعه. فالغرض من التأمين هو الاحتياط من نتائج حادث معين. والمعنى الذي يحمله الخطر في عقد التأمين أوسع من المعنى الذي يحمله في مدلوله

¹⁹⁷ - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية 2012،

ص 97.

¹⁹⁸ - بن خروف عبد الرزاق، المرجع السابق، 46.

¹⁹⁹ - (M).Picard et (A).Besson, les entreprises d'assurances, L.G.D.j, Paris 1977, P52.

العام. فالغالب أن يؤمن الشخص على أخطار ينتج عن حدوثها ضرر يصيبه في شخصه أو في ماله. فهو حدث حزين، كالوفاة والعجز وتهدم البناء أو احتراقه أو هلاك الماشية وغير ذلك. ولكن يمكنه أيضا أن يؤمن على حدث سعيد، كالزواج والولادة وبقاء المؤمن له على قيد الحياة، وسواء كان الحدث محزنا أو سعيدا سمي "كارثة Sinistre".

نستنتج أيضا من تعريف الخطر باعتباره محتمل الوقوع أنه يشمل في تهديده أكبر عدد من الأشخاص هم مجموع المؤمن لهم غير مؤكد الوقوع من جهة ومستبعد الوقوع من جهة أخرى، وهذا ما يمنحه الصفة الاحتمالية التي تعالجها شركات التأمين.

ثانيا - تعريف الخطر محل التأمين البحري:

حاول الفقه الفرنسي تحديد تعريف فكرة الخطر محل التأمين البحري ونقوم فيما يلي بتطرق لتعريف الفقيه أمر جون (1)، ثم تعريف ريبير (2)، وأخيرا تعريف روني روديار (3) وتعتبر هذه التعاريف من الأهم والتي كان لها الفضل في محاولة تحديد فكرة الخطر محل التأمين البحري الذي يستوجب التعويض.

1- تعريف الفقيه أمر جون:

يعتبر أمر جون من أقدم الفقهاء الذين حاولوا إيجاد تعريف للخطر محل التأمين البحري. ويرى أن الخطر محل التأمين البحري يتمثل في كل ضرر يحصل للشيء المؤمن عليه أثناء تواجده في البحر²⁰⁰.

²⁰¹ « Tout dommage qui arrive sur mer a la chose assure »

تجدر الإشارة الى أن هذا التعريف يركز على مكان وقوع الخطر وهو البيئة البحرية، إذ يكفي أن يقع الخطر في البحر لكي يكون محل التأمين البحري.

ووجه اليه انتقاد وهو أن كل خطر وقع في البحر يعد طبقا لهذا المعيار أخطارا بحرية وتستحق التعويض عند حدوثها. وهذا غير صحيح لأن هناك أخطار تقع في البحر لكن لا يمكن أن تكون محل التأمين لأنها جاء نتيجة غش المؤمن والريان وأخطائهما العمدية.

ووجه اليه انتقاد اخر في اقتصار هذا التعريف على مكان وقوع الخطر وهو البحر، وهذا رأي ليس مطلق لأننا نعرف أنه يمكن أن يمتد التأمين البحري للأخطار أخرى قد تقع خارج البحر كالتأمين على الأخطار البرية والنهرية والجوية التبعية للنقل البحري وكذلك التأمين على السفينة أثناء إصلاحها أو بنائها حتى وأن تواجدت في الأحواض البرية²⁰².

²⁰⁰ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص 229.

²⁰¹ - (G) Ripert, op, cit, p618.

²⁰² - بن غانم علي، المرجع السابق، ص 230.

2-تعريف جورج ريبير:

يعتبر جورج ريبير من الفقهاء الذين وجهوا انتقاد شديد لتعريف أمر جون بأنه اعتبره تعريف ضيق لأنه يحصر فكرة الخطر البحري فيما حدث على البحر أو من البحر. فقام ريبير بمحاولة تحديد فكرة الخطر البحري حيث يقول: «يجب أن تعتبر كأخطار بحرية جميع الحوادث الفجائية التي يمكن أن تصيب السفينة والبضائع خلال الرسالة البحرية»²⁰³.

« Il faut considérer comme risques maritimes tout les cas fortuits peuvent frapper le navire si les marchandises au cours de l'expédition ».²⁰⁴

نستنتج من التعريف السابق أنه يشترط لاعتبار الخطر محل التأمين البحري أن يكون حادثا فجائيا أي ناتجا عن العوامل الطبيعية أو من القوة القاهرة أو من فعل الغير. وانتقد هذا الرأي لأنه استند على معيار الحادث الفجائي هو محل خلاف بين الفقهاء. ويرى الفقيه أيضا أن الخطر البحري هو أن يلحق الحادث الفجائي ضررا أو خسارة بمحل الضمان أي الأشياء المؤمن عليها والمتمثلة في السفينة والبضاعة. ونشير الى أنه حصر محل التأمين البحري على الأشياء الأخرى ولكن كما أشرنا إليه سابقا أن محل التأمين البحري يمكن أن يتعدى الى صور أخرى غير التي حصرها الفقيه وهي، التأمين على المسؤولية والتأمين على الأجرة وغيرها من الصور التي تكون محل التأمين البحري²⁰⁵. ويشترط الفقيه شرطا اخر في معياره وهو وجوب وقوع هذا الخطر في البحر أي أثناء القيام بالرسالة البحرية ووجه له نفس الانتقاد الذي وجه للفقيه أمر جون.

3-تعريف روني روديار:

الخطر البحري هو الخطر المعتمد في التأمين البحري هو خطر الملاحة البرية الذي يدعى أحيانا بالخطر البحري. Fortune de mer. إلا أنه يجب ألا يفهم هذا التعبير بمعناه الضيق، فليس الخطر البحري بالخطر الناتج من الملاحة البحرية، إنما ينطوي التعبير على كل خطر يحتمل حدوثه خلال الملاحة البحرية، مهما كان سبب الخطر. ويشير هذا الفقيه الى إمكانية امتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية إنما يجب أن يكون الخطر البري تبعا للنقل البحري²⁰⁶. ووجهت له نفس الانتقادات التي وجهت لريبير لأخذه بمعيار الملاحة البحرية وهو نفس معيار الرحلة البحرية²⁰⁷.

²⁰³ - (G) Ripert, op, cit, p618.

²⁰⁴ - (G) Ripert, op, cit, p618.

²⁰⁶ - (R) Rodière, droit maritime, op,cit, p593.

²⁰⁵ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص233.

²⁰⁷ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص234.

الفرع الثاني: تحديد المخاطر التي يغطيها التأمين البحري والاستثناءات الواردة عليها
لتحديد الخطر البحري، وقام المشرع الجزائري بتحديد أنواع الأخطار التي يغطيها التأمين البحري (أولاً)، والأخطار التي تخرج من نطاق التأمين البحري (ثانياً).

