

المصور: لجنة الدراسات والبحوث العلمية  
في التعاون العالي و البحث العلمي  
المعهد العالي للدراسات والبحوث  
في العلوم الاقتصادية

1  
2

الدراسات والبحوث

الدراسات والبحوث

المعهد العالي للدراسات والبحوث

الدراسات والبحوث

المعهد العالي للدراسات والبحوث

3 2

مصادرات الأستاذة

نور الدين، نعموش

3 2

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

" وسخرنا لكم الفلك لتجري في البحر بأمره و سخرنا لكم  
الأنهار "

سورة إبراهيم : 32

" وهو الذي سخر لكم البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا  
منه حلية تسمونها ، و ترى الفلك مواخر فيه ، و لتبتغوا من  
فضله و لعنكم تشكرون "

سورة النحل : 14

" ما نسوا لبحر ان ، لئلا عذب نرات و لئلا يلعج ارجاج .  
و من كل ما يكون لحما طريا و سخر جود عليه تلبسون ، و ترى الفلك  
فيه مواخر لتبتغوا من فضله ، و لعنكم تشكرون ، و لئلا يلعج ارجاج .

## الفهم

تفصيل :

- 1/ القانون البحري بوجه عام .
- 2/ مصادر القانون البحري .

### البند الأول :

- انتماء البحرية بوجه عام
- 1/ معيار تحديد الملاحة البحرية .
  - 2/ أهمية التفريق بين أنواع الملاحة .  
( تجارية ، غير تجارية ) .

### البند الثاني :

- أحاطة الملاحة البحرية ( السفينة )
- 1/ تعريف السفينة و مقوماتها المادية .
  - 2 / الطبيعة القانونية للسفينة .
  - 3 / الحالة المدنية للسفينة .  
( إنعسا ، موطنها ، حمولتها ، درجتها ،  
جنسيتها ، تسجيلها ، ملكيتها ، حجزها )

### البند الثالث :

- أشخاص الملاحة البحرية
- 1/ مالك السفينة و تحديد مسؤوليته .
  - 2 / ربان السفينة و طاقمها و تحديد مسؤوليتهم .

ممة

## القانون البحري بوجه عام

القانون البحري هو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم و تنظم الملاحة البحرية ، و الأثار المترتبة عليها و الأخطار الناجمة عنها ، و القانون البحري نوعان :

أ/ القانون البحري العام : و يقصد به مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية متى كانت دولة أو أكثر طرفا فيها حيث تظهر في هذه العلاقات بوصفها صاحبة السيادة أو سلطة عامة ، و ينقسم القانون البحري العام إلى فروع مختلفة هي : القانون الدولي العام البحري ، و القانون الإداري البحري ، و القانون الجنائي البحري .

ب/ القانون البحري الخاص : و هو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية و العلاقات المترتبة عليها و الأخطار الناجمة عنها في النطاق الذي لا تدخل <sup>فيها</sup> الدولة بوصفها صاحبة السيادة أو <sup>سلطان</sup> ~~سلطان~~ و إن ظهرت فهي تظهر في العلاقة كالأشخاص العاديين و التعامل مثلهم ، و القانون البحري الخاص هو موضوع دراستنا بما فيه من لموضوعات المتصلة به و تظهر أهمية دراسته بالنسبة للدول البحرية و الجزائر واحدة منها لما للنقل البحري من أهمية في تنشيط التجارة الدولية و تحقيق الرخاء الإقتصادي للشعوب .

لقد اختلفت الآراء الفقهية حول مدى إستقلالية القانون البحري عن بقية فروع القانون الأخرى :

أ/ إذ يرى البعض بتمتع القانون البحري بذاتية مستقلة عن بقية فروع القانون متحججين بنشاط الملاحة البحرية الذي يتميز بالعلنية إضافة إلى تمتع أحكام هذا النشاط بالوحدة و الثبات لأنها وليدة العرف السائد منذ القدم بين المنشغلين بالملاحة البحرية فضلا عن تمتعه بقواعد لا يعرفها القانون المدني منها للمركز القانوني الخاص بربان السفينة و نظرية الخسائر البحرية المشتركة ، و المساعدة البحرية ... إلخ .

ب/ بينما يرى آخرون بإرتباط القانون البحري بالقانون التجاري و اعتباره جزء منه ( مسلك التقنين التجاري الفرنسي ، المواد 190-436 الملغاة ما عدى المادة 433 و عوضت بنصوص جديدة سنة 1966 التي جدد بها المشرع الفرنسي أحكام القانون البحري ) .

ج/ في حين يرى إتجاه ثالث بعدم انفصال القانون البحري عن بقية الفروع الأخرى ، كما نوضح ذلك من خلال هذه الدراسة ، و لهذا الرأي حجتان هما بمثابة نقد للإتجاهين السابقين :

1- بالنسبة للرأى الأول الذي يقول بدينية القانون البحري ، بالغ في إنكار القانون المدنى كشرعية عامة ، بالنسبة لكل الفرع القانون .

2- و هى نفس المعالاة التى وقع فيها الإتجاه الثانى بإحضاره للقانون البحري كلية للقانون التجاري كما فعل المنسرع الفرنسى ، إلا أن الفوارق بينهما تظهر في مواضع عدة منها : إحارة الإثبات بغير الكتابة في المواد التجارية ، في حين يشترط القانون البحري الإثبات بالكتابة كقاعدة عامة .

