

جامعة غرداية

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



محاضرات في القانون البحري

مطبوعة موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص

من إعداد الدكتور: محمد الطيب سكيريفة

السنة الجامعية: 2026/2025

مقدمة:

يتميز القانون البحري بخصوصية بارزة تجعله يتبوأ موقعاً فريداً ضمن المنظومة القانونية، إذ يتداخل تداخلاً وثيقاً مع مختلف فروع القانون، سواء تعلق الأمر بالقانون المدني¹ من خلال تنظيم العلاقات التعاقدية والمسؤولية، أو بالقانون الإداري فيما يخص تنظيم المرافق البحرية وإدارتها، أو بالقانون التجاري² بالنظر إلى طبيعة الأنشطة البحرية ذات الطابع التجاري، فضلاً عن امتداده إلى المجال الجزائي في ما يتعلق بالجرائم المرتبطة بالملاحة البحرية، وكذلك إلى القانون الدولي بحكم الطابع العابر للحدود للبحار والمحيطات؛ ويُعدّ هذا الفرع من أقدم الفروع القانونية من حيث النشأة والتطور، حيث تدرّج عبر مراحل تاريخية متعددة إلى أن استقر في صورته الحديثة ضمن منظومة من القواعد الموضوعية والإجرائية المحكمة.

وقد أسهم هذا التشابك والتعقيد الذي يطبع القانون البحري في تكوين صورة ذهنية لدى طلبة الحقوق مفادها صعوبة هذا التخصص وتشعب مسأله، الأمر الذي أدى إلى نوع من العزوف عن دراسته والتعمق فيه مقارنة بغيره من الفروع القانونية؛ وانطلاقاً من هذا الواقع، جاء اختيارنا للقانون البحري كمجال للبحث والدراسة، بهدف تقديمه في قالب علمي وعملي مبسّط يراعي المتطلبات الأكاديمية، ويتيح للباحثين والممارسين على حد سواء أدوات منهجية تساعد على فهم قواعده واستيعاب تطبيقاته، مع الاستناد إلى مادة علمية ثرية تسهم في تعزيز الرصيد المعرفي وتذليل الإشكالات المطروحة في هذا المجال.

وإدراكاً لأهمية هذا الفرع القانوني، بات من الضروري الوقوف على طبيعته القانونية وخصائصه المميزة، خاصة في ظل تنامي الأهمية الاستراتيجية للبحار على الصعيد العالمي، باعتبارها مصدراً حيوياً للثروات الطبيعية، وركيزة أساسية للتجارة الدولية، فضلاً

¹ الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

² الأمر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

عن كونها مجالاً للتنافس والتأثير السياسي بين الدول، وهو ما أضفى عليها أبعاداً تتجاوز الإطار القانوني التقليدي إلى أبعاد جيوسياسية معقدة.

وفي السياق الوطني، سعت الجزائر منذ الاستقلال إلى إيلاء عناية خاصة بالمجال البحري، بالنظر إلى موقعها الجغرافي المتميز وإرثها التاريخي كقوة بحرية ضاربة في القدم. وقد تعزز هذا الاهتمام بشكل ملحوظ مع تبني سياسات الانفتاح الاقتصادي، لا سيما منذ سنتي 1998 و 2010، حيث أصبح القطاع البحري محورياً أساسياً في حركة التبادل التجاري، إذ تمر نسبة معتبرة من المبادلات التجارية عبر النقل البحري، الأمر الذي دفع المشرع إلى تطوير الإطار القانوني المنظم لهذا القطاع بما يتماشى مع التحولات الاقتصادية.

ومع تسارع وتيرة التحولات الاقتصادية والسياسية، تزايد الاهتمام الأكاديمي والعملية بدراسة القانون البحري وتحديثه، غير أن هذا المسار لم يخلُ من إشكالات قانونية معقدة وقضايا خلافية أثارت جدلاً فقهيًا واسعاً، مما أضفى على هذا الفرع مزيداً من التعقيد؛ ومن ثم، برزت الحاجة إلى معالجة علمية منهجية تهدف إلى تبسيط أحكامه، وتحليل مواطن الخلاف، وترجيح الآراء التي تتوافق مع نصوص القانون البحري الجزائري وتعكس التوجهات الحقيقية للمشرع.

وبغية الإحاطة الشاملة بهذا الفرع القانوني، ودراسة قواعده وأحكامه وكذا النصوص القانونية ذات الصلة التي يحيل إليها، فقد ارتأينا تناول محاوره الأساسية وفق مقاربة منهجية منسجمة مع الأصول الأكاديمية، وذلك من خلال خطة بحثية منظمة تقوم على عرض وتحليل مختلف جوانبه بصورة متكاملة في فصل تمهيدي للقانون البحري وثلاثة فصول كما يلي:

-فصل تمهيدي للقانون البحري (ماهيته، تطوره التاريخي، خصائصه، مصادره).

-الفصل الأول: الملاحة البحرية.

-الفصل الثاني: الحوادث البحرية والتأمين على السفينة.

-الفصل الثالث: البيوع البحرية.

فصل تمهيدي للقانون البحري

(ماهيته، تطوره التاريخي، خصائصه، مصادره)

إن القانون البحري يعد أحد الفروع المتخصصة في المنظومة القانونية، إذ يتولى تنظيم مختلف الأنشطة المرتبطة بالملاحة البحرية والتجارة الدولية عبر البحار، من خلال وضع إطار قانوني متكامل يحكم العلاقات التي تنشأ بين مختلف الأطراف الفاعلة في هذا المجال، سواء تعلق الأمر بالأشخاص الطبيعيين أو المعنويين، أو بالدول والمؤسسات البحرية؛ وتكمن أهمية هذا الفرع في كونه يُسهم في تحقيق الاستقرار القانوني والأمن الملاحي، من خلال ضبط المعاملات البحرية وتحديد المسؤوليات والحقوق الناشئة عنها. وفي إطار هذه الدراسة، سيتم التطرق إلى ماهية القانون البحري من خلال مقارنة تحليلية تبدأ بتحديد مفهومه، ثم تتبع جذوره التاريخية ومراحل تطوره، بداية من القواعد العرفية القديمة التي أرست أسس التنظيم البحري، مروراً بالتقنيات الوسيطة، وصولاً إلى التشريعات الحديثة والاتفاقيات الدولية التي أسهمت في توحيد قواعده على المستوى العالمي؛ كما سيتم الوقوف على الخصائص المميزة لهذا القانون، والتي تجعله فرعاً مستقلاً عن غيره من فروع القانون، خاصة من حيث طابعه الدولي واعتماده الكبير على الأعراف البحرية. إضافة إلى ذلك، ستناول الدراسة فروع القانون البحري المختلفة ومصادره المتنوعة، سواء كانت تشريعية أو عرفية أو اتفاقية، باعتبارها الركيزة الأساسية التي يقوم عليها تنظيم هذا المجال الحيوي، الذي يشكل أحد أهم دعائم الاقتصاد العالمي.

المبحث الأول: مفهوم القانون البحري

يُقصد بالقانون البحري مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات الناشئة عن نشاط الملاحة البحرية بمختلف صورها، سواء تعلقت بالسفن أو بالأشخاص أو بالبضائع المنقولة بحرًا. ولا يقتصر نطاقه على الجانب التجاري فحسب، بل يمتد ليشمل مختلف الجوانب القانونية المرتبطة بالبيئة البحرية والمسؤوليات الناشئة عن الاستغلال البحري. وعليه، سنتطرق في هذا المبحث تناول مفهوم القانون البحري من خلال تعريفه وبيان نشأته التاريخية، حيث عرف هذا الفرع تطوراً تدريجياً عبر مراحل متعددة، بدءاً من القوانين

البحرية القديمة مثل قانون رودس، مروراً بالقوانين الوسيطة كقانون أوليرون، وصولاً إلى التشريعات الحديثة والاتفاقيات الدولية التي أسهمت في تنظيم الملاحة البحرية على نطاق عالمي؛ كما سيتم إبراز أهم الخصائص التي تميزه، وعلى رأسها طابعه الدولي، واعتماده على الأعراف البحرية، فضلاً عن تميزه بقواعد خاصة تختلف عن القواعد العامة في القانونين المدني والتجاري.

المطلب الأول: تعريف القانون البحري ونشأته التاريخية

يُعدّ القانون البحري فرعاً من فروع القانون الخاص والعام في آنٍ واحد، نظراً لتداخله مع عدة مجالات قانونية، حيث يتضمن مجموعة من القواعد التي تنظم الأنشطة المرتبطة بالملاحة البحرية، والعلاقات القانونية الناشئة عنها، سواء بين الأفراد أو بين الدول. وفي هذا الإطار، سنقدم تعريف شامل للقانون البحري من خلال استعراض مختلف المقاربات الفقهية، إضافة إلى بيان مفهومه في إطار القانون البحري الدولي، ثم التطرق إلى موقف التشريع الجزائري من هذا المفهوم.

الفرع الأول: تعريف القانون البحري

عرّف الفقه القانوني القانون البحري بأنه مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات الناشئة عن استغلال السفن في الملاحة البحرية، سواء تعلق الأمر بتنظيم التجارة البحرية، أو تحديد مسؤولية الناقل البحري، أو بيان حقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة في إطار النقل البحري. كما يمتد نطاقه ليشمل المسائل المرتبطة بحوادث الملاحة، والتأمين البحري، والإنقاذ في البحر، مما يجعله نظاماً قانونياً متكاملًا يتميز بخصوصيته واستقلاله النسبي عن باقي فروع القانون، ويعتبر الفقيه الفرنسي رونييه روديير (René Rodière) من بين الفقهاء الذين عرفوا القانون البحري بأنه "مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات الخاصة بالملاحة البحرية، من حيث الأشخاص والبضائع والسفن"¹

وفي إطار القانون الدولي، يُقصد بالقانون البحري مجموعة القواعد القانونية ذات الطبيعة الدولية التي تُعنى بتنظيم استخدام البحار والمحيطات، وتحديد النظام القانوني الذي يحكمها،

¹ René Rodière, Droit Maritime, Dalloz, Paris, 1982, P 12.

بما يضمن تحقيق التوازن بين مصالح الدول الساحلية وغير الساحلية على حد سواء. ويشمل هذا التنظيم تحديد نطاق السيادة البحرية للدول، وبيان حقوقها والتزاماتها في مختلف المناطق البحرية، كالمياه الإقليمية، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وأعالي البحار، إضافة إلى تنظيم حرية الملاحة البحرية واستغلال الموارد الطبيعية.

كما يركز القانون البحري الدولي على مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى توحيد القواعد المنظمة للملاحة البحرية وتعزيز التعاون بين الدول، وتُعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 من أهم هذه الاتفاقيات، حيث تمثل الإطار القانوني الشامل الذي يحدد مختلف الأنظمة القانونية للمناطق البحرية، وينظم حقوق الدول وواجباتها فيما يتعلق بالمياه الإقليمية، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، فضلاً عن إرساء قواعد قانونية تتعلق بحماية البيئة البحرية وتسوية النزاعات ذات الطابع البحري.¹

أما في إطار التشريع الجزائري، فإنه يُلاحظ أن المشرع لم يُقدّم تعريفاً صريحاً ومباشراً لمفهوم القانون البحري، على غرار ما هو معمول به في بعض التشريعات المقارنة أو في إطار القانون الدولي؛ غير أن ذلك لا يعني غياب التنظيم القانوني لهذا المجال، بل على العكس، فقد تناول المشرع الجزائري مختلف المسائل المرتبطة بالملاحة البحرية من خلال جملة من النصوص القانونية المتفرقة، وعلى رأسها القانون البحري الجزائري، الذي تضمن أحكاماً تفصيلية تنظم شؤون السفن، وعقود النقل البحري، ومسؤولية الناقل، إضافة إلى الحوادث البحرية والتأمين البحري.

ويُستفاد من هذا التنظيم أن المشرع الجزائري اعتمد منهجاً عملياً يقوم على تنظيم موضوعات القانون البحري دون الخوض في تعريفه بشكل نظري، تاركاً بذلك المجال للفقهاء القانونيين لتحديد مفهومه واستخلاص خصائصه؛ كما يُلاحظ تأثر التشريع الجزائري إلى حد

¹ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) United Nations Convention on the Law of the Sea، والمعروفة أيضاً باسم اتفاقية قانون البحار أو معاهدة قانون البحار، وهي اتفاقية دولية نتجت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (UNCLOS III). التي وقعت بين 1973 و 1982، دخلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيز التنفيذ سنة 1994

كبير بالقواعد الدولية، خاصة تلك المستمدة من الاتفاقيات البحرية الدولية، وهو ما يعكس الطابع الدولي لهذا الفرع القانوني وضرورة انسجامه مع المعايير العالمية.