أولاً-المخاطر القابلة للضمان:

المخاطر القابلة للضمان محددة بنص المادة 101 من قانون التأمينات، وهي تمثل ثلاث فئات من الأخطار التي تستحق التعويض.

الفئة الأولى، تتعلق بالأضرار المادية التي تلحق بالسفينة أو البضاعة المشحونة.
الفئة الثانية، تتعلق بالخسائر العائمة والتكاليف التي يقدمها المؤمن لاستبعاد خطر وشيك أو التقليل من آثاره ويعبر عنها عادة بالخسائر المشتركة.

الفئة الثالثة، وتتعلق بجملة المصاريف التي ينفقها المؤمن له خلال الرحلة البحرية نظير حماية الأموال المؤمن عليها من وقوع المخاطر أو التقليل منها²⁰⁸.

إذا فالمخاطر القابلة للضمان كثيرة وهي قد تصيب السفينة وقد تصيب البضاعة، أو كليهما معاً، كما تشمل جميع الخسائر التي تلحق بالمؤمن له الذي قد يكون مالك السفينة أو تجهزها. أو الشاحن للبضاعة. وقد تشمل أيضاً الخسائر الناجمة عن تصادم السفينة بأخرى أو بأي جسم بحري آخر ثابتاً أو متحركاً.

وتجدر الإشارة إلى أن القاعدة العامة أن التأمين البحري لا يشمل إلا الأخطار التي تقع في البحر أثناء الملاحة البحرية دون الأخطار البرية التي تقع على البر أو في الموانئ، إلا أنه يجوز بناء على نص صريح في وثيقة التأمين أن يمتد التأمين البحري إلى أخطار برية بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية، ويستند هذا الامتداد إلى نظرية التبعية التي تقضي بأن الفرع يتبع الأصل ويأخذ حكمه²⁰⁹، أي أن الوحدة التجارية للعملية البحرية تستلزم الوحدة القانونية هذا بالنسبة للبضائع، أما التأمين على السفينة فيجوز الاتفاق في وثيقة التأمين أن يضمن المؤمن الأخطار التي تصيب السفينة أثناء وجودها في الميناء أو خلال اجتيازها نهر أو قناة بقصد إصلاحها وفقاً لنص المادتان 124 و125 من الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

ثانياً - المخاطر المستبعدة من الضمان:

هناك مخاطر مستبعدة من الضمان، وهي نوعين، الأخطار الغير قابلة للضمان بصورة قطعية (أ)، وأخرى غير قابلة للضمان إلا إذا وجد اتفاق خاص مخالف لذلك (ب).

²⁰⁸ - جديدي معراج، المرجع السابق، ص 174.

²⁰⁹ - نفس المرجع، ص 257.

أ-الأخطار الغير قابلة للضمان بصورة قطعية:

تستبعد المادة 102 من قانون التأمينات الجزائري الأخطار التالية من الضمان:
-أخطار المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة.

-الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن مخالفة أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل، والأمن، والغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.
-الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولدة عن تحول نووي للذرة أو الاشعاعية وكذلك الأضرار الناجمة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع الجزيئات.

ب-الأخطار الغير القابلة للضمان إلا إذا وجد اتفاق خاص مخالف لذلك:

لقد عدد المشرع الجزائري بمقتضى المادة 103 من قانون التأمينات هذه الأخطار وهي:
-العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه،
-الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب،
-القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها،
-الفتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والاضرابات،
-الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين،
-جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتلخيص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون،
-كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة²¹⁰.

الفرع الثالث: شروط الخطر المضمون في التأمين البحري

تطبيقا للقواعد العامة فإنه لصحة التأمين البحري يشترط توفر الشروط العامة المطلوبة في الخطر باعتباره محل عقد التأمين البحري بوجه عام (أولا)، وهي أن يكون ممكنا، أي محتمل الوقوع، وينفرد الخطر بشرط آخر وهو أن يكون مستقلا عن إرادة الطرفين، وأن يكون مشروعاً، ولا يكفي لصحة التأمين البحري الشروط العامة التي ذكرناها سابقاً وإنما زيادة عن ذلك يشترط شروط خاصة (ثانياً).

²¹⁰ - عمارة مريم، المرجع السابق، ص 171 و 172 .

أولاً-الشروط العامة المتعلقة بالخطر المضمون في التأمين البحري:

تطبيقاً للقواعد العامة فإنه لصحة التأمين البحري يشترط توفر الشروط العامة المطلوبة في الخطر بوجه عام وهي أن يكون ممكناً، أي محتمل الوقوع(1)، وينفرد الخطر بشرط آخر وهو أن يكون مستقلاً عن إرادة الطرفين(2)، وأن يكون مشروعاً (3).

1-أن يكون الخطر محتمل الوقوع:

فالخطر قبل كل شيء هو حادث غير محقق الوقوع، أي أنه حادث محتمل الوقوع، إذ يعقد لضمان وقائع وأحداث محددة تتصف بخصيصة الغرر والاحتمال، وكثيراً ما يكون هذا الحادث المراد ضمانه هو حادث يخشى المؤمن له وقوعه، فيسعى لانتقائه نتائجه التي غالباً ما تكون ضارة كما هو الحال في التأمين ضد الحريق والتأمين ضد السرقة.

ويجب أن يكون الخطر ممكن الوقوع أي غير مستحيل. فإن كان مستحيل الوقوع كان العقد باطلاً لاستحالة المحل، ويكون الخطر قد تحقق قبل إبرام العقد وأصبح الخطر مستحيلاً بعد إبرامه. ونصت م43 من الامر المتعلق بالتأمينات: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر. ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له حسن النية، وحالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة". ويكون المؤمن له حسن النية إذا لم يكن عالماً بالهلاك أو بزوال الخطر.

2-أن يكون الخطر مستقلاً عن إرادة طرفي العقد:

إن الاحتمال هو العنصر الجوهري في الخطر، فيجب أن يكون الخطر المؤمن منه ناتجاً عن عامل الصدفة ولا يجوز أن يكون للمؤمن له دور في وقوعه عمداً بفعله، لأن محض إرادة المؤمن له أو المؤمن يجعل صيغة الاحتمال تنتفي، وبالتالي لم نعد أمام عقد تأمين. لأن تدخل إرادة طرفي العقد في حدوث الخطر يتعارض مع خاصية الغرر التي يتمتع بها الخطر في عقد التأمين، ويضفي على الخطر المؤمن ضده صفة الخطأ العمدي الذي حرمت التأمين عليه في كل القوانين لأنه يتنافى مع النظام العام.

من جهة أخرى تنصم 1/12 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه:

-المؤمن مطالب بتعويض الخسائر والأضرار:

أ-النااتجة عن حالات طارئة.

ب-النااتجة عن خطأ غير معتمد (الصحيح غير معتمد) من المؤمن قد التأمين يبقى قائماً له.

ج-الواقعة من أشخاص يكون المؤمن له مسؤولاً مدنياً عنهم من 134 الى 136 من القانون المدني
كيفما كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته.