### مصادر القانون البحري : و هى أربعة : قائمة

1/ التشريع : إذ يعتبر المصدر الأول في الدول التي بصممت بالتقنين كقواعده و منها في أوروبا ( فرنسا ، إيطاليا ، ألمانيا ) ، و في العالم العربي ( مصر ، العراق ، الجزائر " الجريدة الرسمية الصادرة 04/10/1977 " ) .

و سيستمد تشريع أحكامه الأساسية من المعاهدات الدولية المبرمة في " بروكسل " و التي إنضمت إليها الجزائر ، و هى المعاهدات التي عالجت مواضيع متعددة كالإمتيازات و الرهون البحرية في - 10/04/1926- ، و سندات الشحن 25/08/1924 ، و القواعد الخاصة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين 23/09/1910 ، و غيرها من قواعد التصادم و تحديد ملاك السفن و الحجز التحفظي ، و هذه المعاهدات إنضمت إليها الجزائر سنة 1964 .

2/ العرف و المعادات البحرية : يعتبر العرف مصدر للقانون البحري التجاري لما له من سبق في تنظيم الملاحة البحرية قبل صدور التشريع و قبل معرفة التشريع بمفهومه الحالي .

و للعرف أهمية خاصة إستفاد منها القضاء في إصدار أحكامه و إن خالفت بعض النصوص التشريعية في التقنين البحري ، أما العادات البحرية فهي بخلاف العادات كما هي واردة في نظرية الحق إذ يعتد بها القانون البحري مباشرة بعد العرف لما لها من أهمية ، تلتزم بها الدول البحرية المختلفة و هذه تسمى العادة الدولية ، و قد تكون عادات وطنية تقتصر على دولة معينة ، و هذه العادات قد تسري على كل موانئ الدولة أو تقتصر على ميناء معين دون آخر فالعادات البحرية تحيل إليها التقنيات البحرية في خصوصياتها .

3/ القضاء : و يهتم بتفسير النصوص التشريعية بحيث يصل إلى درجة خلق قواعد قانونية بديلة عن طريق الإجتهد النصائى .

4/ الفقه : و يعاون القضاء في تفسير التشريع و تكميل ما يشوبه من نقص و قد ساهم الفقه في مجال الدراسات البحرية المقارنة في توحيد الكثير من أحكام القانون البحري ، و إبرام الكثير من



المعاهدات الدولية و يعود له الفضل في توطيد روابط التضامن إزاء الخطر المشترك في الملاحة البحرية ، و ذلك عبر جمعية القانون الدولي التي تأسست في " بروكسل " 1873 ، و اللجنة البحرية الدولية التي تأسست في " بلجيكا " سنة 1896 ، و قد انضمت الجزائر إلى عدد هائل من هذه المعاهدات كما يينا ذلك سابقا .

## الوند الأول

### الملاحة البحرية بوجه عام :

الملاحة البحرية تسمى بمسميات نوع الملاحة فإن كانت في البحر تسمى بحرية ، و إن كانت في النهر تسمى نهرية ، و إن كانت فيهما معا تسمى ملاحة مختلطة ، فما هو معيار تحديد الملاحة البحرية ؟

و يجب دفع إليها

أولا- الملاحة البحرية : للملاحة البحرية معياران هما :

أ/ معيار الإمتداد بأداة الملاحة : و هو المعيار المركز على حجم السفينة ، إذ أن الإعتداد بالحجم و طريقة بناء السفينة غير ثابت لتمييز بعض المراكب على السفينة .

ب/ معيار الإمتداد بمكان الملاحة : و هو المعيار السائد في الفقه و القضاء بوجه عام ، و على أساسه تحدد الملاحة البحرية التي تخضع لأحكام القانون البحري ، لتمييز بعض المراكب لحجمها و طريقة بنائها رغم عدم مغادرتها سواحل الدولة . الملاحة و الفياح في البحر (المدرسة 161م)

أهمية التفرقة بين أنواع الملاحة البحرية : و تبرز أهمية التفرقة بين أنواع الملاحة سواء كانت في أعلي البحار أو في المياه الساحلية أو الشاطئية ، من خلال تحديد الغرض من هذه الملاحة ، الذي ينحصر في غرضين أحدهما تجاري و ثانيهما غير تجاري :

1/ الملاحة التجارية : و تمارس لهذا الإستغلال التجاري سواء في مجال نقل البضائع أو نقل الأشخاص أو الإثنين معا ، و هي تخضع بلا منازع لأحكام القانون البحري ، بخلاف الملاحة العامة التي تقوم بها السفن الخاضعة لسلطان الدولة كالسفن الحربية و البوليس ، الجمارك ، المستشفيات ...

فهي لا تخضع لأحكام القانون البحري و تشتمل إحصانة قررت لها بموجب معاهدة " بروكسل " 1926 .

2/ الملاحة التجارية : وهي ملاحة تتخذ صور متنوعة لأغراض لا تهدف إلى تحقيق الإستغلال التجاري وهي :

أ/ ملاحة الخدمة : فهي تخضع لأحكام القانون البحري رغم عدم سعيها لتحقيق ربح تجاري و تأخذ الملاحة العلمية حكم ملاحة الخدمة .