وعليه، يمكن القول إن غياب تعريف صريح للقانون البحري في التشريع الجزائري لا يُعدّ نقصاً تشريعياً بقدر ما هو توجه مقصود، يهدف إلى منح مرونة أكبر في استيعاب التطورات المتسارعة التي يشهدها هذا المجال، مع ضمان تنظيم فعال لمختلف جوانبه العملية، فقد جاء بذلك في الأمر رقم 180/76 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10 / 04² وكما أشرنا فإن شأنه في ذلك شأن أغلب التشريعات، غير أنه اكتفى بتعريف الملاحة البحرية عموماً باعتبارها نطاق تطبيق القانون البحري من جهة، ومصدر العلاقات البحرية على اختلاف أنواعها من جهة أخرى.

يُعرّف القانون البحري بأنه مجموعة القواعد القانونية التي تتولى تنظيم الملاحة البحرية، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي، من خلال تحديد الإطار القانوني الذي يحكم نشاط النقل البحري والعلاقات الناشئة عنه، وكذا بيان حقوق والتزامات مختلف المتعاملين في هذا المجال.³ ويشمل هذا الفرع جملة من الأحكام التي تتعلق بالمسؤولية البحرية، والعقود المرتبطة بالنقل البحري، فضلاً عن قواعد السلامة والأمن البحري، بما يضمن حسن سير الملاحة وحماية الأرواح والممتلكات في البحر.

ويستند تعريف القانون البحري في جوهره إلى الأداة الأساسية للملاحة البحرية، والمتمثلة في السفينة،⁴ باعتبارها الوسيلة القانونية والمادية التي تدور حولها مختلف العلاقات البحرية؛ ومن ثم، فإن هذا القانون لا يقتصر على تنظيم استعمال السفينة فحسب، بل يمتد ليشمل

¹ الأمر رقم 80/76 المؤرخ في: 29 شوال 1396 هـ الموافق 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج. ر عدد 29 السنة الرابعة عشر، المؤرخة في 21 ربيع الثاني 1397 هـ الموافق 10 أبريل 1977.

² القانون رقم 04/10 المؤرخ في: 05 رمضان 1431 هـ الموافق 15 أوت 2010 يعدل ويتمم الأمر رقم 80 / 76 المؤرخ في: 29 شوال 1396 هـ الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري.

³ بوحجلة علي، موجز محاضرات القانون البحري (أداة الملاحة البحرية، اشخاص الملاحة البحريون)، محاضرات أُلقيت على طلبة السنة الرابعة ليسانس، السداسي الثاني، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 01، 2013/2012، ص 02.

⁴ دويدار هاني، قانون النقل، الجامعة الجديدة، مصر، 2014، ص 142.

جميع التصرفات القانونية المرتبطة بها، كعقود استغلالها، ومسؤولية مالكها أو مستغلها، وكذا مختلف العمليات التي ترد عليها أثناء نشاطها في الملاحة.

من خلال ما سبق، يتضح أن القانون البحري يتميز بطابع دولي واضح، نظرًا لاعتماده على قواعد وأعراف بحرية مشتركة تتجاوز الحدود الوطنية، وتجد أساسها في الممارسات الدولية والاتفاقيات متعددة الأطراف. ورغم اختلاف تعريفه بين الفقه القانوني، والقانون الدولي، والتشريعات الوطنية، إلا أنه يتفق في مضمونه العام على تنظيم مختلف المسائل المرتبطة بالملاحة البحرية.

كما يُعدّ القانون البحري أحد الركائز الأساسية في تنظيم التجارة الدولية، لما له من دور محوري في تأمين حركة النقل البحري وضمان سلامتها، وهو ما يكتسي أهمية متزايدة في ظل التطور المستمر لوسائل النقل البحري واتساع نطاق العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الدول، الأمر الذي يفرض تعزيز قواعده وتحديث آلياته بما يواكب هذه التحولات.

الفرع الثاني: النشأة التاريخية للقانون البحري

تتجلى النشأة التاريخية للقانون البحري من خلال تطور تدريجي مرّ بثلاث مراحل أساسية، هي: العصر القديم، والعصر الوسيط، ثم العصر الحديث، حيث ارتبط ظهوره وتطوره ارتباطًا وثيقًا بازدهار التجارة البحرية وحاجة المجتمعات إلى تنظيم العلاقات الناشئة عنها.

أولاً: العصر القديم

ترجع البدايات الأولى لظهور القانون البحري إلى العصور القديمة، حيث ارتبط نشأته بظهور النشاط التجاري البحري الذي اعتمدت عليه الحضارات الساحلية في التبادل التجاري والتنقل. ويذهب بعض الفقه إلى أن جذور هذا القانون تعود إلى ما يقارب ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد¹، حين بدأت تتشكل قواعد عرفية لتنظيم العلاقات بين البحارة والتجار، في ظل غياب تقنين مكتوب.

وقد أسهمت عدة حضارات قديمة في وضع اللبنة الأولى لهذا الفرع القانوني، من أبرزها:

¹ فنطازي خير الدين، القانون البحري، مطبوعة بيداغوجية موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قلمة، 2021/2020، ص 05.

- **الحضارة الفينيقية:** تُعدّ من أقدم الحضارات التي أولت اهتمامًا كبيرًا بالملاحة البحرية، حيث برع الفينيقيون في التجارة عبر البحر، ووضعوا قواعد عرفية لتنظيم المعاملات البحرية، خاصة ما تعلق بعقود النقل وحوادث السفن، وهو ما ساهم في إرساء أسس أولية للتنظيم البحري.

- **الحضارة اليونانية:** شهدت القواعد البحرية في اليونان القديمة تطورًا ملحوظًا، حيث ظهرت نظم أكثر تنظيمًا، لا سيما في المدن البحرية مثل أثينا، إذ تم وضع قواعد تنظم عقود النقل البحري، والمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التصادم بين السفن، إضافة إلى بعض القواعد المتعلقة بالتجارة البحرية.

- **الحضارة الرومانية:** بلغ القانون البحري درجة أكثر تطورًا مع الرومان، الذين عملوا على تقنين العديد من القواعد البحرية ضمن منظومتهم القانونية، حيث وضعوا نصوصًا مكتوبة تنظم الملاحة البحرية، وتناولت هذه القواعد مسائل متعددة، منها المسؤولية عن الأضرار البحرية، ومكافحة القرصنة، وتنظيم العلاقات التجارية عبر البحر.

ثانيا: العصر الوسيط

شهدت العصور الوسطى تطورًا نوعيًا في مجال القانون البحري، خاصة في أوروبا، نتيجة ازدهار التجارة البحرية وظهور الموانئ التجارية الكبرى؛ وقد تميزت هذه المرحلة بالانتقال من القواعد العرفية إلى القواعد المكتوبة، حيث ظهرت مجموعة من التقنيات البحرية التي كان لها تأثير واسع على تنظيم الملاحة البحرية.

ومن أبرز هذه القوانين، قوانين أوليرون (Laws of Oleron) التي ظهرت في القرن الثاني عشر، والتي تُعدّ من أهم المصادر التاريخية للقانون البحري، حيث تم تطبيقها في العديد من الموانئ الفرنسية والإنجليزية، وأسهمت في توحيد القواعد المنظمة للعلاقات البحرية، خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الرّبان، وعقود النقل، وتسوية النزاعات البحرية.

وقد شكلت هذه القوانين خطوة متقدمة نحو تقنين القواعد البحرية وإضفاء طابع أكثر استقرارًا ووضوحًا على المعاملات البحرية، مما مهد الطريق لظهور التشريعات الحديثة في هذا المجال.

- **مجموعة قوانين أوليرون:** تُعدّ من أقدم وأهم التقنيات البحرية المكتوبة في أوروبا خلال العصور الوسطى، حيث شكّلت مرحلة متقدمة في الانتقال من الأعراف البحرية غير المكتوبة إلى قواعد قانونية مدونة أكثر وضوحًا واستقرارًا؛ وقد أسهمت هذه القوانين في وضع إطار قانوني منظم للعلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية، خاصة تلك التي تجمع بين مالكي السفن والبجارة، من خلال تحديد حقوق كل طرف والتزاماته بشكل دقيق.

كما تناولت هذه القوانين تنظيم عدد من المسائل الجوهرية المرتبطة بالنشاط البحري، من بينها قواعد استغلال السفينة، وكيفية التعامل مع الحمولات المنقولة بحرًا، إضافة إلى تنظيم المسؤولية عن الحوادث البحرية، مثل تلف البضائع أو الأضرار الناجمة عن الرحلات البحرية؛ ولم يقتصر أثر قوانين أوليرون على نطاق محلي، بل امتد تأثيرها إلى العديد من الموانئ الأوروبية، حيث اعتمدت كمرجع قانوني في تسوية النزاعات البحرية، مما يعكس أهميتها في إرساء قواعد موحدة للملاحة البحرية ومساهمتها في تطور القانون البحري في مراحله اللاحقة.¹

- **مجموعة قواعد ويسبي (Laws of Wisby):** تُعدّ هذه القواعد من أبرز التقنيات البحرية التي ظهرت خلال القرن الثالث عشر في جزيرة غوتلاند بالسويد، وقد ارتبطت تطبيقها أساسًا بمنطقة بحر البلطيق التي شهدت نشاطًا تجاريًا بحريًا مكثفًا آنذاك²؛ وقد أسهمت هذه القواعد في تطوير التنظيم القانوني للملاحة البحرية، حيث تناولت عددًا من المسائل الجوهرية، من بينها التأمين البحري، وتنظيم المسؤولية الناشئة عن حوادث السفن، إضافة إلى بعض الأحكام المتعلقة بحماية البضائع المنقولة بحرًا. وتميزت هذه القواعد بمحاولتها توحيد الأعراف البحرية السائدة وإضفاء طابع قانوني أكثر استقرارًا عليها.

- **مجموعة قنصلية البحر (Consulate of the Sea):** ظهرت هذه المجموعة في القرن الرابع عشر، وتُعدّ من أهم المصادر التاريخية للقانون البحري في منطقة البحر الأبيض

¹ هاني دويدار، القانون البحري الدولي، دار العلم للملايين، بيروت، لبنان، 2010، ص 78

² بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 15.

المتوسط¹؛ وقد تضمنت مجموعة من القواعد والأعراف البحرية التي كانت مطبقة في إطار النشاط التجاري البحري، خاصة تلك التي كانت تعتمد على محكمة برشلونة التجارية في الفصل في النزاعات البحرية؛ وتميزت هذه القواعد بطابعها العملي، حيث عكست الممارسات الفعلية للتجار والبحارة، وأسهمت في تنظيم الملاحة البحرية وعقود النقل والتجارة البحرية بشكل أكثر دقة.

- **مجموعة مرشد البحر (Guidon de la Mer):** ظهرت هذه المجموعة خلال القرن السادس عشر في مدينة روان الفرنسية،² وتُعدّ من أهم التقنيات التي تناولت التأمين البحري بشكل مفصل؛ وقد تميزت بوضع قواعد دقيقة لتنظيم عقود التأمين البحري، من حيث شروطها وآثارها، إضافة إلى تحديد التزامات المؤمن والمؤمن له، مما ساهم في تطوير هذا المجال وإضفاء طابع قانوني واضح على العلاقات التأمينية البحرية.

ثالثاً: العصر الحديث

مع بداية العصر الحديث، وخاصة عقب الاكتشافات الجغرافية الكبرى خلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر، شهد القانون البحري تطوراً نوعياً ملحوظاً، نتيجة اتساع نطاق الملاحة البحرية وازدهار التجارة الدولية بين القارات؛ وقد أدى هذا التحول إلى ضرورة وضع قواعد قانونية أكثر دقة وتنظيماً لمواكبة هذا النشاط المتزايد.

وفي هذا الإطار، ظهرت تشريعات بحرية متقدمة في عدد من الدول الأوروبية، مثل إسبانيا والبرتغال وهولندا وبريطانيا، حيث عملت هذه الدول على تقنين القواعد البحرية وتنظيم العلاقات الناشئة عن التجارة البحرية.

ويُعدّ القانون البحري البريطاني من أبرز النماذج المتطورة في هذا المجال، إذ شهد تطوراً ملحوظاً منذ القرن السابع عشر، حيث تم وضع قواعد قانونية متكاملة لتنظيم التجارة البحرية، وتحديد المسؤوليات الناشئة عن حوادث السفن، فضلاً عن تنظيم عقود النقل

¹ قنصلية البحر كان لها شهرة أكبر من مجموعة أوليرون، وقد إحتوت على (121 مادة).

² بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 15.

البحري؛ وقد أسهم هذا التطور في تعزيز مكانة بريطانيا كقوة بحرية وتجارية، كما كان له تأثير كبير على تطور القانون البحري الدولي في مراحله اللاحقة.