نستنتج من نص المادة أن عقد التأمين يبقى قائماً، ويبقى المؤمن ملزماً بدفع مبلغ التأمين طبقاً لنص م12 المذكورة أعلاه، إذا حدث الخطر بخطأ متعمد صادر من أشخاص يكون المؤمن له عنهم، طبقاً لأحكام المسؤولية عن فعل الغير والمتفرعة إلى مسؤولية متولي الرقابة طبقاً لما ورد في المادتين 134 و135 من القانون المدني، وإلى مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع طبقاً لما تملّهم 136 من نفس القانون. وهؤلاء الأشخاص كلهم يحتاجون عادة إلى رقابة بسبب سنهم أو حالتهم العقلية أو الجسمية وكذلك التابعون للمؤمن له إذا حدث منهم الخطأ وقت تأدية مهامهم أو بسببها.

ويطبق نفس الحكم، طبقاً لما قضت به م12 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات السالفة الذكر، إذا كان الخطأ قد حدث بسبب أشياء أو حيوانات، يكون المؤمن له مسؤولاً عنها بموجب أحكام المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء الحية وغير الحية، المنصوص عليها في المواد 136 و140 من القانون المدني. وكما هو الحال في الحالات السابقة، يبقى التأمين قائماً ومبلغ التأمين واجب الدفع، ولو كان الخطأ عمدياً غير أنه مرتكب من الغير. فخطأ الغير، يعتبر بالنسبة للمؤمن له سبباً أجنبياً.

3- أن يكون الخطر مشروعاً:

يقصد بمشروعية الخطر كمحل لعقد التأمين أن يكون النشاط الذي ينشأ بسببه الخطر غير مخالف للنظام العام والآداب العامة. لذلك لا يمكن أن يكون التأمين على الغرامات والمصادرات والأضرار الناتجة عن البضائع المهربة وحتى وإن كان التهريب.

ثانياً - الشروط الخاصة بالخطر المضمون في عقد التأمين البحري:

تتمثل الشروط الخاصة في ضرورة أن يكون الخطر محل التأمين متعلق بعملية بحرية، غير أنه بالإضافة إلى الشروط العامة، والشرط الخاص السابق ذكره، فهناك شروط أخرى لا بد من توفرها لتغطية الخطر البحري وهي لا ترد على الخطر ذاته وإنما تتعلق بالظروف التي يجب توافرها في الخطر حتى يكون صالحاً للضمان. وهي أن تكون هذه الأخطار موجودة خلال الزمان والمكان المنصوص عليها في عقد التأمين البحري. وبالتالي نتناول فيما يلي لنتائج ضرورة الخطر (1)، ثم زمان ومكان الأخطار المضمونة (2).

1- ضرورة التعرض للخطر:

يبرم عقد التأمين بغرض ضمان الأخطار التي تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها أثناء الملاحة أو إحدى عملياتها فإذا لم تتعرض هذه الأشياء لأي خطر، فإن عقد التأمين يكون باطلاً، لانقضاء المحل،

وبالتالي للمؤمن له أن يسترد الأقساط المدفوعة²¹¹. ويتوفر شرط تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المضمونة ابتداء من لحظة إمكانية تعرض هذه الأشياء المضمونة للأخطار المؤمن ضدها في وثيقة التأمين.

فلا يقوم التأمين بمجرد وجود الخطر، إذ لابد من تعرض القيم المضمونة للأخطار المؤمن ضدها. إذا لا يكفي إمكانية الخوف من عاصفة لصحة التأمين، بل يجب أن تتعرض السفينة لهذه الآثار. لكن الأمر الكثير الحدوث هو أن يبرم عقد التأمين لضمان خطر من المحتمل وقوعه في المستقبل، ويتضح هذا في المصدر الذي يؤمن على بضاعة في نيته القيام بإرسالها، فإذا لم يتم بالإرسال فإن البضاعة باعتبارها القيم المؤمن عليها لم تتعرض للأخطار المؤمن ضدها، مما يترتب عنه زوال التأمين لانقضاء المحل.

وقد نص القانون الجزائري على شرط التعرض للأخطار في م 99 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي جاء فيها: "لا يترتب على التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار، إلا إذا وقع الاتفاق على مدة جديدة. ولا يطبق هذا لأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للنفقة الأولى. وتتمثل النفقة الأولى، في مفهوم هذا القانون في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له مفعولا لوثيقة التأمين".

يترتب عن عدم تحقق الخطر أو استبعاد تحققه عند إبرام العقد بطلان التأمين لانقضاء المحل الذي هو الخطر والذي لم يعد ممكنا ولا محتملا ويعد هذا النوع من البطلان تطبيقا لما جاء في القواعد العامة حيث نصت م 93 ق م ج: "إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطلا بطلانا مطلقا". إلا ان عقد التأمين البحري من عقود حسن النية فقد يحدث وأن يتم التأمين على خطر بحري بالرغم من تحقق حدوثه، ولا يعلم بحدوثه أي من المؤمن أو المؤمن له، ويسمى الخطر في هذه الحالة الخطر الظني.

وهو الخطر الذي لا يقوم على أساس واقعي حقيقي، بل يتركز في ذهن وتصور أحد طرفي عقد التأمين أو كلاهما، أما من الناحية الفعلية فهو حدث قبل إبرام التعاقد²¹²، أو أنه قد زال نهائيا قبل التعاقد، ولكن نبأ حدوثه أو زواله لم يصل إلى علم طرفي التأمين قبل إبرام العقد فيظن كل منهما أن عقد التأمين يغطي مخاطر لم تتحقق بعد²¹³.

²¹¹-(G) Ripert'op,cit ,p619.

²¹²- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 642.

²¹³-مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 49.

وكما اشرنا إليه سابقا فإن التأمين البحري ذو خصوصية معينة وإن تطبيق القواعد العامة على التأمين البحري قد يؤدي إلى تعطيل الهدف من هذا التأمين، فالمشرع البحري لم يأخذ في تقدير وجود الخطر قبل إبرام العقد بمعيار مادي ، بل أخذ بمعيار شخصي مراعي الصعوبة التي قد توجد فيها أطراف العقد في الاستعلام عن مصير الأشياء المؤمن عليها، لذا يكون من المرغوب فيه إجازة التأمين من الخطر الذي قد يتحقق قبل إبرام عقد التأمين ، والذي يجهل كل من طرفي التأمين تحققه وقت توقيع عقد التأمين، وهذا ما يعرف بالخطر الظني في التأمين البحري.