ب/ ملاحة الصيد : وهي تخضع بدورها لأحكام القانون البحري سواء صيد الأسماك أو غيرها من منتوجات البحر مثل : المرجان ، الياقوت ....

ج/ الملاحة المساندة : وهي تخضع لأحكام القانون البحري ، رغم قيامها بدور المساعد لسفن الملاحة الأصلية ، كسفن الإرماد البحري و سفن السحب و الجمر أو سفن الإنقاذ .  
ثانياً : الملاحة النهرية : وهي الملاحة التي تتم في النهر دون البحر كالبحيرات و الغرغ و القنوات الداخلية و الأنهار ، و لا تخضع الملاحة النهرية لأحكام القانون البحري و إنما تحكمها قواعد خاصة بما كقواعد النقل البري) أو تشريعات تقترب كثيرا من القانون البحري مثلما تعتمده إيطاليا ، بلجيكا و هولندا و ألمانيا .

ثالثاً : الملاحة المختلطة : وهي تلك الملاحة التي تبدأ في البحر و تنتهي في قناة أو نهر و العكس صحيح ، و قد نشأ من نهر إلى نهر عبر البحر أو من بحر إلى بحر مختزقة قناة أو نهر ، و تثير الملاحة المختلطة مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق ، و تتركز القاعدة هنا على المسافة ( بحرية أو نهرية ) تطبيقاً لقاعدة الفرع يبع الأصل ، و في حالة تعذر ترجيح كفة على أخرى فلا مناص من إخضاع كل جزء من الملاحة للقانون التابع له سواء كان البحري أو النهري .

الخلاصة : يمكن حصر نطاق تطبيق القانون البحري كما يلي :

- 1- تنطبق أحكامه على جميع صور الملاحة البحرية السابق ذكرها .
- 2- تنطبق أحكامه بالنسبة للملاحة المختلطة حيث تستغرق مرحلة الملاحة البحرية الجانب الأكبر من الرحلة .
- 3- تستبعد أحكامه بالنسبة للملاحة النهرية و الملاحة العامة .

البند الثاني

أداة الملاحة البحرية " السفينة "

1/ تعريفها : السفينة هي كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام على وجه الإعتياد للملاحة البحرية و تكون مهيبة لتحمل مخاطر البحر ، و صالحة للملاحة فيه ( م 13 ق.ب.ج ) .  
من خلال هذا التعريف يتبين أن إكتساب وصف السفينة يتطلب توافر شرطين أساسيين هما :

1/ قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد و لا يتوفر هذا الشرط إلا إذا قامت المنشأة البحرية على وجه الإعتياد ، و إذا ثبت تخصيصها للملاحة البحرية ، حتى و إن لم تقوم هذه الملاحة

بصفة الملاحة في وقتها و قبلها فبما رخصها لم تقم بالملاحة

فعلا أو كانت في طريق الميناء لأنها في هذه الحالة لا تسلم من أحكام القانون البحري في مجال الرهن و البيع و التأمين عليها و تفقد السفينة وصفها إن لم تقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد أو تقوم بتعبير تخصصها أو تعدل عنه كائنا .  
أي أنه تكون من السفينة الملاحية للملاحة التجارية و تستعمل بحراً

2/ صلاحية السفينة للملاحة البحرية : إذ يفترض فيها أن تقوم بما خصصت له و تتمتعها بالقدرة على الحركة في البحر بوسائلها الخاصة ، إذ لا يكفي مجرد طفوها على سطح الماء ، فالخردة لا يمكن تمتعها بوصف السفينة حتى و إن كانت تمتعت بما ابتداء ما دامت قد فقدت هذه الصلاحية فيما بعد ، و هذا ما يميز الملاحة البحرية للسفينة عن الأحواض العائمة و الأرصفة العائمة ، و الصنادل ، و المدارس و الغنادر و الطائرات العائمة .

و تكتسب المنشأة اسم السفينة متى توافرت فيها المقومات المادية كالأصل و الملحقات ، و التي تتمثل في جسم السفينة و هيكلها و الأجزاء المثبتة بالهيكل ، بحيث لا يمكن فصلها عن ماديا دون تلف (الآلات ، الصواري ، الدفة ، المحركات ) ، لأنها تعتبر جميعا من أصل السفينة ، أما ملحقاتها فمنها ما هو متصل بما ماديا لكن يمكن فصلها عنه دون تلف مثل : السلاسل و البوصلة ، و منها ما هو غير متصل ماديا بما كقوارب النجاة ، و شباك الصيد ، بحيث يمكن للسفينة أن تستغني عنه .

2/ الطبيعة القانونية للسفينة : تأرجحت الآراء حول تحديد الطبيعة القانونية للسفينة ، فمنهم من يعتبرها من طائفة الأموال ، بحيث تكون محلا للحقوق المالية كما وردت في المادة 682 قانون مدني جزائري ، ومنهم ومنهم من يعتبرها ضمن طائفة الأموال المنقولة على أساس أنها ليس مالاً مستقراً مادة 683 ق م ج ) بمعناها بالقدرة الذاتية على الحركة وهذا الرأي منتقد لعدم خضوع السفينة لقاعدة  
لتصرف



الخيارزة للمنقول بحسب النية كما عدا عامة وأساسا لموتهم من يرى أن السفينة مالا عقارا ، الإستغناء من العقار في بعض إحصاءاتها :

- 1- حواز رهن السفينة رهنا رسميا .
- 2- وجوب شهر ما جرى على السفينة من تصرفات عن طريق قيدها في السجل المخصص .
- 3- تقرير حقوق الامتياز على السفينة بترتيب عوجبها للدائن الممتاز حتى تتبع السفينة .
- 4- إخضاع الحجز على السفينة لإجراءات شبيهة بالحجز العقاري .
- 5- ضرورة تحرير محرر رسمي لنقل ملكية السفينة .