المطلب الثاني: خصائص القانون البحري

يتميز القانون البحري بجملة من الخصائص التي تمنحه طابعاً مميزاً وتُكرّس استقلاله النسبي عن باقي فروع القانون، وذلك بالنظر إلى خصوصية البيئة البحرية وتعقيد الأنشطة المرتبطة بها؛ فهو من جهة يُعنى بتنظيم علاقات قانونية تنشأ في وسط طبيعي متغير وغير مستقر، الأمر الذي يفرض ضرورة تبني قواعد قانونية مرنة ومتكيفة مع طبيعة المخاطر البحرية، سواء تعلق الأمر بالملاحة أو النقل أو الاستغلال الاقتصادي للبحار.

ويُعدّ القانون البحري قانوناً ذا طابع خاص، يستمد ذاتيته من طبيعة المعاملات البحرية التي تختلف في جوهرها عن المعاملات البرية، سواء من حيث الوسائل المستعملة، كالسفينة، أو من حيث المخاطر المرتبطة بها، كحوادث الغرق والتصادم والأخطار الطبيعية.

ومن ثم، فإن هذه الخصوصية تبرر وجود قواعد قانونية متميزة، سواء في مجال المسؤولية أو العقود أو التأمين، تختلف عن القواعد العامة في القانون المدني أو التجاري.

كما يتسم القانون البحري بطابع دولي واضح، بالنظر إلى أن الملاحة البحرية بطبيعتها تتجاوز الحدود الوطنية، وتعتمد على حركة دائمة بين موانئ دول مختلفة، وهو ما يفرض ضرورة التنسيق والتعاون بين الدول من أجل توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا النشاط؛ وقد تجلّى ذلك في تعدد الاتفاقيات الدولية البحرية التي تسعى إلى تحقيق قدر من الانسجام التشريعي، بما يضمن استقرار المعاملات البحرية وحماية مختلف الأطراف المتدخلة فيها.

وعليه، فإن خصوصية القانون البحري تكمن في كونه يجمع بين الاستقلال الموضوعي والطابع الدولي، مما يجعله فرعاً قانونياً متطوراً يستجيب لمتطلبات التجارة البحرية الحديثة والتحديات التي تفرضها البيئة البحرية العالمية.

الفرع الأول: ذاتية القانون البحري

يُقصد بذاتية القانون البحري تلك الخصوصية التي يتمتع بها هذا الفرع القانوني، والتي تجعله مستقلاً نسبياً عن غيره من فروع القانون، سواء من حيث القواعد التي تحكمه أو

المبادئ التي يقوم عليها؛ وتتبع هذه الذاتية أساسًا من طبيعة النشاط البحري ذاته، الذي يتسم بالتعقيد والمخاطر وتعدد الأطراف، مما يقتضي وجود تنظيم قانوني خاص يستجيب لخصوصيات هذا المجال ويواكب متطلباته العملية.

وتتجلى هذه الذاتية في مجموعة من القواعد والأعراف البحرية التي تميز القانون البحري عن القواعد العامة في القانونين المدني¹ والتجاري²، حيث يعتمد بدرجة كبيرة على تقاليد بحرية راسخة نشأت عبر ممارسات طويلة للبحارة والتجار، قبل أن يتم تقنينها لاحقًا في شكل نصوص قانونية؛ كما أن طبيعة البيئة البحرية، بما تتطوي عليه من مخاطر استثنائية، فرضت تطوير حلول قانونية خاصة، سواء في مجال المسؤولية أو في تنظيم العقود البحرية.

وانطلاقًا من ذلك، يمكن إبراز أهم مظاهر ذاتية القانون البحري فيما يلي:

1 - الطابع الدولي للقانون البحري:

يتميز القانون البحري بطابع دولي واضح، بالنظر إلى أن الملاحة البحرية بطبيعتها نشاط عابر للحدود، لا يقتصر على إقليم دولة معينة، بل يمتد ليشمل مختلف البحار والموانئ العالمية؛ ولهذا السبب، حرصت الدول على توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا المجال من خلال إبرام اتفاقيات ومعاهدات دولية، بهدف تحقيق قدر من الاستقرار والانسجام في المعاملات البحرية؛ وتُعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 من أبرز هذه الاتفاقيات، حيث أرست إطارًا قانونيًا شاملاً ينظم مختلف الجوانب المتعلقة باستخدام البحار والمحيطات.

2 - استقلالية القواعد القانونية البحرية:

¹ الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

² الأمر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

يتسم القانون البحري بامتلاكه مجموعة من القواعد القانونية الخاصة التي ينفرد بها دون غيره من الفروع القانونية، وهو ما يعزز استقلاله الموضوعي؛ ومن بين هذه القواعد، تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري، التي تخضع لنظام قانوني خاص يختلف عن قواعد المسؤولية المدنية التقليدية، إضافة إلى عقود التأمين البحري التي تتميز بأحكام دقيقة تتلاءم مع طبيعة المخاطر البحرية، فضلاً عن قواعد الحجز على السفن التي تخضع لإجراءات خاصة تضمن حماية الدائنين مع مراعاة خصوصية الملاحة البحرية.

وعليه، فإن ذاتية القانون البحري لا تقتصر على كونه فرعاً قانونياً مستقلاً فحسب، بل تمتد لتشمل منظومة متكاملة من القواعد والمبادئ التي تعكس خصوصية البيئة البحرية، وتؤكد حاجته الدائمة إلى تنظيم قانوني متميز يتلاءم مع طبيعته الدولية والعملية.

3 - المرونة في تنظيم العقود البحرية:

يتميز القانون البحري بقدر كبير من المرونة، خاصة في مجال العقود البحرية، كعقود النقل البحري وعقود إيجار السفن، حيث يُترك للأطراف مجال واسع لتحديد شروط التعاقد بما يتلاءم مع طبيعة النشاط البحري ومتطلباته العملية. ويُعدّ هذا الطابع التعاقدي المرن من أبرز سماته، إذ يختلف عن القواعد التقليدية في القوانين الأخرى، ولا سيما القانون المدني، الذي يتسم بدرجة أكبر من الإلزام والتقييد في تنظيم العلاقات التعاقدية.

4 - خصوصية الإثبات في القانون البحري:

يخضع الإثبات في المسائل البحرية لخصوصية تميزه عن القواعد العامة، إذ يغلب عليه الاعتماد على الكتابة كوسيلة أساسية لإثبات التصرفات القانونية، نظراً لأهمية توثيق المعاملات البحرية وتعقيدها. ويُعدّ هذا الاتجاه استثناءً من مبدأ حرية الإثبات المعمول به في المادة التجارية، حيث تفرض طبيعة المعاملات البحرية ضرورة توفر مستندات رسمية، مثل سند الشحن والعقود البحرية، لضمان استقرار المعاملات وحماية حقوق الأطراف.

5 - مبدأ محدودية المسؤولية في القانون البحري¹:

¹ بن الصغير شهر زاد، محاضرات في القانون البحري، مطبوعة موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف 02، 2025/2024، ص 13.

يُعدّ مبدأً محدودية المسؤولية من المبادئ الجوهرية التي يقوم عليها القانون البحري، حيث يُسمح لمالك السفينة أو تجهزها بتحديد مسؤوليته المالية في حدود معينة، بدل تحميله المسؤولية المطلقة عن كافة أمواله؛ ويهدف هذا المبدأ إلى تشجيع الاستثمار في النشاط البحري، نظرًا لما ينطوي عليه من مخاطر كبيرة، مع تحقيق توازن بين مصلحة المستثمرين وحماية حقوق الدائنين.

الفرع الثاني: عالمية القانون البحري

إن الطابع العالمي للقانون البحري ينبع من الطبيعة الدولية للملاحة البحرية، التي تتجاوز الحدود الإقليمية للدول، وتفرض ضرورة وجود قواعد قانونية موحدة تنظم العلاقات الناشئة عنها. ويشمل هذا القانون مختلف الجوانب المرتبطة بالنشاط البحري، من تنظيم السفن والملاحة، إلى معالجة الحوادث البحرية، وتنظيم التجارة الدولية عبر البحار.

وتتجلى عالمية القانون البحري في عدة اعتبارات أساسية، من أهمها:

1- **الطبيعة المشتركة للبحار:** تُعد البحار والمحيطات فضاءات مفتوحة لا تخضع في مجملها لسيادة دولة واحدة، بل تمثل مجالًا مشتركًا يستوجب تنظيمًا دوليًا يضمن حسن استغلاله.

2- **أهمية التجارة الدولية:** يعتمد الاقتصاد العالمي بدرجة كبيرة على النقل البحري، مما يستدعي توحيد القواعد القانونية لضمان انسيابية المبادلات التجارية.

3- **حماية البيئة البحرية:** نظرًا للطابع العابر للحدود للتلوث البحري، فإن مكافحته تتطلب تعاونًا دوليًا وتنسيقًا تشريعيًا بين الدول.

4- **تعزيز الأمن البحري:** يشمل ذلك مكافحة القرصنة البحرية، والتصدي للتهديدات الأمنية التي تستهدف السفن والممرات البحرية، وهو ما يستدعي جهودًا دولية مشتركة.

المبحث الثاني: فروع القانون البحري ومصادره

يُعدّ القانون البحري من الفروع القانونية المتخصصة التي تُعنى بتنظيم مختلف الأنشطة المرتبطة بالملاحة البحرية، حيث تشمل قواعده الجوانب المتعلقة بالسفن، والملاحة، والعقود

البحرية، والمسؤولية الناشئة عنها؛ ونظرًا لتشعب هذا المجال، فقد انقسم إلى عدة فروع رئيسية، يهدف كل منها إلى تنظيم جانب معين من العلاقات البحرية. كما يستند هذا القانون إلى مجموعة متنوعة من المصادر، تشمل التشريعات الوطنية، والاتفاقيات الدولية، والأعراف البحرية، فضلًا عن الاجتهادات القضائية التي تسهم في تفسير وتطوير قواعده.

المطلب الأول: فروع القانون البحري

ينقسم القانون البحري، بالنظر إلى طبيعة العلاقات التي ينظمها، إلى فرعين رئيسيين: القانون البحري العام والقانون البحري الخاص، وذلك تبعًا لكون الدولة طرفًا في العلاقة القانونية من عدمه.

الفرع الأول: القانون البحري العام

يُقصد بالقانون البحري العام ذلك الفرع الذي ينظم العلاقات التي تكون الدولة أو إحدى هيئاتها طرفًا فيها، باعتبارها سلطة عامة تسعى إلى تحقيق المصلحة العامة؛ ويندرج ضمن هذا الفرع عدة أقسام، من أبرزها: القانون الدولي البحري، والقانون الإداري البحري، والقانون الجنائي البحري، والقانون المالي البحري.¹

أولاً: القانون الدولي العام البحري

يُعَدّ القانون الدولي العام البحري أحد أهم فروع القانون الدولي العام، حيث يتولى تنظيم العلاقات بين الدول في المجال البحري، من خلال وضع قواعد قانونية تحكم استخدام البحار والمحيطات. ويشمل هذا القانون تحديد نطاق السيادة البحرية للدول، وتنظيم حقوقها في المياه الإقليمية، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وأعالي البحار، فضلًا عن وضع الضوابط المتعلقة باستغلال الموارد البحرية.

¹ فنطازي خير الدين، القانون البحري، مطبوعة بيداغوجية موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، 2021/2020، ص 04؛ بن الصغير شهر زاد، مرجع سابق، ص 07.

ويهدف هذا الفرع إلى تحقيق التوازن بين مصالح الدول الساحلية وغير الساحلية، سواء في زمن السلم أو الحرب، مع ضمان الاستخدام السلمي والمستدام للبحار. غير أنه يواجه تحديات معاصرة متعددة، من بينها التغيرات المناخية، والصيد غير المشروع، والتلوث البحري، وهو ما يستدعي تعزيز التعاون الدولي ووضع آليات قانونية فعالة لمواجهتها. كما تلعب المنظمات الدولية دورًا محوريًا في تطوير هذا القانون وتطبيقه، من خلال إصدار الاتفاقيات الدولية ومراقبة مدى التزام الدول بها، بما يسهم في تحقيق الأمن والاستقرار في المجال البحري.

ثانياً: القانون الإداري البحري

يتعلق القانون الإداري البحري بتنظيم نشاط الإدارة العامة في المجال البحري، من خلال وضع القواعد التي تحكم تدخل الدولة في تسيير الموانئ، ومراقبة الملاحة البحرية، وضمان سلامة السفن، فضلاً عن حماية البيئة البحرية من مختلف أشكال التلوث. وفي هذا الإطار، تلتزم الدول بوضع سياسات وتشريعات بيئية صارمة تهدف إلى الحد من التلوث البحري، وذلك استناداً إلى التزاماتها الدولية والاتفاقيات البيئية، مثل الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن السفن. وتُعد هذه الجهود تجسيداً لدور الدولة في حماية الموارد البحرية وضمان استدامتها للأجيال القادمة.¹

تتجلى الآليات الإدارية المعتمدة في مجال حماية البيئة البحرية في جملة من الوسائل التنظيمية والرقابية التي تهدف إلى ضمان الامتثال للقواعد القانونية ذات الصلة. ومن بين هذه الآليات، إنشاء هيئات ومؤسسات رقابية متخصصة تُعنى بمتابعة الأنشطة البحرية ومراقبة مدى احترام المعايير البيئية، فضلاً عن صلاحياتها في التدخل الوقائي والردعي عند تسجيل أي خرق للتشريعات المعمول بها.