إذا نتساءل هنا عن مدى جواز التأمين البحري من الخطر الظني؟
لقد انقسم الفقه بين مؤيد ومعارض لجواز التأمين ضد الخطر الظني، ويرى المعارضين لذلك أنه إذا كان الخطر قد تحقق فعلا قبل انعقاد التأمين، فهذا يعني تخلف أحد أركان الرئيسية التي لا يمكن أن يقوم العقد بدونها ويترتب عن ذلك بطلان العقد. وينظر أنصار هذا الرأي إلى عقد التأمين بمعيار مادي ولا يأخذ بعين الاعتبار عدم علم المتعاقدين بتحقق الخطر، كما أنهم يعتبرون السماح بالتأمين من الخطر الظني قد يؤدي إلى الغش والتحايل، فقد يسارع الشخص إلى إبرام عقد التأمين رغم علمه بسبق تحقق الخطر ثم يدعي أنه كان يجهل وقت إبرام العقد أن الخطر قد تحقق، خاصة وأنه ليس من السهل إثبات علمه أو عدم علمه بتحقق الخطر مسبقا.

أما أنصار التأمين من الخطر الظني فينظرون إلى الخطر نظرة شخصية مبنية على أساس صعوبة معرفة أطراف العقد بتحقق الخطر المؤمن منه²¹⁴.

وتجدر الإشارة إلى أن غالبية القوانين البحرية المقارنة²¹⁵ أجازت التأمين على خطر تحقق قبل التأمين عليه أو استبعاد تحققه بوصول الأشياء المؤمن عليها سالمة مادام المتعاقدان لا يعلمان بذلك²¹⁶، أما المشرع الجزائري اعتبر التأمين في هذه الحالة باطلا وهذا ما نصت عليه م100 من الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات: "لا يمكن للتأمين المكتتب، بعد وقوع الحادث أو وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، ويبقى القسط حقا مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل".

²¹⁴ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص83.

²¹⁵ - من بين هذه القوانين المقارنة، قانون التأمين الفرنسي الصادر في 03 جويلية 1967 الذي أجاز التأمين على خطر تحقق قبل التأمين عليه أو استبعاد تحققه بوصول الأشياء المؤمن عليها سالمة مادام المتعاقدان لا يعلمان بذلك.

²¹⁶ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص270.

ونشير إلى أن المشرع الجزائري نص في م 43 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد، يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر، ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له..." نستنتج من نص المادة أنه في حالة تعرض الأموال المؤمن عليها للأخطار المؤمن ضدها يؤدي هذا إلى بطلان العقد لانتفاء المحل ويسترد مبلغ التأمين، ونلاحظ أن المشرع الجزائري لم يساير باقي التشريعات في أخذها بالخطر الظني.

2- زمان ومكان الأخطار المضمونة:

زيادة عن توفر الشروط العامة والخاصة بالخطر محل التأمين البحري السابق ذكرها لاستحقاق المؤمن له لمبلغ التعويض، فإنه يشترط أن يتحقق الخطر في مكان معين وزمان معين واللذين هما الزمان والمكان المتفق عليهما في وثيقة التأمين. وسنتطرق لكل ذلك من خلال تحديد زمان الأخطار المضمونة (ب1)، ثم مكان الأخطار المضمونة (ب2).

2-1 زمان الأخطار المضمونة:

إن أهمية تحديد الزمان بالنسبة للخطر المؤمن ضده، يكمن في استحقاق التعويض من عدمه. ذلك أن الخطر إذا تحقق خلال زمان عقد التأمين فيستفيد المؤمن له من التعويض. أما إذا وقع الخطر خارج هذا النطاق الزمني فلا يكون المؤمن ملزم بدفع التعويض. وقد ينعقد التأمين لزمان محدد أو لأجل، أو لرحلة معينة، أو عدة رحلات، سواء كان التأمين واردا على السفينة، أو البضائع²¹⁷.

-التأمين لزمان معين أو لأجل:

غالبا ما يحدد في وثائق التأمين لزمان معين، زمان الأخطار بشكل واضح وبواسطة إدراج شرط صريح الذي يحدد يوم وساعة السريان، ونهاية العقد، وفي حالة عدم النص على ذلك يرجع إلى الأحكام التشريعية في هذا الصدد²¹⁸.

وقد نصت م 124 من الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات: "فيما يخص زما معينا، يضمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في أحد الموانئ أو في أي مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد ويغطي اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور".

نستنتج من نص المادة أن اليوم الأول والأخير يدخلان في زمان التأمين، وأن تحديد التوقيت يرجع إلى ما نص عليه في العقد.

²¹⁷ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص272.

²¹⁸ - نفس المرجع، ص273.

ونلاحظ أن المشرع الجزائري عالج فكرة الزمان والمكان للأخطار المضمونة في نص واحد ولم يستطع الفصل بينهما. ونتطرق فيما يلي للتأمين على السفن ثم التأمين على البضائع ، فيما يتعلق بالتأمين على السفن لمدة محددة وتدعى لأجل ، فإن تاريخي بداية الأخطار ونهايتها هما التاريخان المحددان من طرف المتعاقدين، وفي الممارسة العملية تكون مدة التأمين على السفينة لسنة واحدة . غير أنه لا مانع أن تكون أقل أو أكثر ولكن المعمول به ألا تتجاوز المدة سنة، حتى تكون للمؤمن فكرة عن الخطر قبل التأمين عليها فالسفينة المؤمن عليها بعد سنة من الملاحه قد تتناقض قيمتها نتيجة الاستعمال أو حوادث لحقت بها مما يستلزم إعادة النظر في تقدير الأخطار من الأقساط المستحقة من طرف المؤمنين²¹⁹.

أما فيما يتعلق بالتأمين على البضائع، فينعقد التأمين عليها دائما سواء تم بوثيقة منعزلة أو بوثيقة عائمة لرحلة محددة. وتمتد هذه الرحلة من نقطة الخروج من المخزن في أقصى نقطة من الارسل الى لحظة دخولها في مخزن المرسل اليه في مكان الوصول المعين في أمر تأمين الرحلة ويدعى هذا الشرط "من المخزن الى المخزن"²²⁰ وهذا ما نصت عليه م139 من الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات: "يمكن التأمين البضائع بوثيقتين:

1-وثيقة تأمين سفريه صالحة لرحلة واحدة.

2-وثيقة تأمين مفتوحة".

ويقصد المشرع الجزائري بتبديء أخطار المؤمن من اللحظة التي تكون فيها البضائع المضمونة جاهزة للإرسال، وتغادر المخازن في أبعد نقطة الانطلاق الرحلة المؤمن عليها، وتنتهي في اللحظة التي تدخل مخازن المرسل إليه أو ممثليه أو ذوي الحقوق، في مكان الوصول للرحلة المذكورة. يعتبر كمخازن للمرسل اليه أو ممثليه أو ذوي الحقوق، كل مكان مملوك لهم أو لا، والذي يودعون فيه البضائع عند وصولها.

غير أنه إذا وصلت البضائع المؤمن عليها إلى مكان الوصول للرحلة المضمونة، لكنها لم تدخل بعد مخازن المرسل اليه لأنها وضعت في المستودعات، أو المخازن العامة أو الخاصة، أو هي في مخازن في انتظار الجمركة أو على الرصيف، فإن ضمان المؤمن تلقائيا بانقضاء الآجال التالية: بانقضاء شهر واحد ابتداء من تفريغ البضاعة من السفينة الناقلة أو عتاد آخر للنقل، وذلك يكون مكان الوصول النهائي هو الميناء.