الخلاصة :

- السفينة ليست شخصا قانونيا ( طبيعيا أو اعتباريا ) ومع ذلك فهي تشبه الأشخاص الطبيعيين في بعض الوجود .
- السفينة ليست مالا عقارا ومع ذلك فهي تخضع لبعض أحكام العقارات .
- السفينة مال منقول وهي مع ذلك لا تخضع لكل أحكام المنقولات .
- السفينة ليست مالا أصلا لأنها غير متصلة بالأرض كإبطال العقار وهي خاصة بتمييز العقار على المنقول ، فلكسفتته <sup>زارة</sup> بسيرة قانونية خاصة بما ويتبين من خلال تحديد الطبيعة القانونية للسفينة أن القانون البحري غير متصل من بقية بعض أحكام باقي القوانين الأخرى .

3- الحالة المدنية للسفينة .

**أولا : اسم السفينة :** لابد للسفينة من اسم يميزها عن غيرها من السفن ، ويتم اختياره من مالكها بقرار من الوزير المختص ، وبنفس الإجراءات التي يتم تغييره ، ويبرز بصورة جلية في مقدمتها ومؤخرتها .

**موطن السفينة :** ولا بد أن يكون للسفينة موطن وهو الميناء الذي يتم فيه تسجيلها ، ويختلف هذا ميناء التجهيز عن ميناء الإستغلال ، ويبين موطنها بصورة ظاهرة أسفل اسم السفينة في مؤخرتها (م 17 ق.ب.ج ) والفائدة من تحديد موطن السفينة تذهب إلى تحديد المحكمة المختصة بالنظر فيما يقع من وقائع وتصرفات على ظهرها .

**حمولة السفينة :** لكل سفينة حمولة مناسبة لحجمها وسعة السفينة و الحمولة نوعان ، ولسعة السفينة و الحمولة نوعان : حمولة كلية إجمالية و حمولة صافية : الحمولة الكلية والإجمالية للسفينة تشمل بما فيها من المحرك والأجهزة والآلات .... الخ ، أما الحمولة الصافية فيتم تقديرها بحذف الأجهزة والآلات بما هو مُهدف من تحديد الحمولة الصافية ؟ والمُهدف من تحديدها يتجه إلى معرفة معيار تقدير ما يستحق عليها من رسوم مختلفة بما فيها الإبحار .

- درجة السفينة : تتفاوت الدرجات من الدرجة الأولى إلى غيرها من الدرجات الثانية والثالثة .... وهذا لتحديد قيمتها المالية .

ثانياً جنسية السفينة : للسفينة جنسية مثلها مثل الشخص الطبيعي ، الرابطة السياسية والقانونية التي تربطها كفراد بالدولة .

ما هي مبررات كسب السفينة لجنسية ما ؟ هل هي نفس المبررات التي يتمتع بها الشخص الطبيعي ؟ .  
هناك مبررات يفرضها المجتمع الدولي على السفينة لكسب الجنسية ومبررات يفرضها الدولة .

أ- المبررات التي يفرضها المجتمع الدولي : وتشمل نوعين من المبررات ( المبدأ المبدأ )  
أحدها : يتحدد نطاقه في مجال العلاقات الدولية وفقاً لمبدأ حرية البحار أثناء الملاحة في أعالي البحار أي خارج الحدود الإقليمية البحرية للدولة ، و يبرز هذا المبدأ لحل الإشكاليات في زمن السلم والحرب ، وخاصة في زمن الحرب ، حيث يجوز للدولة المحاربة مصادرة سفينة العدو بما عليها من بضائع كغنيمة حرب بحرية دون التعرض مطلقاً لسفن الدول المحايدة حتى ولو كانت تحمل بضائع دولة معادية تطبيقاً لقاعدة دولية تقضي بأن العلم المحايد يحمي البضائع المعادية ، ما لم تكن البضائع من المهربات البحرية .

ثانيهما : يظهر في مجال العلاقات الخاصة ذات العنصر الأجنبي التي يختص بها القانون الدولي الخاص لتحديد القانون الراسخ التطبيق على الوقائع والتصرفات المختلفة التي تتم على ظهر السفينة مهما كان نوعها .

مبررات حمائية + مبررات  
ب- المبررات التي يفرضها الدولة : وهي من مصلحة السفينة في الأساس تذهب إلى تمتعها بمزايا مالية وملاحية إلى غير ذلك من أنواع حماية الدولة للسفينة بما فيها الرقابة والإشراف عليها ضماناً لسلامتها و محافظة منها على أسطولها البحري وتنعكس هذه المبررات على السفينة ذاتها لاستفادتها بكل أنواع الحماية بما فيها المزايا المالية والملاحية المقصورة على السفن الوطنية .