كما تشمل هذه الأدوات فرض جزاءات إدارية وعقوبات قانونية على المخالفين، سواء تعلّق الأمر بالأفراد أو الشركات أو حتى الجهات المستغلة للمرافق البحرية، وذلك بهدف

¹ مصطفى كمال طه، مصطفى، القانون البحري والإداري: دراسة مقارنة، دار النشر الأكاديمية، مصر، 2020، ص

ردع السلوكيات الضارة بالبيئة البحرية والحد من مظاهر التلوث. ولا تقتصر فعالية هذه التدابير على وجودها القانوني فحسب، بل تتوقف أساسًا على مدى التنسيق والتكامل بين مختلف الجهات الإدارية المختصة، لا سيما الإدارات البحرية والهيئات البيئية، بما يضمن تطبيقًا فعالًا للسياسات البيئية وتحقيق الحماية المستدامة للوسط البحري.¹

ثالثًا: القانون الجنائي البحري

يُعدّ القانون الجنائي البحري أحد الفروع المتخصصة ضمن القانون الجنائي، إذ يتولى تنظيم الجرائم التي تُرتكب في البيئة البحرية أو تلك المرتبطة بنشاط الملاحة البحرية. ويكتسي هذا الفرع أهمية بالغة بالنظر إلى خصوصية الوسط البحري، الذي يتسم باتساعه وتجاوزه للحدود الإقليمية، مما يجعل من مكافحته للجرائم البحرية مسألة تتطلب تنسيقًا دوليًا فعالًا.

وتُعدّ جريمة القرصنة البحرية من أقدم وأخطر الجرائم التي عرفها هذا المجال، حيث خضعت لتنظيم دولي بموجب الاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي أرسّت إطارًا قانونيًا لمكافحة هذه الظاهرة؛ كما يشمل القانون الجنائي البحري جرائم أخرى حديثة نسبيًا، مثل تلويث البيئة البحرية، وتدمير النظم البيئية الحساسة كالشعاب المرجانية، فضلًا عن جرائم الاتجار غير المشروع بالبشر وتهريب المخدرات عبر البحر. وقد شهدت هذه الجرائم تزايدًا ملحوظًا في العقود الأخيرة، نتيجة تطور وسائل النقل البحري واتساع نطاق التجارة الدولية، الأمر الذي استدعى تدخلًا تشريعيًا صارمًا على المستويين الوطني والدولي، بهدف تعزيز آليات الردع وضمان الأمن البحري.

رابعًا: القانون المالي البحري

يمثل القانون المالي البحري الإطار القانوني الذي ينظم المعاملات المالية المرتبطة بالنشاط البحري، حيث يشمل مختلف الوسائل القانونية التي تُستخدم في تمويل واستغلال السفن، كالقروض البحرية، والرهن البحري، والتأمين البحري؛ ويهدف هذا الفرع إلى تحقيق

¹ لطيف جبر كومانبي، الإدارة البحرية والقانون الدولي، المركز العربي للنشر، العراق، 2019، ص 95.

توازن دقيق بين مصالح الدائنين البحريين من جهة، وملاك السفن والمستثمرين من جهة أخرى.

وتُعَدّ السفن من الأصول الرأسمالية ذات القيمة العالية، الأمر الذي يستلزم توفير مصادر تمويل ضخمة لاقتنائها أو استغلالها؛ وفي هذا السياق، يُعتبر الرهن البحري من أهم الضمانات القانونية التي تعتمد عليها البنوك والمؤسسات المالية، إذ يمنحها حقًا عينيًا على السفينة يضمن استيفاء ديونها في حال عدم الوفاء؛ كما يسهم هذا النظام في تشجيع الاستثمار في قطاع النقل البحري، من خلال توفير الحماية القانونية اللازمة للممولين.

الفرع الثاني: القانون البحري الخاص

يُقصد به ذلك الفرع الذي ينظم العلاقات القانونية التي تنشأ بين الأشخاص الخاصة في المجال البحري، سواء كانوا أفرادًا أو شركات. ويشمل هذا الفرع عدة مجالات قانونية متكاملة، من بينها القانون المدني البحري، والقانون الدولي الخاص البحري، والقانون التجاري البحري، إضافة إلى قانون العمل البحري.

أولاً: القانون المدني البحري

يطلق الفقه هذا المصطلح على مجموعة القواعد التي تنظم الجوانب المدنية المرتبطة بالنشاط البحري، خاصة ما يتعلق بحقوق الامتياز البحرية، والرهن البحري، وعقود استئجار السفن وبيعها، فضلاً عن الأحكام المتعلقة بملكية السفن؛ وتتميز هذه القواعد بخصوصيتها، إذ تتلاءم مع طبيعة الأموال البحرية وما يحيط بها من مخاطر واعتبارات اقتصادية.

ثانياً: القانون الدولي الخاص البحري

إن القانون الدولي الخاص البحري يعد فرعاً دقيقاً من فروع القانون البحري الخاص، حيث يهتم بتنظيم العلاقات القانونية ذات العنصر الأجنبي في المجال البحري؛ ويعالج هذا الفرع مسائل متعددة، من بينها تحديد جنسية السفن، والقانون الواجب التطبيق على العقود البحرية، والاختصاص القضائي في المنازعات البحرية الدولية.

وتبرز أهمية هذا الفرع في ظل تنامي التجارة البحرية العالمية وتعدد الأطراف المتدخلة في العمليات البحرية، مما يستوجب وجود قواعد واضحة لحل تنازع القوانين وتحديد

الجهة القضائية المختصة؛ كما تلعب الاتفاقيات الدولية، والاجتهادات القضائية، والفقهاء القانوني دوراً محورياً في تطوير هذا المجال وتعزيز فعاليته.

ثالثاً: القانون التجاري البحري

إن القانون التجاري البحري يعتبر أحد الفروع المتخصصة في إطار القانون التجاري، حيث يتولى تنظيم الأنشطة التجارية المرتبطة بالملاحة البحرية، كعقود النقل البحري، وعقود الشحن، والتأمين البحري، فضلاً عن عمليات بيع وشراء السفن واستغلالها التجاري.

ويستمد هذا الفرع قواعده من مصادر متعددة، تشمل التشريعات الوطنية، والاتفاقيات الدولية، والأعراف البحرية، التي تلعب دوراً هاماً في تنظيم المعاملات البحرية؛ ويهدف القانون التجاري البحري إلى تحقيق التوازن بين مصالح مختلف الأطراف المتدخلة في النشاط البحري، وضمان سلامة واستقرار المعاملات التجارية.

ومن خلال دراسة هذا الفرع، يمكن فهم الإطار القانوني الذي يحكم التجارة البحرية، بما يسهم في تعزيز الثقة بين الفاعلين الاقتصاديين وتطوير قطاع النقل البحري في ظل العولمة الاقتصادية.

رابعاً: قانون العمل البحري

إن قانون العمل البحري يعد أحد الفروع المتخصصة التي تعنى بتنظيم العلاقات القانونية الناشئة بين العاملين في قطاع الملاحة البحرية، من بحارة وأطقم السفن، وبين أصحاب السفن أو تجهيزها، وذلك في إطار يوازن بين متطلبات النشاط البحري وضرورة حماية العنصر البشري العامل فيه؛ ويكتسي هذا الفرع أهمية خاصة نظراً لخصوصية بيئة العمل البحري، التي تتسم بالمخاطر وبعدها عن الرقابة المباشرة، فضلاً عن الطبيعة الدولية للعلاقات المهنية في هذا المجال.

ويشمل قانون العمل البحري مجموعة من القواعد التي تحدد حقوق وواجبات كل من العامل وصاحب العمل، حيث ينظم شروط العمل على متن السفن، وأحكام التوظيف، والأجور، وساعات العمل، وظروف الإقامة، إضافة إلى قواعد السلامة والصحة المهنية، والتعويض

عن الإصابات المهنية؛ كما يولي عناية خاصة بضمان الحد الأدنى من الحماية الاجتماعية للبحارة، بما يتماشى مع المعايير الدولية ذات الصلة.

ويستمد هذا الفرع قوته القانونية من تعدد مصادره، إذ يركز على التشريعات الوطنية، والاتفاقيات الدولية المنظمة للعمل البحري، فضلاً عن الأعراف البحرية التي تشكل جزءاً مهماً من تنظيم هذا المجال؛ كما تسهم الدراسات الفقهية والأبحاث القانونية في تطوير أحكامه وتكييفها مع التحولات التي يشهدها قطاع النقل البحري.

وعليه، فإن قانون العمل البحري يمثل إطاراً قانونياً أساسياً يهدف إلى تحقيق توازن عادل بين مصالح أصحاب السفن وضمان حقوق البحارة، بما يعزز الاستقرار المهني داخل هذا القطاع الحيوي، ويسهم في رفع كفاءة وأمن الملاحة البحرية على الصعيدين الوطني والدولي.¹

المطلب الثاني: مصادر القانون البحري

يعد القانون البحري منظومة قانونية متكاملة تتكون من مجموعة من القواعد التي تنظم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية واستغلال السفن بمختلف صورها؛ ونظراً لخصوصية هذا المجال وتداخله مع الأنظمة القانونية الدولية والوطنية، فإن هذه القواعد لا تستمد من مصدر واحد، بل تتعدد مصادرها وتتنوع.

ويمكن تصنيف مصادر القانون البحري إلى مصادر رسمية (أصلية وملزمة)، تشمل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية والعرف البحري، ومصادر تفسيرية أو احتياطية، تتمثل في الاجتهاد القضائي والفقه القانوني، والتي تسهم في توضيح وتفسير القواعد القانونية وتطويرها؛ ومن خلال هذا المطلب، سيتم تناول هذه المصادر وبيان دور كل منها في بناء وتطوير أحكام القانون البحري.

¹ اتفاقية العمل البحري 2006، دخلت حيز النفاذ دولياً بتاريخ: 2013/08/20.

الفرع الأول: المصادر الرسمية (الأصلية - الملزمة)

إن المصادر الرسمية تعد الأساس الذي تستند إليه القواعد القانونية البحرية، حيث تتمتع بقوة إلزامية تفرض على القاضي الرجوع إليها عند الفصل في النزاعات؛ وتنقسم هذه المصادر إلى نوعين رئيسيين: التشريع من جهة، والعرف والعادات البحرية من جهة أخرى.

أولاً: التشريع

يُعتبر التشريع المصدر الرئيسي والأكثر أهمية في القانون البحري، حيث يتضمن مجموعة القواعد القانونية المكتوبة التي تصدرها السلطة التشريعية بهدف تنظيم مختلف الأنشطة البحرية؛ ويشمل ذلك تقنيات القانون البحري، فضلاً عن النصوص القانونية اللاحقة التي تصدر لتفسير هذه القواعد أو استكمالها أو تعديلها بما يتلاءم مع التطورات المستجدة في المجال البحري.

ويتعين على القاضي، عند نظره في النزاعات البحرية، أن يُعطي الأولوية للتشريع باعتباره المصدر الأصلي، فلا يلجأ إلى غيره من المصادر إلا في حال غياب نص قانوني صريح. ويمكن الدور الأساسي للتشريع في توفير إطار قانوني واضح ومستقر ينظم مجالات متعددة، مثل الملاحة البحرية، والنقل البحري، والتجارة البحرية، والسلامة البحرية، مما يساهم في تحقيق الأمن القانوني واستقرار المعاملات في هذا القطاع الحيوي.

ويشمل التشريع البحري نوعين رئيسيين:

التشريعات الوطنية:

وهي القوانين التي تصدرها الدولة لتنظيم الأنشطة البحرية داخل نطاق سيادتها الإقليمية، حيث تختلف هذه التشريعات من دولة إلى أخرى تبعاً لسياساتها الاقتصادية والبحرية واحتياجاتها التنظيمية.

الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:

تُعَدّ الاتفاقيات الدولية من المصادر الأساسية للقانون البحري، نظراً للطابع الدولي للملاحة البحرية. وتكتسب هذه الاتفاقيات قوة إلزامية داخل النظام القانوني الوطني متى صادقت

عليها الدولة وتم إدماجها في تشريعها الداخلي؛ وعندئذٍ، يلتزم القاضي بتطبيقها باعتبارها جزءاً من المنظومة القانونية الوطنية.