²¹⁹- بن غانم علي، المرجع السابق، ص274.

²²⁰- نفس المرجع، ص 276.

-بمرور خمسة عشر (15) يوما عندما يكون مكان الوصول النهائي هو نقطة في الداخل وباتفاق مشترك للمتعاقدين يمكن لهما تمديد هذه الأجل²²¹.

2-2: مكان الاخطار المضمونة

إن عقد التأمين يعين المدة التي يشملها ضمان التأمين، فإن كان لرحلة معينة فمكان الأخطار يتحدد بالطريق العادي للسفر بين نقطة الانطلاق ونقطة الوصول. في حين إذا كان التأمين لمدة معينة فإنه يحدد غالبا طبيعة الرحلات المراد القيام بها أو يحدد على الأقل المياه والمناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة²²². كما أن المؤمن لا يضمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد في العقد، لكن يكون في حالة تغيير الرحلة أو الطريق أو السفينة فهل يضمن المؤمن الاخطار التي تقع؟.

ويترتب عن ذلك أن الأخطار التي تقع بعد تغيير خط السير تغييرا اختياريا لا يغطيها التأمين، أما إذا كان التغيير اضطراريا كالهروب من حصار بحري أو تقاي العواصف فيظل التأمين ساريا. ويسري الحكم نفسه في حالة تغيير الرحلة نفسها وليس مجرد خط السير وهذا ما نصت عليه م137 من الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات: "يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع فيما كان في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين.

وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة ويكون هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته".

ويؤدي تغيير خط السير إلى عدم ضمان المؤمن، حتى لو وقع الخطر بعد العودة إلى استئناف الطريق المتفق عليه، وذلك على أساس أن الحادث ما كان ليقع لو استمرت الرحلة في طريقها²²³.

حاولنا فيما سبق التطرق لتبيان ظهور وتعريف التأمين البحري، وتناولنا خصائص التأمين البحري وهذه الأخيرة تميز عقد التأمين البحري وتساعد على تعريفه من جهة، ومن جهة أخرى تؤدي لتحديد طبيعته القانونية، وهذه الخصائص تتمثل في كونه عقدا رضائيا، عقدا تجاريا، وعقدا اذعان، وعقد احتمالي، كما تم الإجماع بأن عقد التأمين البحري يقوم على مبدأ التعويض، وهو من عقود حسن النية. من خلال الدراسة حاولنا تحديد نطاق التأمين البحري، وقواعده التي تميزه عن أنواع التأمين الأخرى وهذا ما جعلنا نقف على أهم المسائل الجوهرية للتأمين البحري، وتبيان مميزاته، وهو أن التأمين البحري كان ولا يزال يعرف بالخطر المضمون الذي هو محل العقد.

²²¹ - بن غانم علي، المرجع السابق، ص276.

²²² - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، المرجع السابق، ص446.

²²³ - محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق، ص583.

واقترضت ظروف الملاحة البحرية الاعتراف بعقد التأمين استثناء مع انتقاء محل هذا العقد الذي هو الخطر، وهو أن يقدم المتعاقدين على أبرام عقد التأمين البحري مع جهلها لوضعية الأموال المؤمن عليها لبعدها المكاني.

فإذا ما اتضح أن هذه الأموال أثناء إبرام العقد قد هلكت أو قد وصلت سالمة إلى الميناء المقصود دون علم الطرف المعني بذلك رغم انتقاء الجود المادي للخطر المؤمن ضده، فإنه يعتد بالوجود المعنوي لهذا الخطر فيبقى العقد صحيحا. وهذا ما يميز التأمين البحري عن أنواع التأمين الأخرى وهو إمكانية التأمين من الخطر الظني.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يأخذ بالتأمين من الخطر الظني، وهذا يعتبر مصدر ضرر كبير للمؤمن له، لأن المؤمن له الجزائري يؤمن عند شركات التأمين الجزائرية لكن يكون مضطرا أيضا إلى إعادة التأمين لدى الشركات الأجنبية، والعبرة بالعقد الأصلي، إذا يحرم كل من المجهز والشاحن من التعويضات كلما تعلق الأمر بالخطر الظني، لذلك نرى من الضروري أن يتدارك المشرع الجزائري هذا النقص ويسمح بالتأمين من الخطر الظني.

الخاتمة

في الأخير نشير الى أننا قمنا بتعريف الملاحة البحرية، وبعد ذلك قمنا بتحديد مناطق الملاحة البحرية، ثم تطرقنا الى أقسام الملاحة البحرية. وتمارس الملاحة البحرية في مناطق مختلفة تخضع كل منطقة منها لنظام خاص.

بعد ذلك قمنا بدراسة أداة الملاحة البحرية وهي السفينة، وسلطنا الضوء على تعريف السفينة، ثم تطرقنا للطبيعة القانونية للسفينة وهل هي منقول أم عقار وما هو النظام القانوني الذي تخضع له. وتطرقنا أيضا للحقوق الواردة على هذه السفينة وهي حق ملكية السفينة وعرفنا نظام خاص بالسفينة وهي لمن تعود ملكية السفينة وهي في طور البناء وإمكانية رهن السفينة في هذه المرحلة وأيضا التأمين عليها في طور البناء وهي أنظمة خاصة بالسفينة.

وتجدر الإشارة الى أن دراسة عقود استغلال السفن تستدعي دراسة عقود إيجار السفينة ثم عقد النقل البحري وإبراز الطابع الخاص للبيوع البحرية ثم دراسة عقود الملاحة المساعدة أي القطر والارشاد. ولكن قمنا بدراسة البيوع البحرية فقط لأنها تدخل ضمن البرنامج الوزاري المسطر في مقياس القانون البحري ونقترح أن يكون هناك تعديل في البرنامج ويستبدل موضوع البيوع البحرية بعقد النقل البحري

وكما هو مقرر في البرنامج تطرقنا لموضوع الحوادث البحرية، وتناولنا التصادم البحري وعمليات الإسعاف والإنقاذ البحريين، في المرتبة الأولى باعتبارها من الحوادث البحرية التي تخضع لأحكام خاصة ضمن التشريع البحري الجزائري. وقد نظمت أيضا من طرف الاتفاقيات الدولية.

وقمنا في بحثنا هذا إلقاء الضوء على أحكام التصادم البحري والإسعاف والإنقاذ البحريين، وحاولنا التطرق الى تلك الأحكام في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية وبروتوكولات ذات العلاقة.

وكما أشرنا إليه سابقا، فإن المشرع الجزائري عرف حادثا واحدا وهو التصادم البحري فقط، وكأن السفينة لا تتعرض سوى للتصادم البحري.