شروط كسب السفينة لجنسية دولة معينة :

1- شروط كسب الجنسية بصفة عامة : وهي تقوم على شروط :

أ- البناء الوطني ب- شرط الملكية الوطنية ج- شرط الطاقم الوطني .

2- شروط كسب الجنسية في القانون البحري الجزائري : قد حدد القانون الجزائري موقفه

من ذلك قبل صدور التقنين البحري في مرسوم رقم 63/81 وحسم ذلك بصفة نهائية بعد صدور التقنين البحري في م 28 منه حيث اكتفى بشرطي في الطاقم الوطني والملكية الوطنية بالنسبة 51% من قبل

القانون رقم ١٠٠٠ لسنة ١٩٨٤  
أشخاص طبيعيين أو متوطين من جنسية جزائرية ولم يأخذ بشرط البناء الوطني ، و حددت المادة ١٤١ على  
أن يكون مجموع أفراد طاقم السفينة جزائريين مع السماح للوزير المختص بتحديد نسبة م من البحارة  
الأجانب ، لتشكيل طاقم السفينة الجزائرية .

مادة ١٤٢ : تفقد السفينة جنسيتها عند الإخلال بشروط اكتساب الجنسية أو أخذها ، ولل  
عسر ذلك من الأسباب كالتحطيم أو الدمار أو البيع ، ، وقد تفقد الجنسية عند الإخلال بشرط  
الملكية الوطنية والطاقم الوطني عند الإخلال بالنسبة المفترضة في الملكية أو بتفوق نسبة الموظفين الأجانب  
المشركين لطاقم السفينة .

مسائل إنبات جنسية السفينة

١- علم السفينة : العلم هو الوسيلة المادية الوحيدة لإثبات جنسية السفينة إلا أنه لا يعد وسيلة  
كافية من حيث الحقيقة والواقع لإثبات جنسيتها و الدليل على ذلك بلجوء الكثير من الدول  
المحصرة أو المعادية للمحافظة على نشاطها البحري بالسماح برفع أعلام دول أخرى على  
سفنها لتتويه والتضليل ( العراق ، الكيان اليهودي ) .

٢- شهادة تصديقا : وهذه تدفعنا إلى طرح السؤال التالي عن معرفة الآثار المترتبة على كسب  
السفينة بأجنبية معينة ، ونوجز هذه الآثار فيما يلي :

- حصول السفينة على مزايا مالية و ملاحية من الدولة
- تمتعها بالحماية اللازمة لها ، كمنع التعرض لها أو الإستلاء عليها أو مصادرتها خاصة عند  
تواجدها في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية للدولة أجنبية و حتى في المياه الإقليمية  
للدولة مالحة الجنسية .

• خضوع السفينة للرعاية اللازمة من قبل الدولة التي تظهر من خلال المراقبة المستمرة عليها ،  
التي تتم بشاهدة تسمى بشهادة السلامة ، تحدد فيها صلاحية السفينة للملاحة البحرية ،  
إضافة إلى فرض الشروط على طاقم السفينة ومعرفة المواصفات السطحية والعلمية لكل  
من يعمل على ظهر السفينة م 386 ق.ب.ج ( وما بعدها ) .

• الإعتداد بالجنسية كضابط إسناد ، يستفاد منه لمعرفة القانون الواجب التطبيق على الوقائع  
والتصرفات التي تتم على ظهر السفينة ونفرق في هذا المجال بين سفن الملاحة العامة  
وسفن الملاحة الخاصة .

١- سفن الملاحة العامة : محكمة العلم هي المختصة لحل أي واقعة تقع على ظهر السفينة ،

التي التزم لزمي جيم ( اتفاقية ماونتن لبحار البحر ) التي تورد في سفن الملاحة العامة  
١٩٨٤  
١٩٨٤/١١/١١  
٣٥ - ٣١ - ٣٣



2- مفهوم الملاحة الخاصة : تجارية كانت أو غير تجارية فإننا نميزها بها بين :  
 أ- الوقائع والتصرفات التي تتم في عرض البحر : فإن محكمة العلم هي الجهة المختصة بالفعل في كل ما يقع من جرائم بما فيها الوقائع والتصرفات المدنية .  
 ب- الوقائع والتصرفات التي تتم في المياه الإقليمية للدولة الأجنبية : فإننا نميز هنا بين المسائل الجنائية والمسائل المدنية : أ/ المسائل الجنائية : يحدد القانون الواجب التطبيق في هذه المسائل وفقا لواحد من الإبتهاجين :  
 - اتجاه القانون الإنجليزي :

وفقا له فإن القانون الجنائي الإقليمي هو القانون الواجب التطبيق وتختص المحاكم التابعة للدولة التي ترسو السفينة في مينائها وفي مياهها الإقليمية بفصل كافة الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة .  
 - اتجاه القضاء الفرنسي :

يذهب على قانون عجيج السفينة ومحاكم دولة العلم ، إلا أنه في حالات معينة تختص محاكم الدولة التي ترسو السفينة في مينائها وتسمى بالفصل في هذه الجرائم في حالات حددها مجلس الدولة الفرنسي على سبيل الحصر في فتواه الصادرة بتاريخ : 29 نوفمبر 1806 ، هذه الحالات : الملاحة