تجدر الإشارة إلى أن المعاهدات والاتفاقيات الدولية تُعدّ جزءاً لا يتجزأ من منظومة التشريع البحري، وذلك بالنظر إلى الطبيعة الدولية لهذا الفرع القانوني، الذي يتجاوز في تنظيمه الحدود الوطنية؛ وتكتسب هذه المعاهدات قوتها الإلزامية داخل النظام القانوني الداخلي متى قامت الدولة بالتصديق عليها وفق الإجراءات الدستورية المعتمدة، وأتبع ذلك بإدماجها ضمن تشريعها الوطني، سواء بشكل صريح أو ضمني.

وبناءً على ذلك، يلتزم القاضي الوطني بتطبيق أحكام هذه الاتفاقيات عند نظره في النزاعات البحرية، متى كانت نافذة في الدولة، بل وقد تتمتع في بعض الأنظمة القانونية بسمو على القوانين الداخلية، خاصة إذا تعلّق الأمر بتنظيم علاقات ذات طابع دولي؛ ويعكس هذا التوجه حرص المشرّع على تحقيق الانسجام بين القانون الوطني والقانون الدولي، بما يضمن توحيد القواعد القانونية المنظمة للملاحة البحرية.

ومن أبرز هذه الاتفاقيات الدولية تلك التي تهدف إلى تنظيم استخدام البحار والمحيطات، وتوحيد قواعد النقل البحري، وتعزيز السلامة البحرية، وحماية البيئة البحرية من التلوث، وهو ما يؤكد الدور المحوري للمعاهدات الدولية في تطوير القانون البحري وإرساء قواعده الحديثة.

وسوف نعكف على ذكر أبرز المعاهدات الدولية التي تُشكّل ركيزة أساسية في تنظيم القانون البحري:

- **اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (UNCLOS):** هذه الاتفاقية تعد بمثابة الدستور الدولي للبحار، إذ وضعت إطاراً قانونياً شاملاً ينظم استخدام البحار والمحيطات، ويحدد بدقة حقوق الدول الساحلية وغير الساحلية، والتزاماتها في مجالات السيادة البحرية، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، فضلاً عن تنظيم استغلال الموارد البحرية.
- **اتفاقية المنظمة البحرية الدولية (IMO):** تضطلع هذه الاتفاقيات بدور محوري في تنظيم السلامة البحرية، ومنع التلوث الناجم عن السفن، وتحديد المسؤولية عن الأضرار

البيئية، حيث تعمل على توحيد المعايير التقنية والقانونية التي تضمن سلامة الملاحة البحرية على المستوى الدولي.

• اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 (SOLAS) : تهدف هذه الاتفاقية إلى وضع معايير دقيقة لضمان سلامة السفن وحماية الأرواح في البحر، من خلال تنظيم شروط بناء السفن وتجهيزها، وتحديد متطلبات السلامة الواجب توافرها أثناء الرحلات البحرية.

• اتفاقية ماربول لمنع التلوث البحري من السفن لسنتي 1973 / 1978

(MARPOL): تُعنى هذه الاتفاقية بوضع قواعد دولية صارمة للحد من التلوث البحري بمختلف أشكاله، سواء الناتج عن المواد النفطية أو الكيميائية أو النفايات، مما يعكس الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية.

• اتفاقية نيروبي لسنة 2007 بشأن إزالة الحطام البحري: تستهدف هذه الاتفاقية تنظيم مسألة إزالة حطام السفن التي تشكل خطرًا على الملاحة البحرية أو البيئة، مع تحديد مسؤوليات الدول وأصحاب السفن في هذا المجال.

وبناءً على ما سبق، يُعدّ التشريع المصدر الأول الذي يلجأ إليه القاضي عند الفصل في النزاعات البحرية، ولا يقتصر ذلك على نصوص القانون البحري فقط، بل يمتد ليشمل التشريعات المكملة له، وكذا القواعد العامة الواردة في القانون المدني والتجاري، في الحالات التي يغيب فيها نص خاص؛ كما يلتزم القاضي بتطبيق المعاهدات الدولية البحرية التي صادقت عليها الدولة، باعتبارها جزءًا من المنظومة القانونية الوطنية.

ثانياً: العرف والعادات البحرية

يُعتبر العرف البحري من أقدم المصادر التي ساهمت في نشأة وتطور القانون البحري، حيث شكّلت العادات والتقاليد البحرية الأساس الأول لتنظيم العلاقات بين البحارة والتجار قبل ظهور القواعد القانونية المكتوبة؛ فقد اعتمدت المجتمعات البحرية منذ القدم على قواعد غير مدونة لتنظيم أنشطتها التجارية والملاحية، وهو ما ساهم لاحقًا في تقنين هذه الأعراف ضمن تشريعات رسمية.

ويُقصد بالعرف ذلك السلوك المتكرر الذي درج الأفراد على اتباعه لفترة زمنية طويلة، مع شعورهم بالزاميته القانونية؛ أما العادات البحرية، فهي مجموعة الممارسات العملية التي استقر عليها العمل في الأوساط البحرية، واعتُمدت كقواعد لتنظيم العلاقات البحرية وتحقيق الاستقرار في المعاملات.

ولا يزال العرف البحري يحتفظ بمكانة هامة في القانون البحري المعاصر، حيث تلجأ إليه المحاكم والهيئات المختصة لتفسير النصوص القانونية وسدّ ما قد يعثرها من نقص أو غموض؛ كما أن التطور التشريعي لم يُلغِ دور العرف، بل عزّزه من خلال الاعتراف به كمصدر قانوني مكمل، خاصة في ظل الطبيعة العملية والديناميكية للنشاط البحري.

الفرع الثاني: المصادر التفسيرية

تتمثل المصادر التفسيرية للقانون البحري في كل من الاجتهاد القضائي والفقهاء القانوني، حيث تساهم هذه المصادر في توضيح القواعد القانونية وتفسيرها، دون أن تتمتع بالقوة الإلزامية للمصادر الرسمية.

أولاً: الاجتهاد القضائي

يُقصد بالاجتهاد القضائي مجموع الأحكام والقرارات التي تصدرها المحاكم بمختلف درجاتها، والتي تساهم في تفسير النصوص القانونية وتطبيقها على الوقائع المعروضة أمام القضاء. ويكتسي الاجتهاد القضائي أهمية خاصة في مجال القانون البحري، نظراً لطبيعته المتطورة وتداخله مع قواعد القانون الدولي والاتفاقيات البحرية.

وتلعب الأحكام القضائية دوراً بارزاً في توضيح معاني النصوص القانونية البحرية، خاصة في الحالات التي تتسم بالغموض أو النقص التشريعي، حيث يستأنس القضاء بالسوابق القضائية لتوجيه تفسيرهم؛ ومع ذلك، فإن هذه السوابق لا تكتسي طابع الإلزام، إذ لا يُلزم القاضي باتباع حكم سابق، وإنما يستعين به كمرجع استرشادي يعزز اجتهاده القضائي.

تضطلع المحاكم بدور محوري في تفسير وتطبيق القواعد القانونية في مجال القانون البحري، لاسيما فيما يتعلق بالعقود البحرية، مثل عقود النقل البحري وعقود التأمين البحري،

التي غالبًا ما تتسم بالتعقيد والتشعب؛ ويبرز هذا الدور بشكل خاص في الحالات التي يشوب فيها الغموض النصوص القانونية أو عند نشوء نزاعات بين الأطراف المتعاقدة، حيث يتدخل القضاء لتحديد المقصود من الشروط التعاقدية وتكييفها بما يتلاءم مع طبيعة المعاملات البحرية.

ولا يقتصر دور القضاء على مجرد التطبيق الحرفي للنصوص، بل يمتد إلى أعمال مبادئ العدالة والإنصاف، مع مراعاة متطلبات التجارة البحرية الدولية، بما يضمن تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف المتعاقدة واستقرار المعاملات البحرية.¹

ونظرًا للطابع الدولي الذي يميز القانون البحري، فإن الاجتهاد القضائي لا يظل حبيس الإطار الوطني، بل يتأثر إلى حد كبير بالاجتهادات الصادرة عن المحاكم الأجنبية والمحاكم الدولية المختصة في المجال البحري. وفي هذا السياق، قد تستأنس المحاكم الوطنية بالسوابق القضائية الدولية عند تفسير القواعد القانونية الوطنية، خاصة في المسائل ذات البعد الدولي، كحوادث التصادم البحري، وتحديد مسؤولية الناقل البحري، وغيرها من القضايا التي تتطلب توحيدًا في الفهم والتطبيق القانوني.

وعليه، يُعدّ الاجتهاد القضائي أداة فعّالة في تطوير القانون البحري، من خلال إرساء مبادئ قانونية تسهم في سدّ الفراغ التشريعي ومواكبة التطورات المتسارعة في مجال الملاحة والتجارة البحرية.²

ثانياً: الفقه القانوني

يُعدّ الفقه القانوني من أهم المصادر التفسيرية في مجال القانون البحري، إذ يضطلع بدور بارز في شرح وتحليل وتفسير النصوص القانونية ذات الصلة بالملاحة البحرية؛ وعلى الرغم من أن آراء الفقهاء لا تتمتع بقوة إلزامية، إلا أنها تشكل مرجعًا علميًا يُستأنس به من قبل

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر العربي، مصر 2010، ص 143.

² وجدي حاطوم، القانون البحري المقارن، المركز القومي للبحوث القانونية، مصر، 2020، ص 155.

القضاة عند الفصل في النزاعات، كما يسترشد بها المشرع في تطوير النصوص القانونية وتحديثها¹.

ويُسهم الفقه من خلال الدراسات المتخصصة والشروحات التحليلية في توضيح الأحكام القانونية البحرية، خاصة تلك التي تتسم بالغموض أو التعقيد، حيث يعمل على إبراز أوجه القصور أو التناقض في بعض النصوص، ويقترح الحلول القانونية المناسبة لتجاوزها؛ كما يساعد في تفسير القواعد القانونية بما يتلاءم مع طبيعة النشاط البحري وتطوره المستمر، وهو ما يعزز فعالية تطبيق القانون في الواقع العملي.

ومن خلال هذا الدور التفسيري، يسهم الفقه في مواكبة المستجدات التي يشهدها قطاع الملاحة البحرية، سواء على الصعيد التقني أو الاقتصادي، مما يؤدي إلى تكييف القواعد القانونية مع التحديات الحديثة، كالتطور التكنولوجي في النقل البحري، وتزايد المخاطر البيئية، وتعدد العلاقات التجارية الدولية.

كما تُعدّ آراء الفقهاء سنداً مهماً للقضاء، حيث يلجأ القضاة إليها لتدعيم اجتهاداتهم وتفسير النصوص القانونية بشكل يحقق العدالة ويضمن استقرار المعاملات البحرية؛ ويبرز هذا الدور بشكل خاص في القضايا التي تتسم بغياب نصوص قانونية صريحة أو بوجود تعارض في تفسيرها.

وختاماً لهذا الفصل، يتضح أن القانون البحري يُعدّ من أكثر الفروع القانونية تطوراً وحيوية، بالنظر إلى طابعه الدولي وارتباطه الوثيق بالتجارة العالمية والنقل البحري. وقد ساهمت الجهود الدولية والتشريعات الوطنية في إرساء قواعد قانونية متقدمة لتنظيم هذا المجال، غير أن التحديات المعاصرة، كحماية البيئة البحرية، ومكافحة الجرائم البحرية، وتزايد حركة التجارة الدولية، لا تزال تفرض ضرورة تعزيز التعاون بين الدول والمنظمات الدولية.

وعليه، فإن تطوير القانون البحري يظل رهيناً بمدى قدرة الأنظمة القانونية على التكيف مع هذه التحولات، من خلال تحديث التشريعات، وتفعيل دور الاتفاقيات الدولية، وتعزيز

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص 19.

الاجتهاد القضائي والفقه القانوني، بما يضمن تحقيق الأمن القانوني والاستقرار في المعاملات البحرية على المستويين الوطني والدولي.

الفصل الأول: الملاحة البحرية

تُعَدّ الملاحة البحرية من الأنشطة الحيوية التي تقوم على التنقل عبر البحار والمحيطات بواسطة السفن، وذلك لتحقيق أغراض متعددة، في مقدمتها النقل البحري للبضائع والأشخاص، فضلاً عن الأنشطة الاقتصادية الأخرى كالصيد واستغلال الموارد البحرية؛ وتُعتبر السفينة الأداة الأساسية التي تقوم عليها هذه الملاحة، حيث تتنوع من حيث الشكل والحجم والتجهيز بحسب طبيعة النشاط الذي تؤديه.

ولا تقتصر الملاحة البحرية على الوسائل المادية فحسب، بل تقوم كذلك على مجموعة من الأشخاص الذين يُعرفون بأشخاص الملاحة البحرية، ومن أبرزهم مالك السفينة، والربان، والطاقم، والمجهز، حيث يضطلع كل منهم بدور محدد في تشغيل السفينة وضمان سلامة الرحلة البحرية، وفق إطار قانوني ينظم حقوقهم والتزاماتهم.