ونشير الى أن دراسة التصادم البحري والإسعاف والإنقاذ البحريين هو من أصعب الدراسات في الجزائر، لقلة الاجتهاد القضائي، وذلك لقلة القضايا المتعلقة بهذا الموضوع.

ثم انتقلنا لدراسة التأمين البحري وفقا للبرنامج، قمنا بتحديد نطاق التأمين البحري، وقواعده التي تميزه عن أنواع التأمين الأخرى وهذا ما جعلنا نقف على أهم المسائل الجوهرية للتأمين البحري، وتبيان مميزاته، وهو أن التأمين البحري كان ولا يزال يعرف بالخطر المضمون الذي هو محل العقد.

واقترضت ظروف الملاحة البحرية الاعتراف بعقد التأمين استثناء مع انتقاء محل هذا العقد الذي هو الخطر، وهو أن يقدم المتعاقدين على أبرام عقد التأمين البحري مع جهلها لوضعية الأموال المؤمن عليها لبعدها المكاني، فإذا ما اتضح أن هذه الأموال أثناء إبرام العقد قد هلكت أو قد وصلت سالمة إلى الميناء المقصود دون علم الطرف المعني بذلك رغم انتقاء الجود المادي للخطر المؤمن ضده، فإنه يعتد بالوجود المعنوي لهذا الخطر فيبقى العقد صحيحا. وهذا ما يميز التأمين البحري عن أنواع التأمين الأخرى وهو إمكانية التأمين من الخطر الظني.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يأخذ بالتأمين من الخطر الظني، وهذا يعتبر مصدر ضرر كبير للمؤمن له، لأن المؤمن له الجزائري يؤمن عند شركات التأمين الجزائرية لكن يكون مضطر أيضا إلى إعادة التأمين لدى الشركات الأجنبية، والعبرة بالعقد الأصلي، إذا يحرم كل من المجهز والشاحن من التعويضات كلما تعلق الأمر بالخطر الظني، لذلك نرى من الضروري أن يتدارك المشرع الجزائري هذا النقص وينص على التأمين من الخطر الظني.

قائمة المراجع:

المراجع باللغة العربية

- 1- أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم البحري والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية 2000.
- 2- بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر 2000.
- 3- بن خروف عبد الرزاق، محاضرات في عقد التأمين، كلية الحقوق، جامعة الزائر -1-، 2015-2016.
- 4- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران 2004.
- 5- بوحجيلة علي، موجز في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة، 2012-2013.
- 6- جلال وفاء محمدين، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 1994.
- 7- جلال علي، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الاسكندرية 1997.
- 8- جديدي معراج، محاضرات في القانون التأمين الجزائري، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر 2007.
- 9- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر 1983.
- 9- حدوم كمال، محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بودواو 2019-2020.
- 10- خالد جاسر غفري، القانون البحري، الاعصار للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 2008.
- 11- زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 1982.
- 12- سميحة القليوبي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية)، دار الفكر الجامعي، دار النهضة العربية، القاهرة 1987.
- 13- سمير محمود الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 2011.
- 14- سهيل حسن الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 2009.
- 15- إبراهيم العتابي، قانون البحار، دار الفكر العربي 1958.
- 16- شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر 2010.

- 17-صلاح محمد سليمة، أحكام الإنقاذ البحري بين التطوعية والإلزامية، دراسة مقارنة، دار الكتاب القانوني، الإسكندرية 2009.
- 18-علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان 2001.
- 19- علي البارودي علي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية 1970.
- 20-علي جمال الدين عوض، دروس في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 1992.
- 21-عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن 2014.
- 22-عايض بن مقبول بن حمود القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي، مكتبة القانون والاقتصاد، السعودية 2012.
- 23- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، الجزء الأول، دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان 2000.
- 24-عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- 25-عمارة مريم، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، دار بلقيس، الجزائر 2014.
- 26-عبد القادر العطير، باسم محمد سليم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 2009.
- 27-فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 1979.
- 28-كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية 2000.
- 29-لطيف جبركوماني، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 1996.
- 30-محمد علي العريان، عوارض الملاحة البحرية، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية 2017.
- 31-ملزي عبد الرحمان، محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2010-2011.
- 32-مصطفى كمال طه، وائل بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية 2012.
- 33-مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية 1994.

- 34-مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية 1968.
- 35-محمّد اسعد، القانون الدولي الخاص، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر 1989.
- 36-مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان 2006.
- 37-محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة 1999.
- 38-محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2007.
- 39-محمد بهجت عبد الفتاح، الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 1992.
- 40- محمد بهجت عبد الفتاح، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية 2003.
- 41-محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية 2004.
- 42-هشام رمضان الجزائري، التصادم البحري من الناحية القانونية، جامعة بغداد العراق 1975.
- 43-هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري (الجزء الأول-السفينة)، مطبعة الإشعاع، الاسكندرية 1993.
- 44-هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث البحرية الواقعة على ظهر السفن، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية 2002.
- 45-يعقوب يوسف عبد الرحمن، التصادم البحري وفقا للقانون البحري الإماراتي، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر 2006.

رسائل الدكتوراه:

- 1-بن عيسى حياة، أمن المنشآت والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، دكتوراه، جامعة تلمسان 2014-2015.
- 2-تكري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين، دراسة في التشريع الجزائري، دكتوراه قانون، جامعة تيزي وزو 2011-2012.
- 3-حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، جامعة تلمسان 2018-2019.

4-حسين محمد فتحي، المساعدة البحرية، دراسة مقارنة، دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة 1986.

5-حسين محمد فتحي، المساعدة البحرية، دراسة مقارنة، دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة 1986.

6-محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، دار القومية للطباعة والنشر، القاهرة 1966.

7-زينب فؤاد كامل أبو ذهب، أحكام المسؤولية عن التصادم البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري، دراسة مقارنة، دكتوراه، جامعة القاهرة 2010

مذكرات الماجستير:

1-حريز أسماء، الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، ماجستير كلية الحقوق، جامعة وهران 2008-2009.

2-إدير ليندة، الحجز التحفظي على السفينة على ضوء القانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بودواو، جامعة بومرداس 2014-2015.

3-لطرش زهية، الإسعاف البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1-، 2011-2012.

المقالات:

1-بن عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة القطر والإرشاد، المجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الثاني، بجامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص5.

2-بن عمار محمد، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية العدد الأول، 1993.

الاتفاقيات الدولية:

1-اتفاقية جنيف لسنة 1998 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة.

2-معاهدة الامتيازات والرهون البحرية جنيف 1993/05/06، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 1964/03/31 ج.ر، عدد 27.

3-اتفاقية لندن بشأن المساعدة والإنقاذ البحريين لسنة 1989.