- 1- حالة تسبب الجريمة التي ترتكب على ظهر السفينة في الإخلال بالنظام العام في الميناء . 3
- 2- حالة طلب ربان السفينة تدخل السلطات المحلية 3
- 3- حالة امتداد آثار الجريمة إلى خارج حدود السفينة بحيث تمس مصلحة أحد المواطنين . 3

ب/ المسائل المدنية : في حالة التنازع بين قانون العلم والقانون الإقليمي يتم تغليب أحد القانونين وفقا لقواعد القانون الدولي الخاص ويسود اتجاه عام طبقا لمعاهدة بروكسل 26 افريل 1926 إلى : الملاحة  
 - تطبيق قانون علم السفينة في المسائل الخاصة بطاقم السفينة ( تطبيق قانون العلم على عقد العمل البحري ولو أبرم في ميناء أجنبي ) . 3

- تطبيق قانون عجيج السفينة على الرهن البحري . 3
- تطبيق قانون علم السفينة على حقوق الإمتياز البحرية وانقضاهما . 3

ملاحظة : تم إلغاء تدوين  
 وقانون 18

ثالثا : التسجيل : 6, 7, 8, 9, 10, 11

- 1- المقصود بالتسجيل : هو تدوين البيانات الخاصة بالسفينة في سجلات خاصة بما مثل : السجلات لتجارية (سجلات تخصصها الدولة لهذا الغرض تخضع لها كل السفن الجزائرية بدون استثناء) .
- 2- أهمية التسجيل : تظهر أهمية التسجيل بالنسبة للدولة وبالنسبة للأشخاص :



الوعود على القانون البحري الجزائري  
أ- بالنسبة للدولة : تحقق لو اقر استمرار شروط الجنسية وحصر عدد السفن التابعة لاسطولها للتسجيل

من رعايتها و حمايتها .  
ب- أما بالنسبة للأشخاص : فإن التسجيل يمكن كل ذي مصلحة من التعرف على مركز السفينة

والإطلاع على كافة البيانات التفصيلية الخاصة بالسفينة .  
3- إجراءات تسجيل السفينة : حددت المادة 43 مرسوم السفينة لإجراءات معينة كمن تمكن من

الملاحة البحرية :  
أ- تقديم الطلب : ويتم عن طريق مالك السفينة ، ويتم فيه تحديد اسمها وحمولتها وعنوانها وكذلك

المعلومات المطلوبة قانونا ، وهذه الشروط تفيد عند الحجز .  
ب- إثبات البيانات في سجل : كل البيانات المتعلقة بالسفينة تسجل في السجل بالتسلسل لأنه من

خلافاً يحدد المركز القانوني للسفينة .  
ج- شهادة التسجيل : بعد الانتهاء من كافة ابيانات المتعلقة بإجراءات التسجيل تسلم الإدارة المختصة

مالك السفينة شهادة التسجيل .  
4- الأثار المترتبة على التسجيل : يمكن إجمالها فيما يلي :

أحدها : توفير الحماية والصيانة اللازمة للسفينة لما فيها من المزايا التي تمنحها الدولة سواء كانت السفينة

في المياه الإقليمية أو خارجها .  
ثانيهما : إن التسجيل يلعب دوراً كبيراً في إثبات ملكية السفينة وتحديد شخصيتها القانونية وما يترتب

عن ذلك من تحديد مسر ولها .  
ثالثهما : يلعب التسجيل دوراً هاماً فيما يقع على ظهر السفينة من تصرفات مدنية أو جنائية ، وما يترتب

على السفينة من رهون ( م 45 ق.ب.ج ) .  
رابعها : يلعب دوراً هاماً في سطب السفينة من التسجيل كما حددت ذلك م 37 الشطب من السفينة

على سبيل الحصر :

- إذا غرقت السفينة أو تحطمت أو تلفت .

- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة ( 3 اشهر م 39 ق ب ) .

- إذا كانت غير قابلة للتسليم م 40 .

- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة م 40 .

- إذا فقدت خاصية وصف السفينة .

- إذا بيعت السفينة إلى الخارج .

نوقف بدارس 17/مارس / 2015

يخضع إلى عقد وهذا العقد لا يعتبر عقد مقابولة وإنما يعد عقد بيع لشئ مستقبلية أي لعدم حضور الباني على هذا التكليف القانوني لعقد البناء التام في حالة بناء المنزل ، ( بناء السفينة مثل بناء الحمامات ) وبترتب

- باني السفينة هو مالكها يتحمل تبعه هلاك السفينة قبل تسليمها ويرجع كل المبالغ التي أعلها
- في حالة افلاس الباني قبل التسليم لا يستطيع المالك أخذها (شاريها) فيحضر لذلك إلى قسمة الغرماء
- ومنسكية السفينة صوراً متعددة .... ملكية فردية و ملكية شائعة و ملكية للدولة و ملكية للشركات ، ونركز هنا على الملكية الشائعة و ملكية الدولة .