المبحث الأول: مفهوم الملاحة البحرية

تُعتبر الملاحة البحرية من أقدم وسائل الاتصال والنقل التي عرفت البشرية، حيث ساهمت عبر التاريخ في ربط الحضارات وتطوير المبادلات التجارية والثقافية بين الشعوب؛ وتقوم هذه الملاحة على توجيه السفن عبر المسطحات المائية بطريقة آمنة ومنظمة، بما يحقق الكفاءة في التنقل ويقلل من المخاطر البحرية.

وسنتناول في هذا المبحث مفهوم الملاحة البحرية، من خلال تعريفها، وبيان أدواتها الأساسية وهي السفينة، إضافة إلى تحديد الأشخاص القائمين عليها، المعروفين بأشخاص الملاحة البحرية.

المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية ومجالاتها

نظراً للأهمية البالغة التي تكتسبها الملاحة البحرية على الصعيد الدولي، فقد حظيت باهتمام الفقه والتشريعات الوطنية، مما أدى إلى تعدد تعريفاتها تبعاً للزاوية التي يُنظر إليها منها؛ وعليه، سيتم التطرق إلى تعريف الملاحة البحرية في الفقه، وفي بعض التشريعات المقارنة، لا سيما التشريع الفرنسي، ثم في التشريع الجزائري، قبل بيان أهم مجالاتها.

الفرع الأول: تعريف الملاحة البحرية

في الفقه القانوني، تُعرف الملاحة البحرية بأنها النشاط الذي يُعنى بتنظيم حركة السفن عبر البحار والمحيطات، وما يرتبط بها من علاقات قانونية، سواء تعلق الأمر بحقوق وواجبات مالكي السفن، أو التزامات الناقلين، أو حقوق الركاب، فضلاً عن القواعد المنظمة للمخاطر البحرية، كحوادث التصادم والغرق.

وقد اختلف الفقه في تحديد مفهوم الملاحة البحرية تبعاً للمعيار المعتمد في تعريفها؛ إذ ذهب اتجاه أول إلى تعريفها استناداً إلى المعيار المكاني، فاعتبرها كل نشاط ملاحي يُمارس في البحر، بينما تبنى اتجاه آخر المعيار الموضوعي (الآلي)، فربطها بالأداة المستعملة، أي السفينة، بحيث يُعدّ كل نشاط يتم بواسطة السفينة ملاحة بحرية، بغض النظر عن مكان ممارسته¹.

أما في التشريع الفرنسي، فقد تم تعريف الملاحة البحرية باعتبارها مجموع الأنشطة التي تتعلق باستخدام السفن في نقل البضائع والأشخاص عبر البحار والمحيطات، مع التركيز على تنظيم العلاقات القانونية بين مختلف الأطراف المتدخلة، وتحديد المسؤوليات المدنية والتجارية الناشئة عن الحوادث البحرية.

وفيما يتعلق بالتشريع الجزائري، فقد تناول المشرع مفهوم الملاحة البحرية في نصوص القانون البحري، فقد عرف المشرع الملاحة البحرية من خلال المادة 161 بأن الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون، بما في ذلك المياه الداخلية، بواسطة السفن المحددة قانوناً؛ ويُلاحظ أن المشرع الجزائري قد جمع في تعريفه بين المعيار المكاني والمعيار الآلي، وهو ما يعكس توجهًا تشريعيًا دقيقًا يهدف إلى الإحاطة بمختلف صور الملاحة البحرية.

ونجد أن الملاحة البحرية تشمل عدة مجالات أساسية، تتنوع بحسب الأهداف والوظائف التي تؤديها، ومن أبرزها:

¹ بن الصغير شهر زاد، مرجع سابق، ص 20.

1-النقل البحري: ويشمل نقل البضائع والأشخاص عبر البحار، ويُعدّ من أهم ركائز التجارة الدولية.

2-الصيد البحري واستغلال الموارد: ويتعلق بالأنشطة المرتبطة باستخراج الموارد البحرية، سواء كانت حية أو غير حية.

3-الأنشطة المساعدة للملاحة: مثل خدمات الإرشاد البحري، وصيانة وإصلاح السفن، وتزويدها بالوقود والمؤن، وهي أنشطة ضرورية لضمان استمرارية الملاحة.

4-الأنشطة السياحية البحرية: وتشمل الرحلات البحرية الترفيهية والسياحية، التي أصبحت تشكل قطاعًا اقتصاديًا متناميًا.

الفرع الثاني: مجالات الملاحة البحرية

تتم الملاحة البحرية ضمن نطاقات جغرافية وقانونية متعددة، تختلف من حيث طبيعتها القانونية ومدى خضوعها لسيادة الدولة الساحلية. وقد عملت الأمم المتحدة من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على وضع إطار قانوني دولي شامل يحدد مختلف المناطق البحرية، ويبين القواعد المنظمة للملاحة في كل منها، تبعًا لمدى تمتع الدولة الساحلية بالسيادة أو بالحقوق السيادية.

وبناءً على ذلك، تنقسم المجالات البحرية إلى قسمين رئيسيين: مجالات خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، وأخرى لا تخضع لهذه السيادة، بل تُنظم وفق قواعد القانون الدولي.

أولاً: المجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

تشمل هذه الفئة من المجالات البحرية المناطق التي تمارس فيها الدولة الساحلية سيادتها الكاملة أو بعض مظاهرها، وتتمثل أساسًا في المياه الداخلية والبحر الإقليمي.

1- المياه الداخلية للدولة الساحلية: تُعرّف المياه الداخلية بأنها تلك المساحات المائية الواقعة بين الساحل وخط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي¹، وتُعدّ جزءًا لا يتجزأ من الإقليم الوطني للدولة الساحلية؛ وبناءً على ذلك، تخضع هذه المياه لسيادة الدولة

¹ بوغزالة محمد ناصر، القانون الدولي العام، الجزء الثالث، المجال الوطني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998، ص 105.

الكاملة، سواء من حيث السلطة التشريعية أو القضائية أو التنفيذية، شأنها في ذلك شأن الإقليم البري.

وتتمثل هذه السيادة في تمكين الدولة من تنظيم مختلف الأنشطة التي تُمارس داخل هذه المياه، بما في ذلك الملاحة، واستغلال الموارد، وحماية البيئة البحرية، فضلاً عن فرض رقابتها القانونية والقضائية على كل ما يجري داخل هذا النطاق؛ كما تطبق القوانين الوطنية بشكل كامل داخل المياه الداخلية، دون التقيد بالقيود المفروضة في المناطق البحرية الأخرى.

وتتميز المياه الداخلية عن غيرها من المناطق البحرية، كالمياه الإقليمية أو أعالي البحار، بكونها تخضع لسيادة مطلقة للدولة الساحلية، إذ لا تتمتع السفن الأجنبية فيها بحق المرور التلقائي، بل يخضع دخولها لإرادة الدولة وتنظيمها.

وتشمل المياه الداخلية عدة صور، من أبرزها: الخلجان، والشواطئ، والموانئ، وغيرها من المسطحات المائية المرتبطة بالإقليم الساحلي للدولة.

أ- **الخلجان:** تُعدّ من أهم مكونات المياه الداخلية، وهي مسطحات مائية تتغلغل في اليابسة، وتكون محاطة بها من ثلاث جهات، وتتصل بالبحر أو المحيط عبر فتحة أو مدخل مائي؛ وتكتسي الخلجان أهمية خاصة، سواء من الناحية الاقتصادية باعتبارها مواقع ملائمة لإنشاء الموانئ، أو من الناحية البيئية لما تحتويه من نظم إيكولوجية متميزة.

ب- **الشواطئ:** يُقصد بها المنطقة التي يلتقي فيها البحر باليابسة على امتداد الساحل الوطني، وتشمل هذه المنطقة المساحات التي تغمرها المياه عند حالة المدّ، وتتحسر عنها عند حالة الجزر. كما تدخل ضمنها مصبات الأنهار وكل المسطحات التي تقع داخل الخط الذي تبلغه المياه في أعلى حالات المد، شريطة ألا تتجاوز هذه المساحات الحد الأقصى لعرض البحر الإقليمي؛ وتخضع هذه المناطق لنظام قانوني يراعي طبيعتها الخاصة باعتبارها مجالاً انتقالياً بين اليابسة والبحر.

ج- الموانئ: تُعدّ من أبرز المرافق الحيوية ضمن المياه الداخلية، وهي منشآت بحرية مهيأة لاستقبال السفن، وتسهيل عمليات الشحن والتفريغ، وتقديم الخدمات اللوجستية المختلفة؛ وتضطلع الموانئ بدور محوري في تنشيط التجارة الدولية، كما تخضع لتنظيم قانوني دقيق يحدد شروط دخول السفن وإقامتها، ويكفل ضمان الأمن والسلامة البحرية.

2 - البحر الإقليمي (المياه الإقليمية): يُقصد به ذلك الحزام البحري الملاصق لسواحل الدولة، والذي يمتد من خط الأساس لمسافة محددة في عرض البحر. وقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 عرض هذا النطاق بما لا يتجاوز اثني عشر (12) ميلاً بحرياً.

وتتمتع الدولة الساحلية في هذا المجال البحري بسيادة قانونية، تشمل المياه وفضاءها الجوي وقاعها وباطن أرضها، بما يخول لها استغلال الموارد الطبيعية، وتنظيم الأنشطة الاقتصادية، وضمان الأمن والنظام العام.

غير أن هذه السيادة ليست مطلقة، بل ترد عليها بعض القيود التي يفرضها القانون الدولي، تحقيقاً للتوازن بين مصالح الدولة الساحلية ومبدأ حرية الملاحة البحرية. ومن أبرز هذه القيود:

حق المرور البريء: حيث تُمنح السفن الأجنبية حق المرور عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية، شريطة أن يكون هذا المرور سريعاً وغير ضار بأمن الدولة أو نظامها العام.

تنظيم وضعية السفن الأجنبية: إذ تحتفظ الدولة الساحلية بحق اتخاذ التدابير اللازمة لتنظيم وجود السفن الأجنبية داخل بحرها الإقليمي، بما يضمن احترام قوانينها وحماية مصالحها السيادية.

وعليه، فإن البحر الإقليمي يُمثل منطقة وسطى تجمع بين سيادة الدولة الساحلية ومتطلبات النظام القانوني الدولي، مما يجعله مجالاً قانونياً متوازناً بين الاعتبارات الوطنية والدولية.¹

¹ بوغزالة محمد ناصر، مرجع سابق، ص 145.

ثانيا: المجالات البحرية الخارجة عن نطاق السيادة الكاملة للدولة الساحلية

يقصد بالمجالات البحرية غير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية تلك المناطق التي تقع خارج نطاق المياه الداخلية والبحر الإقليمي، والتي لا تبشر فيها الدولة سيادة إقليمية كاملة، وإنما تمارس فيها - في بعض الحالات - اختصاصات محدودة أو حقوقاً وظيفية تقرّها قواعد القانون الدولي للبحار؛ وقد نظّمت هذه المجالات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، التي وضعت إطاراً قانونياً دقيقاً يحدد طبيعة هذه المناطق ونطاق الصلاحيات المقررة للدول الساحلية وغيرها من الدول.

وتشمل هذه المجالات البحرية أساساً: المنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، وأعالي البحار، حيث تختلف من حيث المركز القانوني ودرجة الاختصاص الممنوح للدولة الساحلية في كل منها.

1- المنطقة المتاخمة (Contiguous Zone) : وهي نطاق بحري يلي مباشرة البحر الإقليمي، ويمتد إلى مسافة لا تتجاوز أربعة وعشرين (24) ميلاً بحرياً من خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي. وتُعد هذه المنطقة بمثابة حزام رقابي تمارسه الدولة الساحلية خارج حدود سيادتها الإقليمية، دون أن ترقى سلطتها فيها إلى مستوى السيادة الكاملة.

ويتميّز النظام القانوني للمنطقة المتاخمة بكونه يقوم على اختصاص وظيفي محدود، يهدف إلى تمكين الدولة الساحلية من حماية مصالحها الأساسية، دون الإخلال بمبدأ حرية الملاحة البحرية الذي يظل قائماً في هذه المنطقة.

وفي هذا الإطار، تمارس الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة صلاحيات رقابية محددة، تتمثل أساساً في:

- منع مخالفة قوانينها وأنظمتها ذات الطابع الجمركي أو المالي أو المتعلقة بالهجرة أو بالصحة، وذلك داخل إقليمها أو في بحرها الإقليمي؛
- ملاحقة ومعاينة الأفعال المخالفة التي تكون قد ارتكبت بالفعل داخل هذا الإقليم أو في نطاق البحر الإقليمي.