- 4-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- 5-الاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979 بهمبورغ.
- 6-الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وبروتوكول سنة 1978.
- 7-اتفاقية جونيف لسنة 1958 حول البحر والمنطقة المجاورة.
- 8-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام في بروكسل 10ماي 1952.
- 9-اتفاقية بروكسل 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفينة والموقعة بتاريخ 10/05/1952، صادقت الجزائر عليها في 08/06/1964.
- 10-اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحري لسنة 1926.
- 11-اتفاقية بروكسل 1910 حول التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين.

القوانين:

- 1-القانون 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري.
- 2-القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر ، عدد 21.
- 3-القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، يعدل ويتمم الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر، عدد 47.
- 4-قانون 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات، ج.ر، عدد 33.

الأوامر:

- 1-الأمر رقم 97-06 المؤرخ في 21-01-1997 المتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة، ج.ر، عدد 06.
- 2-الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، ج.ر، عدد 13.
- 3-الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل المتمم.

المراسيم:

- 1- مرسوم 18 أوت 1999، يتضمن تحديد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ، ج ر عدد 57.

- 2-المرسوم التنفيذي رقم 98-96 المؤرخ في 18/03/1998 الذي يحدد كيفية تطبيق الأمر رقم 97-09 و المتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة، ج.ر، عدد 17.
- 3-المرسوم التنفيذي 72-176 الصادر في 05/10/1972 الذي يحدد كيفية الاعتراف بشركات التصنيف العالمية لتصنيف السفن الجزائرية.
- 4-المرسوم 72-194 المؤرخ في 05/10/1972، المتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، ج.ر، عدد 86.
- 5-نظام بنك الجزائر رقم 07-01 المؤرخ في 03/02/2007 المعدل والمتمم والمتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملة الصعبة.

مراجع باللغة الفرنسية

Ouvrages Généraux :

- 1-Arneaud Montas droit maritime, 2^{ème} édition, Vuibert Droit, France 2015.
- 2-Chauveau, traité de droit maritime, Paris 1985.
- 3-Du pontavice Emmanuel, et (R) Cordier, navire et autres bâtiments de mer 2^{ème} édition, Delmas, Paris 1990.
- 4-Lyon caen et Renault, traite de droit commercial, T VI, Paris 1993.
- 5-Langavante, droit de la mer, tome 3, Cujas, Paris 1983.
- 6-Le clere (J), l'assistance aux navires et les sauvetages des épaves, Paris 1954.
- 7-Martine Remond-Gouilloud, droit, maritime, 2^{ème} édition, Pédone, France 1993.
- 8-Martine Remond-Gouilloud, droit, maritime, Pédone, France 1988.
- 9-Picard (M), Besson (A), les entreprises d'assurances, L.G.D.J, Paris 1977.
- 10-Rodiere René, droit maritime, le navire, Dalloz 1980.
- 11-Ripert George, Précis de droit maritime, Dalloz, 62^{ème} édition, Paris 1962.
- 12-Rodiere René, Du pontavice Emmanuel, droit maritime, 12^{ème} édition Dalloz 1997.
- 13-Rodiere René, droit maritime, assurance maritime, Dalloz 1983.
- 14-Stéphanie (P S), droit civil, les obligations, 4^{ème} édition Dalloz 2006.

Thèses :

- 1- Bourbounnais-Jacquard, l'abordage maritime, thèse en droit maritime, Aix Marseille ,2011,
Publie sur le site : [http ://www.arbitrage-maritime.org](http://www.arbitrage-maritime.org).
- 2-Servat(J), de la responsabilité en mer matière d'abordage maritime, thèse de doctorat,
Toulouse 1935.

Articles :

- 1- Du pontavice Emmanuel et Cordier Pierre, navire et autres bâtiments, jurisclassseurs. Com,
Fascicule1045,1991.-Chauveau Pierre, jurisclasseur commercial, Assurance Maritime,
FasciculeD,1973, P3.
- 2-cour de cassation civile18.01.1870, Dalloz-1, Sirey1870-1-145 Note abbé,
Rouen25.11.1948, D.M.f190-507.

Jurisprudence :

- 1-cass Rouen20.01.1978, D.M. F,1978, P67, cass.com. Fr07.01.1969-J.C. P1969.
- 2-Cass, Paris23.12.1959, D.M.f1960, P229.
- 3-Cass.com.Fr17.07.1957, Bull, trans1957.



- 4..... الفصل الأول: السفينة كأداة ملاحية للملاحة البحرية.
- 4..... المبحث الأول: مفهوم الملاحة البحرية
- 4..... المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية
- 5..... المطلب الثاني: مناطق الملاحة البحرية
- 6..... الفرع الأول: منطقة المياه الداخلية
- 7..... أولا- الخلجان الصغيرة
- 7..... ثانيا- الشواطئ
- 7..... ثالثا - الموانئ:
- 8..... الفرع الثاني: المياه الإقليمية
- 9..... الفرع الثالث: المنطقة المتاخمة
- 9..... الفرع الرابع: المنطقة الاقتصادية الخالصة
- 10..... الفرع الخامس: أعالي البحار
- 11..... المطلب الثالث: أقسام الملاحة البحرية
- 11..... الفرع الأول: الملاحة البحرية تبعا لأخطارها
- 12..... أولا- ملاحية بعيدة المدى
- 12..... ثانيا- الملاحة الساحلية
- 13..... ثالثا - الملاحة الشاطئية:
- 13..... الفرع الثاني: الملاحة تبعا لأغراضها
- 13..... الفرع الثالث: الملاحة من حيث أهميتها
- 14..... المبحث الثاني: السفينة



- المطلب الأول: تعريف السفينة.....
- الفرع الأول: التعريف الفقهي.....
- الفرع الثاني: التعريف القضائي.....
- الفرع الثالث: تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري.....
- أولا- السفينة منشأة عائمة.....
- ثانيا- شرط قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد.....
- ثالثا- شرط صلاحية المنشأة للملاحة البحرية.....
- المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة.....
- المطلب الثالث: الحالة المدنية للسفينة.....
- الفرع الأول: الاسم.....
- الفرع الثاني: الموطن.....
- الفرع الثالث: الحمولة.....
- أولا- الحمولة الاجمالية.....
- ثانيا - الحمولة الصافية.....
- الفرع الرابع: الدرجة.....
- المطلب الرابع: جنسية السفينة.....
- الفرع الأول: شروط لاكتساب السفينة جنسية دولة معينة.....
- أولا- شرط البناء الوطني.....
- ثانيا - شرط الملكية الوطنية.....
- ثالثا - شرط الطاقم الوطني.....
- الفرع الثاني: الآثار المترتبة عن تمتع السفينة بجنسية دولة معينة.....
- أولا- بسط الدولة حمايتها على سفنها الوطنية.....
- ثانيا- خضوع السفينة لقانون الدولة المانحة للجنسية.....
- ثالثا- الجنسية ضابط اسناد في حالة تنازع القوانين.....