(أ) الملكية الشائعة للسفينة : حيث تكون مملوكة لمجموعة من الأفراد على الشيوع ، وتكون هذه الملكية إما عن طريق الشراء أو إجبارية عن طريق الميراث بالتعدد ، والمهم في ملكية الشيوع هو محاولة تحديد الطبيعة القانونية له :

- في فرنسا : اعتر الشيوع شركة من نوع خاص ، و تخضع الإدارة فيه إلى رأي الأغلبية ولا يلزم الإجماع ( الشيوع نظرية معروفة في الشريعة الإسلامية وليس في القانون الفرنسي ) .
- في مصر : الشيوع البحري مثل الشيوع المدني تطبق عليه أحكام القانون المدني و يخضع لرأي الأغلبية في الأنصبة ، أما الشيوع <sup>الذي</sup> لا يرد بشأنه نص يخضع للأحكام العام للشيوع المدني ( تبقى الشريعة العامة للشيوع معروفة في الشريعة الإسلامية ) .
- في الجزائر : فسيما يتعلق بإدارة الشيوع العادي أخذ القانون البحري بقاعدة الأغلبية كما هي معروفة في المادة 716 قانون مدني جزائري ، وعلى هذا الأساس يكيف الشيوع البحري في الجزائر باعتباره شيوع عادي وفيما لم يرد بشأنه نص <sup>لإلزام</sup> إلى أحكام الشيوع كما هي واردة في التقنين المدني ( أي العودة لأحكام الشريعة الإسلامية ) .

"ملاحظة" : الشيوع في المسائل العامة يتطلب الأغلبية القيسية ، وفي المسائل الخاصة لا يخضع لرأي الأغلبية .

- انقضاء الشيوع : الشيوع لا ينقضي لوفاة أحد الشركاء بإفلاسه أو إعساره ولكن ينقضي بتوا أربعة أسباب :

- 1- هلاك السفينة .
- 2- انتهاء المادة المتفق عليها .

3- إجماع الشركاء قبل المدة المتفق عليها بالإنهاء .

4- التصفية بالتصفية إذا كانت عينية .

ب) ملكية الدولة للسفينة ، كانت في القلم تقتصر الدولة على ملكية السفن الحربية وتطور ذلك إلى أن أصبحت تملك كافة أنواع السفن ، إلا أن ملكية الدولة للسفن تدر عدة إشكاليات يمكن حلها طبقاً لما يأتي :

- السفن الحربية مملوكة للدولة تتمتع بحصانة وخضع لقانون علم الدولة ولا يجوز المحجز عليها ميسر

كان نوعه . الخاصة

- السفن المخطنة للخدمات العامة و السفن التجارية التي تستغلها الدولة أحازت المعاهدة رفع السفن أمام المحاكم المختصة في الدولة مالكة السفينة أو التي تستغلها ، في حالات حددتها المعاهدة كحالة التصادم أو أعمال المساعدة و الإنقاذ والخسائر أو القضايا المتعلقة بطلب التعويض .... الخ ، أما بالنسبة للسفن التجارية فتعامل الدولة بشأنها معاملة الأفراد بحيث يمكن مقاضاة الدول أمام محاكم دولة أحسية وتكون السفينة قابلة للمحجز عليها .

ثانياً : محجز السفينة :

أ) هو منع السفينة من السفر بأمر من السلطة القضائية المختصة للمحجز نوعان تحفظي و تنفيذي ، الأول هو منع السفينة من السفر بأمر من السلطة القضائية المختصة للمحجز نوعان تحفظي و تنفيذي ، الأول هو منع السفينة من السفر بأمر من السلطة القضائية المختصة للمحجز

ب) أما المحجز التنفيذي فهو المحجز الذي يجريه الدائن الذي بيده سند تنفيذي تمهيداً لبيع السفينة بالمزاد و هو لا يبدأ قبل التتبي الرسمي على المدين و يوزع مرسى المزداد الثمن على الدائنين حسب مراتبتهم ، و قد أشارت أحكام معاهدة بروكسل في هذا المجال إلى ما يلي :

1/ أن المعاهدة تطبق على القانون الداخلي ( م 8 منها ) .

2/ كما جددت المعاهدة الدين التي يجب المحجز عليها طبقاً لأحكام ( م 1 منها ) ، و قررت أن الدين التي يجب المحجز التحفظي بالنسبة لها في كل إدعاء يحق أو دين ناشئ عن أحد الأسباب الواردة على سبيل الحصر في 17 حالة .

3/ كما حددت المعاهدة السفن الجائز المحجز عليها ( م 03 منها ) حيث أعطت الحق لكل صاحب دين من الدين البحرية أن يقوم بمحجز سواء على السفينة التي يتعلق بما دينه أو على أية سفينة أخرى يحملها المدين وقت نشوء الدين و لو كانت السفينة على أهبة السفر ( 154 ق. ب . ج ) مطابق مع المادة 3 من المعاهدة .



وللدائن كذلك الحصر على أية سفينة أخرى يملكها المستأجر لكن لا يحق له أن يحصر على سفينة أخرى  
عندئذ الموجه ( 135 ق.ب ) ، و يجوز المعاهدة توقيع أكثر من حصر لإستفاء الدين ( 03 من المعاهدة ) .  
4/ تطرقت المعاهدة لإجراءات توقيع الحصر ( م 04 من المعاهدة ) بحيث لا يتم الحصر إلا بإذن من  
المحكمة أو من سلطة قضائية مختصة للدولة المتعاقدة التي تجري الحصر في دائرتها ، و قررت في مادتها  
السادسة إخضاع الإجراءات المتعلقة بحصر السفينة إلى إذن من الجهة القضائية المختصة طبقاً للقواعد  
المنصوص عليها في قواعد الدولة التي تجري فيها توقيع الحصر .