وعليه، فإن وظيفة المنطقة المتاخمة تتسم بطابع وقائي وردعي، إذ تمكّن الدولة من اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الإضرار بمصالحها الحيوية، دون أن تمس بحرية الملاحة أو بحقوق الدول الأخرى في استخدام هذه المنطقة وفقاً لأحكام القانون الدولي.¹

استكمالاً لبيان المجالات البحرية التي لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية، تجدر الإشارة إلى أن النظام القانوني الدولي، كما قرره اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، قد ميّز بين عدة مناطق بحرية تختلف من حيث طبيعتها القانونية ونطاق الحقوق المقررة فيها، ومن أبرزها: المنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، وأعالي البحار.

2- المنطقة الاقتصادية الخالصة (Exclusive Economic Zone - EEZ): تُعدّ المنطقة الاقتصادية الخالصة نطاقاً بحرياً يمتد من حدود البحر الإقليمي إلى مسافة لا تتجاوز مائتي (200) ميل بحري من خط الأساس؛ وتتمتع الدولة الساحلية في هذه المنطقة بحقوق سيادية ذات طبيعة اقتصادية، دون أن ترقى إلى مستوى السيادة الكاملة على المياه. وتتمثل هذه الحقوق أساساً في استكشاف الموارد الطبيعية الحية وغير الحية، واستغلالها، وإدارتها، سواء تعلق الأمر بالثروات السمكية أو الموارد المعدنية الكامنة في قاع البحر وباطن أرضه؛ كما تملك الدولة الساحلية اختصاصاً في مجالات حماية البيئة البحرية، وتنظيم البحث العلمي، وإنشاء المنشآت البحرية.

غير أن هذا الاختصاص يقابله احترام حقوق الدول الأخرى، لا سيما حرية الملاحة والتحليق ومد الكابلات والأنابيب البحرية، وهو ما يعكس الطبيعة التوفيقية لهذا النظام القانوني، الذي يوازن بين المصالح الاقتصادية للدولة الساحلية ومبدأ حرية البحار.

3- الجرف القاري: يُقصد به الامتداد الطبيعي لإقليم الدولة الساحلية تحت سطح البحر، ويشمل قاع البحر وباطن أرضه إلى غاية الحافة القارية أو إلى مسافة مائتي (200) ميل بحري من خط الأساس، وفقاً للمعايير التي حددها القانون الدولي.

وتتمتع الدولة الساحلية في هذا النطاق بحقوق سيادية حصرية لاستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الموجودة في قاع البحر وباطن أرضه، وخاصة الموارد المعدنية والنفطية. وتتميز

¹ سلطان حامد، القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، مصر، 1974، ص 675.

هذه الحقوق بأنها ذات طبيعة اقتصادية بحتة، ولا تمتد إلى المياه التي تعلو الجرف القاري، والتي تبقى خاضعة للنظام القانوني الخاص بها.

كما أن هذه الحقوق تُمارس بصورة تلقائية دون حاجة إلى إعلان صريح، وهو ما يكرّس الطابع القانوني الخاص للجرف القاري باعتباره امتدادًا طبيعيًا لإقليم الدولة.

4 - **أعالي البحار:** تُعرّف بأنها جميع أجزاء البحار والمحيطات التي تقع خارج حدود السيادة الوطنية للدول، أي خارج نطاق المياه الداخلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة الاقتصادية الخالصة. ووفقًا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، تُعدّ هذه المناطق مجالًا مشتركًا للبشرية جمعاء، لا تخضع لسيادة أي دولة.

ويقوم النظام القانوني لأعالي البحار على مبدأ حرية البحار، الذي يتيح لجميع الدول، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، ممارسة مجموعة من الحريات، كحرية الملاحة، والصيد، والبحث العلمي، ومد الكابلات والأنابيب، وذلك في إطار احترام قواعد القانون الدولي.

غير أن هذه الحرية ليست مطلقة، بل تخضع لقيود تهدف إلى حماية النظام العام الدولي، لا سيما فيما يتعلق بمكافحة القرصنة، ومنع التلوث البحري، وضمان الاستخدام السلمي للبحار.

المطلب الثاني: صور الملاحة البحرية

تتخذ الملاحة البحرية صورًا متعددة، تختلف باختلاف المعايير المعتمدة في تصنيفها، سواء من حيث الغرض، أو طبيعة النشاط، أو المدى الجغرافي للرحلة؛ ويُعدّ معيار الغرض من الملاحة من أهم المعايير المعتمدة في هذا المجال.

الفرع الأول: الملاحة البحرية بحسب الغرض منها

يمكن تصنيف الملاحة البحرية، وفقًا للغرض الذي تستهدفه، إلى عدة أنواع رئيسية، تتمثل في الملاحة التجارية، وملاحة الصيد، وملاحة النزهة أو الملاحة ذات الطابع العلمي. **الملاحة التجارية:** تُعدّ الملاحة التجارية الصورة الأكثر انتشارًا وأهمية في مجال الملاحة البحرية، حيث يكون الهدف منها نقل البضائع أو الأشخاص عبر البحر مقابل أجر، بقصد

تحقيق الربح؛ وقد أولى المشرع عناية خاصة لهذا النوع من الملاحة، نظراً لدوره المحوري في تنشيط التجارة الدولية، فخصص له جانباً كبيراً من قواعد القانون البحري، لا سيما تلك المتعلقة بعقود النقل البحري ومسؤولية الناقل.

ملاحة الصيد: تتمثل في الأنشطة البحرية التي يكون هدفها استغلال الموارد الحية في البحر، خاصة صيد الأسماك والكائنات البحرية، وغالباً ما يكون ذلك بقصد تحقيق الربح؛ وتخضع هذه الملاحة لتنظيم قانوني خاص، يهدف إلى تحقيق التوازن بين الاستغلال الاقتصادي وحماية الثروة البحرية.

ملاحة النزهة والملاحة العلمية: تشمل هذه الفئة الملاحة التي لا تستهدف تحقيق الربح، مثل الرحلات السياحية والترفيهية، أو البعثات العلمية والبحثية؛ ورغم غياب الطابع التجاري فيها، إلا أنها تظل خاضعة لأحكام القانون البحري، نظراً لما تتطوي عليه من مخاطر بحرية تستوجب تنظيمًا قانونيًا يضمن سلامة الأشخاص والممتلكات.

الفرع الثاني: تصنيف الملاحة البحرية بحسب المدى الجغرافي للرحلة

يمكن تصنيف الملاحة البحرية بالنظر إلى طول الرحلة أو مداها الجغرافي إلى عدة أنواع، تختلف من حيث نطاقها المكاني وطبيعة النشاط الذي تمارسه، وقد أخذت التشريعات البحرية، ومن بينها التشريع الجزائري، بهذا التصنيف لما له من أهمية في تحديد النظام القانوني الواجب التطبيق.

أولاً: ملاحة بعيدة المدى (ملاحة أعالي البحار)

تُقصد بالملاحة بعيدة المدى تلك الملاحة التي تُمارس في أعالي البحار، أي خارج نطاق الملاحة الساحلية، وتمتد إلى المسافات البحرية البعيدة التي تفصل بين الدول، وتشمل هذه الملاحة الرحلات التي تتم بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية، بغض النظر عن قرب أو بعد هذه الأخيرة.

وتكتسي هذه الملاحة أهمية خاصة في مجال التجارة الدولية، حيث تمثل الوسيلة الأساسية لنقل البضائع عبر القارات، كما تخضع لنظام قانوني دولي يتسم بقدر كبير من التوحيد، نظرًا لطبيعتها العابرة للحدود.¹

ثانيا: الملاحة الشاطئية (الملاحة الساحلية الضيقة)

تشمل الملاحة الشاطئية تلك الأنشطة البحرية التي تتم في نطاق قريب من الساحل، وضمن حدود ضيقة من البحر، وغالبًا ما تكون مرتبطة بالخدمات البحرية المساعدة. وقد أشار المشرع الجزائري إلى هذا النوع من الملاحة في المادة 163 ق. ب، حيث يندرج ضمنها:

-ملاحة المساعدة التي تقوم بها سفن القطر والإرشاد؛

-ملاحة النزهة والترفيه؛

-ملاحة الصيد البحري الساحلي التي تتم داخل حدود المياه الإقليمية.

ويتميز هذا النوع من الملاحة بقربه من الساحل وخضوعه لرقابة الدولة الساحلية بشكل أكبر، نظرًا لارتباطه المباشر بالمجال الإقليمي.

ثالثا: الملاحة الساحلية (الملاحة قصيرة المدى)

تُعرف الملاحة الساحلية، أو ما يُطلق عليه في التشريع الجزائري "الملاحة بالمساحلة"، بأنها الملاحة التي تتم على امتداد السواحل، ضمن نطاق جغرافي محدد لا يصل إلى أعالي البحار؛ ويأخذ هذا النوع من الملاحة صورتين أساسيتين:

الملاحة الساحلية الدولية: وتتم بين ميناء وطني وميناء أجنبي، خاصة داخل نفس الحوض البحري، مثل حوض البحر الأبيض المتوسط.

الملاحة الساحلية الوطنية: وهي الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية داخل إقليم الدولة، دون تجاوز حدودها البحرية.

ويُلاحظ أن هذا النوع من الملاحة يجمع بين الطابعين الداخلي والدولي، بحسب امتداد الرحلة، وهو ما ينعكس على النظام القانوني المطبق عليه.

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول، السفينة، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، مصر، 1993. ص 14

الفرع الثالث: تصنيف الملاحة البحرية بحسب أهميتها

يمكن أيضًا تصنيف الملاحة البحرية بالنظر إلى أهميتها ووظيفتها إلى ثلاثة أنواع رئيسية، تعكس طبيعة الدور الذي تؤديه في النشاط البحري، وهي:

- **الملاحة الرئيسية:** وهي الملاحة التي تمثل النشاط الأساسي في النقل البحري، خاصة نقل البضائع والأشخاص، وتُعدّ العمود الفقري للتجارة البحرية الدولية.
- **الملاحة المساعدة:** وتشمل الأنشطة التي تُسهم في تسهيل الملاحة الرئيسية وضمان سلامتها، مثل خدمات القطر، والإرشاد البحري، والإنقاذ، وهي أنشطة ذات طابع تقني وتنظيمي¹.

- **الملاحة العامة:** وهي التي تشمل مختلف أشكال الملاحة التي لا تندرج ضمن الفئتين السابقتين بشكل مباشر، وقد تضم أنشطة متنوعة ذات طابع غير تجاري أو غير منتظم.

الفرع الرابع: تصنيف الملاحة وفق المعيار المكاني (الملاحة النهرية والملاحة المختلطة)

يمكن تصنيف الملاحة، استنادًا إلى المكان الذي تُمارس فيه، إلى نوعين رئيسيين:

- الملاحة النهرية (الداخلية) والملاحة المختلطة، ويُعدّ هذا التصنيف ذا أهمية قانونية بالغة، لما يترتب عليه من تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق.

أولاً: الملاحة النهرية (الملاحة الداخلية)

تُعرّف الملاحة النهرية بأنها تلك الملاحة التي تتم داخل المسطحات المائية الداخلية، كالأنهار والبحيرات والقنوات المائية، وهي تختلف عن الملاحة البحرية التي تُمارس في البحار والمحيطات.

ويترتب على هذا الاختلاف في المجال المكاني خروج الملاحة النهرية من نطاق تطبيق قواعد القانون البحري، لتخضع بدلاً من ذلك إلى القواعد العامة للقانون، لا سيما تلك المتعلقة بالنقل البري أو النقل الداخلي؛ وبناءً عليه، لا تُطبّق الأحكام الخاصة بالسفن

¹ المادة 161/02 ق. ب.

البحرية على الوسائل المستعملة في الملاحة الداخلية، والتي يُطلق عليها عادة "المراكب النهرية".

ويعكس هذا التمييز خصوصية كل نوع من أنواع الملاحة، سواء من حيث المخاطر أو طبيعة النشاط أو البيئة التي تُمارس فيها.

ثانياً: الملاحة المختلطة

يقصد بها تلك التي تتم عبر مسارات تجمع بين الملاحة البحرية والملاحة النهرية في آنٍ واحد، بحيث تشمل الرحلة جزءاً يُمارس في البحر وآخر يُمارس في المياه الداخلية. ومن الأمثلة التقليدية على ذلك الرحلات التي تربط بين مدن أوروبية، حيث قد تمر السفن عبر نهر ثم تعبر البحر، قبل أن تواصل رحلتها في نهر آخر؛ ومثال ذلك الملاحة التي تربط بين باريس ولندن، والتي تمر عبر نهر التايمز، ثم تعبر بحر المانش، لتصل بعد ذلك إلى نهر السين¹.

ويطرح هذا النوع من الملاحة إشكالات قانونية تتعلق بتحديد النظام القانوني الواجب التطبيق، خاصة عند تعارض القواعد المنظمة للملاحة البحرية مع تلك التي تحكم الملاحة النهرية، مما يستوجب اللجوء إلى قواعد التنازع أو تطبيق القانون الأكثر ارتباطاً بطبيعة النشاط.