الفرع الثالث: طرق إثبات الجنسية.....

المطلب الخامس: النظام الاداري للسفينة.....

30..... الفرع الأول: نظام تسجيل السفينة.....

31..... أولا- الاجراءات المتبعة للتسجيل.....

32..... ثانيا- شطب السفينة من التسجيل.....

32..... الفرع الثاني : أوراق السفينة.....

32..... أولا- أوراق إثبات الهوية.....

33..... ثانيا- أوراق إثبات التصرفات والوقائع التي تحدث على متن السفينة.....

35..... المطلب السادس: حق ملكية السفينة والحقوق العينية التبعية الواردة عليها.....

35..... الفرع الأول: ملكية السفينة.....

35..... أولا - الشراء.....

37..... ثانيا- البناء.....

39..... الفرع الثاني: الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة.....

39..... أولا- حقوق الامتياز البحرية.....

42..... ثانيا- الرهن البحري.....

46..... الفصل الثاني: البيوع البحرية.....

49..... المبحث الأول: البيوع عند القيام.....

50..... المطلب الأول: عقد البيع سيف.....

51..... الفرع الأول: التزامات البائع.....

51..... أولا- التزام البائع بتسليم البضاعة محل البيع المتفق عليها في العقد.....

51..... ثانيا- التزام بإبرام عقد النقل والتأمين عليها.....

52..... ثالثا- ارسال المستندات الخاصة بالبضاعة الى المشتري.....

53..... الفرع الثاني: التزامات المشتري.....

53..... أولا- تسلم الوثائق.....



- ثانيا - دفع الثمن.....
- ثالثا - تسلم البضاعة.....
- المطلب الثاني: عقد البيع فوب.....
- 54..... الفرع الأول: التزامات البائع.....
- 55..... الفرع الثاني: التزامات المشتري.....
- 56..... المبحث الثاني: البيوع عند الوصول.....
- 56..... المطلب الأول: البيع بسفينة معينة.....
- 57..... المطلب الثاني: البيع بسفينة غير معينة.....
- 58..... الفصل الثالث: الحوادث البحرية.....
- 60..... المبحث الأول: التصادم البحري.....
- 61..... المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري.....
- 61..... الفرع الأول: تعريف التصادم البحري وشروطه.....
- 62..... أولا - تعريف التصادم البحري.....
- 64..... ثانيا - الشروط حتى يعتبر هذا الحادث البحري تصادما بحريا.....
- 66..... الفرع الثاني: نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري.....
- 67..... أولا - التصادم الواقع مع السفن العامة.....
- 70..... ثانيا - التصادم الواقع بين سفن مرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة.....
- 72..... المطلب الثاني: المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري.....
- 73..... الفرع الأول: المسؤولية في التصادم الناتجة عن تدخل العنصر البشري.....
- 73..... أولا: مفهوم الخطأ في التصادم البحري.....
- 77..... ثانيا - المسؤولية المترتبة عن التصادم بخطأ.....
- 79..... ثالثا - موانع المسؤولية في التصادم البحري.....
- 80..... المبحث الثاني: الإسعاف والإنقاذ البحري.....



المطلب الأول: مفهوم الإسعاف والإنقاذ البحريين

الفرع الأول: تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري

82.....أولا-تعريف الإسعاف البحري والإنقاذ البحري

86.....الفرع الثاني: شروط الإسعاف والإنقاذ البحري

86.....أولا-وجود طرفي الإسعاف البحري

88.....ثانيا- تعرض طالب الإسعاف والإنقاذ البحريين للخطر البحري

89.....ثالثا-تقديم النجدة

89.....المطلب الثاني: الالتزام بالإسعاف والإنقاذ البحري وجزاء الاخلال به

90.....الفرع الأول: تحول الإسعاف والإنقاذ البحريين من التزام ادبي الى التزام قانوني

91.....أولا - حالات الالتزام بالإسعاف والإنقاذ البحريين

95.....ثانيا- جزاء الاخلال بالالتزام بتقديم الإسعاف والإنقاذ البحريين

98.....المطلب الثالث: حصول المنقذ على مكافأة الإسعاف

98.....الفرع الأول: شروط وحالات استحقاق مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

99.....أولا- شروط الحصول على مكافأة الإنقاذ البحري

100.....ثانيا- حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري والاستثناءات الواردة على استحقاقها

101.....ثالثا-الاستثناءات الواردة على استحقاق المكافأة

104.....الفرع الثاني: تحديد مكافأة الإنقاذ البحري وضمانات الوفاء بها

104.....أولا: تحديد مقدار المكافأة

108.....ثانيا- الأشخاص المعنيين بمكافأة الإنقاذ

111.....ثالثا- ضمانات الوفاء بمكافأة الإنقاذ البحر

113.....الفرع الثالث: دعوى مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

114.....أولا- المحكمة المختصة بنظر دعوى المطالبة بمكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

114.....ثانيا - القانون الواجب التطبيق للنظر دعوى المطالبة بمكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

115.....ثالثا- تقادم دعوى المطالبة بمكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين



- الفصل الرابع: التأمين البحري 116
- المبحث الأول: مفهوم عقد التأمين البحري 117
- المطلب الأول: الإطار القانوني لعقد التأمين البحري 118
- الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري 118
- أولاً- تعريف التأمين البحري فقها 118
- ثانياً- تعريف القانوني للتأمين البحري 119
- الفرع الثاني: خصائص التأمين البحري 122
- أولاً- عقد التأمين البحري رضائي 122
- ثانياً- عقد التأمين البحري تجاري 123
- ثالثاً- عقد التأمين البحري عقد اذعان 124
- رابعاً- عقد التأمين البحري احتمالي 124
- خامساً- عقد التأمين البحري من عقود التعويض 125
- سادساً- عقد التأمين البحري من عقود حسن النية 126
- المطلب الثاني: نطاق التأمين البحري 126
- الفرع الأول: أنواع الأموال المؤمن عليها 127
- أولاً- عقد التأمين على السفينة 127
- ثانياً- التأمين على البضائع المشحونة 129
- ثالثاً- الصور الخاصة للتأمين البحري 130
- المبحث الثاني: مفهوم الخطر البحري 132
- الفرع الأول: تعريف الخطر البحري 133
- أولاً- تعريف الخطر بشكل عام في التأمين 133
- ثانياً- تعريف الخطر محل التأمين البحري 134
- الفرع الثاني: تحديد المخاطر التي يغطيها التأمين البحري والاستثناءات الواردة عليها 136



أولا-المخاطر القابلة للضمان.....

ثانيا - المخاطر المستبعدة من الضمان.....

الفرع الثالث: شروط الخطر المضمون في التأمين البحر.....

أولا-الشروط العامة المتعلقة بالخطر المضمون في التأمين البحري.....

ثانيا - الشروط الخاصة بالخطر المضمون في عقد التأمين البحري.....

الخاتمة.....

قائمة المراجع.....

الفهرس.....