5/ عاجلت المعاهدة رفع الحصر في المادة 05 ، كما هو مقرر في المادة 155 ق.ب. ح كى تتمكن السفينة  
من التحرر و التعطيل عن مباشرة عملها تقاديا لأي إضرار قد يوقها الحصر التعسفي ، و أجازت  
المعاهدة للقاضي بأن يرفع اليد إذا ما قدم المدين ضمانا كافيا أو كفالة قابلة للوفاء بدينه .

6/ و تطرقت المعاهدة في المادة م 07 إلى تحديد مدى إختصاص المحكمة محل الحصر بالنظر في الحق  
المحجوز من أجله في 06 حالات مذكورة على سبيل الحصر في معاهدة بروكسل بتاريخ 1910/09/23 .

المادة 135 ق.ب. ح كى تتمكن السفينة من التحرر و التعطيل عن مباشرة عملها تقاديا لأي إضرار قد يوقها الحصر التعسفي ، و أجازت المعاهدة للقاضي بأن يرفع اليد إذا ما قدم المدين ضمانا كافيا أو كفالة قابلة للوفاء بدينه .

### البنية الثالثة :

## أشخص الملاك البحرية

أشخاص الملاحة البحرية هو مالك السفينة و ربان السفينة و مرشد السفينة و قد قررت معاهدة  
بروكسل بما في ذلك القانون البحري الجزائري تحديد مسؤوليتهم على سبيل الحصر و البيان ( أنظر  
الجزيدة الرسمية ) .

1/ مالك السفينة : هو شخص طبيعي أو معنوي يملكها ملكية مباشرة ، فيعد مالكا كذلك بجهاز  
السفينة أي بانيتها و معدنها و هو ما يسمى في لغة القانون البحري بالمالك الجهنز ، و أهم ما يثور بشأن  
مالك السفينة هو موضوع المستأجر كذلك يعد مالكا لها فسمى بالمالك الجهنز المستأجر .

أخطأ

تحديد مسؤوليته المدنية التي تحددها فيما يلي :  
حيث مسؤولية المالك عن أخطائه تتحدد طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية ، حيث يسأل مدنيا عن إخطائه  
الشخصية ( م 136 ق.ج ) .

و قد حددت التقنيات البحرية صورتين أساسيتين للمسؤولية المحدودة تظهر الصورة الأولى في أنه على  
مالك السفينة أن يترك سفينته و أحرمتها للمدين حتى تبرأ ذمته مما تترتب عليها من ديون للغير ، و قد  
أخذ بهذه الصورة التقنين البحري الفرنسي .



المؤيد من القانون المعدى العائدي  
و تتحلل الصورة الثانية ليس في التركيز على الجانب الشخصي و إنما ركزت على الجانب النقدي المحض  
و هو ما يعرف في النظم البحرية بالتحديد النقدي للمسؤولية ( على خلاف التحديد الشخصي  
كما هو في الدول الأولى أعلاه ) و يتم ذلك بتقدير مبلغ جزائي يعسب على أساس حمولة السفينة  
الصافية .

و قد أخذ التقنين البحري الجزائري هذه الصورة في مواده 32 إلى 116 و فيما يتعلق بتحديد المبلغ  
الجزائي أسالت المادة 96 ق.ب.ج إلى معاهدة مركز كسل المبرمة في 10/10/1957 ، و من أهم مبرراته  
تحديد المسؤولية إدعاء الرهان لبدال الجهود المطلوب منه لنفي ما قد يقع عليه المسؤولية ، و الرهان  
المعاهدة إفتراض الخطأ + من جانب المتبوع و هو خطأ ، يتمثل في تقصيره في رقابة و توجيه تابعه . فكان  
من العدالة تخفيف مسؤولية المالك عن أخطاء الرهان و أفراد الطاقم عن طريق تحديد ما بصورة عينية أو  
بصورة نقدية ، و تحديد المسؤولية يدفع إلى تشجيع استثمار رؤوس الأموال في مجال الإستغلال البحري  
و يشجع شركات التأمين على التأمين من المسؤولية .

1/2 رهان السفينة : هو هم قائد رهان السفينة و عميد طاقمها م 460 ق.ب.الذين يعينون و يعزلون  
طبقاً لأحكام م 570 ق.ب. أو المخلفون في حالة وجود مانع لمن يحل محلهم يعين رهان جدد ، كما تقضي  
بذلك م 582 و يعتبر الرهان ، مملاً للسلطة العامة في الملاحة البحرية ، كما أنه يعد تابعاً في اختصاصاته  
للمحيط و يعتبر المدخل القانوني له في الملاحة الوطنية و الأجنبية . و الرهان يعتبر مسؤولاً عن جميع الوقائع  
و التصرفات التي تحدث على ظهر سفينة سواء كانت مسؤولية تأديبية أو جنائية م 608 ق.ب. ، و سواء  
كانت هذه المسؤولية عقدية أو تقصيرية في مواجهة الغير ، حيث يعد مسؤولاً عن الخطأ الشخصي كما  
يعد مسؤولاً عن مثل الغير و انفردت المادة 468 بمعالجة المسؤولية التأديبية أما المسؤولية الجنائية فتبينها  
المواد 487 من التقنين البحري الجزائري .

- تم بحمد الله -