المبحث الثاني: السفينة كأداة للملاحة البحرية (النظام القانوني للسفينة)

السفينة هي الركيزة الأساسية التي تقوم عليها الملاحة البحرية، إذ تمثل الوسيلة الفنية والقانونية التي يتم من خلالها استغلال البحر في مختلف الأنشطة، سواء كانت تجارية أو غير تجارية، ومن هذا المنطلق، يقتضي البحث في مفهوم السفينة، ثم بيان مركزها القانوني.

¹ بن الصغير شهر زاد، مرجع سابق، ص 24.

المطلب الأول: مفهوم السفينة

يتطلب تحديد مفهوم السفينة تناول عدة عناصر أساسية، تشمل تعريفها من الناحية الفقهية والقضائية والتشريعية، بالإضافة إلى بيان طبيعتها القانونية والشروط الواجب توافرها فيها حتى تكتسب وصف السفينة.

الفرع الأول: تعريف السفينة

فقها نجد أن الفقه القانوني استقر على تعريف السفينة بأنها كل منشأة عائمة تُستخدم في الملاحة البحرية بصفة اعتيادية، وتُعدّ أداة للاستغلال البحري؛ ويُقصد بالمنشأة هنا ذلك الكيان المادي الذي يتكون من مجموعة عناصر مترابطة، يتم تجميعها بطريقة تمكّنها من أداء وظيفة محددة، تتمثل في الإبحار عبر المياه وممارسة النشاط البحري. ويُستفاد من هذا التعريف أن صفة السفينة لا تقوم إلا بتوافر عنصرين أساسيين: - أن تكون المنشأة عائمة؛

- وأن تُخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتیاد.¹

- أما قضائياً فنجد القضاء قد كرس هذا المفهوم من خلال اجتهاداته، حيث أكدت محكمة النقض الفرنسية أن وصف السفينة لا يتحدد بناءً على التسمية التي يطلقها عليها مالکها أو صانعها، ولا من خلال الإجراءات الإدارية التي تخضع لها، وإنما يُستمد أساساً من التخصيص الفعلي للمنشأة، أي من استخدامها الحقيقي في الملاحة البحرية. وبذلك، فإن العبرة في إضفاء صفة السفينة هي بالوظيفة التي تؤديها المنشأة في الواقع العملي، وليس بالشكل أو التسمية أو التصنيف الإداري.²

أما في التشريع الجزائري فقد عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من الأمر رقم: 80/76 الصادر في 1976/10/23 والمتضمن القانون البحري الجزائري بأنها: "تعتبر

¹ فنطازي خير الدين، مرجع سابق، ص 28.

² عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2014، ص 54.

سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى ومخصصة لمثل هذه الملاحة.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة وشروط اكتسابها لهذه الصفة

أولاً: الطبيعة القانونية للسفينة

أثار تحديد الطبيعة القانونية للسفينة نقاشاً فقهيًا واسعاً، نظراً لخصوصية هذه الوسيلة ودورها المحوري في النشاط البحري، حيث انقسم الفقه إلى اتجاهين رئيسيين في تكييفها القانوني. ذهب الاتجاه الأول إلى اعتبار السفينة مالاً منقولاً، استناداً إلى طبيعتها المادية التي تتسم بعدم الثبات وقابليتها للانتقال من مكان إلى آخر دون أن يلحقها تلف، وهو ما ينسجم مع التعريف التقليدي للمنقول في القانون المدني¹؛ وبناءً على ذلك، تخضع السفينة - وفق هذا الاتجاه - للأحكام العامة المطبقة على الأموال المنقولة، سواء من حيث التداول أو التصرفات القانونية الواردة عليها.

غير أن هذا التوجه لم يسلم من النقد، إذ اعتُبر قاصراً عن استيعاب الخصوصيات القانونية للسفينة، خاصة فيما يتعلق باستبعاد تطبيق قاعدة "الحيازة في المنقول سند الملكية"، وهي قاعدة جوهرية في نظام الأموال المنقولة، لا يمكن إعمالها في مجال السفن نظراً لارتباطها بنظام قانوني خاص يقتضي التسجيل والشهر لحماية المعاملات البحرية وضمان استقرارها².

في المقابل، ذهب اتجاه فقهي آخر إلى إضفاء وصف العقار على السفينة، مستنداً إلى جملة من الاعتبارات القانونية، من بينها خضوعها لنظام التسجيل الرسمي، وإمكانية ترتيب رهن رسمي عليها على غرار العقارات، فضلاً عن خضوع بعض التصرفات المتعلقة بها

¹ الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

² نصت المادة الرابعة من القانون البحري المصري على أنه: (...تسري على السفينة أحكام المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة)، ونصت المادة الثالثة من القانون التجارة البحري الأردني على أنه: (السفن أموال منقولة، تخضع للقواعد الحقوقية العامة، مع الاحتفاظ بالقواعد المنصوص عليها في هذا القانون)، ذكره فنتازي خير الدين، مرجع سابق، ص 29، هامش 02.

لإجراءات الشهر، إضافة إلى ما تنشئه من حقوق امتياز بحرية مقررة بموجب ديون ذات طبيعة خاصة. غير أن هذا الاتجاه بدوره يظل محل نقاش، نظراً لاختلاف الطبيعة المادية للسفينة عن العقار؛

وأمام هذا الجدل الفقهي، حسم المشرع الجزائري المسألة بنص صريح، حيث اعتبر السفينة مالا منقولاً، مع إخضاعها في الوقت ذاته لنظام قانوني خاص يراعي طبيعتها المتميزة، إذ تنص المادة 56 من ق. ب، على أن السفينة وسائر المنشآت البحرية تعد من الأموال المنقولة؛ ويُفهم من ذلك أن المشرع تبنى حلاً وسطاً يجمع بين الطبيعة المنقولة للسفينة وخصوصية النظام القانوني الذي يحكمها.

ثانياً: شروط اكتساب وصف السفينة

لا يكفي وجود منشأة عائمة لإضفاء وصف السفينة عليها، بل يتعين توافر مجموعة من الشروط القانونية التي تؤهلها للخضوع لأحكام القانون البحري، ويمكن إجمال هذه الشروط في معيارين أساسيين:

1 - شرط تخصيص المنشأة للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد

يشترط لاكتساب وصف السفينة أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية بصورة اعتيادية¹، أي أن يكون الغرض الأساسي من إنشائها واستعمالها هو الإبحار في البحر. ولا يشترط أن تمارس الملاحة بشكل مستمر، بل يكفي أن يكون هذا النشاط هو الغاية الأساسية من وجودها.

وعليه، لا يؤثر في اكتساب هذه الصفة أن تتم الملاحة بصفة عرضية أو غير منتظمة، كما لا يشترط تحقق الملاحة فعلياً، إذ يكفي ثبوت تخصيص المنشأة لهذا الغرض حتى وإن لم تباشر نشاطها بعد، ما دام أنها مهيأة لذلك من الناحية الفنية والقانونية.

¹ وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية، المجلد 01، العدد 01، 2012، ص-ص 69-94؛ مخفي رابح، محمدي فارس، النظام القانوني للسفينة في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أولحاج، البويرة، 2025/2024، ص 08.

2 - شرط صلاحية المنشأة للملاحة البحرية

يفترض تخصيص المنشأة للملاحة البحرية أن تكون صالحة فعلياً للقيام بهذا النشاط، وهو ما يستلزم توافر مجموعة من الشروط الفنية والتقنية التي تمكنها من الإبحار بأمان؛ وتشمل هذه الصلاحية مدى قدرة المنشأة على مواجهة المخاطر البحرية، وتحمل ظروف الملاحة المختلفة، فضلاً عن استيفائها لمتطلبات السلامة البحرية المعتمدة قانوناً.

ويُعد هذا الشرط جوهرياً، إذ لا يكفي مجرد التخصيص النظري للملاحة، بل يجب أن تقترب هذه النية بقدرة فعلية على التنفيذ، وهو ما يميز السفينة عن غيرها من المنشآت العائمة التي قد لا تتوفر فيها عناصر الملاحة البحرية.

المطلب الثاني: الحالة المدنية للسفينة

بالرغم من أن السفينة تعد من الناحية القانونية مالاً منقولاً، إلا أنها تتميز بنظام قانوني خاص يخرج بها عن القواعد العامة المطبقة على المنقولات، وذلك بالنظر إلى أهميتها في النشاط البحري وتعقيد العلاقات القانونية التي تنشأ بشأنها؛ ومن أبرز مظاهر هذا التميز ما يُعرف بالحالة المدنية للسفينة، وهي مجموعة البيانات القانونية التي تُضفي عليها طابعاً تعريفياً يميزها عن غيرها من السفن، وتتمثل أساساً في اسمها، وموطنها، وجنسياتها، وحمولتها، ودرجتها.

الفرع الأول: اسم السفينة

يُعد اسم السفينة عنصراً جوهرياً من عناصر هويتها القانونية، إذ يُمنح لها عند تسجيلها في السجل البحري المختص، ويُستعمل في جميع الوثائق الرسمية والمراسلات المتعلقة بها، كوثيقة التسجيل وشهادة الملكية وسائر المستندات البحرية.

والأصل أن يتمتع مالك السفينة بحرية اختيار اسمها، باعتبار ذلك من مظاهر سلطته القانونية عليها، غير أن هذه الحرية ليست مطلقة، بل ترد عليها قيود تفرضها اعتبارات عملية وقانونية. فمن جهة، يشترط ألا يكون الاسم المختار قد سبق تخصيصه لسفينة أخرى تحمل نفس الجنسية، تفادياً لأي لبس أو خلط قد ينشأ، خاصة في حالات الحوادث البحرية

أو إجراءات الحجز؛ ومن جهة أخرى، يجب ألا يكون الاسم مخالفاً للنظام العام أو الآداب العامة، حفاظاً على القيم القانونية والاجتماعية السائدة.

الفرع الثاني: موطن السفينة

يتحدد موطن السفينة بالميناء الذي تُسجل فيه رسمياً، ويُعد هذا الموطن بمثابة المركز القانوني الذي ترتبط به السفينة من حيث الاختصاصات الإدارية والقضائية. ويرتبط تحديد هذا الموطن بإرادة مالك السفينة، الذي يملك اختيار الميناء الذي يرغب في تسجيل سفينته فيه، وفقاً لما يراه محققاً لمصالحه التجارية أو العملية، وهو ما أشار إليه المشرع الجزائري في نص المادة 17 ق. ب.

وتكمن أهمية موطن السفينة في كونه يحدد الجهة الإدارية المختصة بالإشراف عليها، كما يلعب دوراً في تحديد الاختصاص القضائي عند نشوء النزاعات المرتبطة بها، فضلاً عن ارتباطه بجنسيتها القانونية.

الفرع الثالث: حمولة السفينة

تُعرف حمولة السفينة بأنها السعة الداخلية لها¹، أي حجم الفراغات القابلة للاستغلال فيها، ويتم قياسها بوحدة الطن الحجمي، الذي يعادل مائة (100) قدم مكعب، أي ما يقارب 2.83 متر مكعب².

وتتولى الجهات الإدارية البحرية المختصة عملية تحديد حمولة السفن، وذلك من خلال إجراءات المعايير الفنية، التي غالباً ما تُسند إلى هيئات أو شركات تصنيف دولية معترف بها، لضمان الدقة والموضوعية في التقدير.

وتنقسم حمولة السفينة إلى عدة أنواع، لكل منها أهمية قانونية وعملية، وتتمثل في:

¹ المادة 18 ق. ب.

² تقاس هذه السعة وفق طريقة خاصة تدعى: MOORSOM وهي تنسب إلى مخترعها وأساس التقدير فيها هو الطن الحجمي ويساوي 100 قدم مكعب يقابله 2.83 م³ وفقاً للنظام اللاتيني، انظر محمد سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993، ص 51.

الحمولة الإجمالية الكلية: وتشمل مجموع الفراغات الداخلية للسفينة، بما في ذلك الأماكن المخصصة للمعدات والآلات وأماكن إقامة الطاقم، وتُعتمد هذه الحمولة في تحديد الحجم العام للسفينة وأبعادها¹.

الحمولة الإجمالية الصافية (بعد الاستبعاد): ويتم احتسابها بعد خصم الفراغات غير المخصصة للاستغلال التجاري، كالمساحات التي تشغلها الآلات والمنشآت التقنية. الحمولة الصافية: وهي تمثل الفراغ المخصص فعلياً لنقل البضائع أو الركاب، وتُعد من أهم المؤشرات في تحديد القدرة التجارية للسفينة².

الفرع الرابع: درجة السفينة (تصنيفها)

تُحدد درجة السفينة أو تصنيفها من قبل هيئات متخصصة تُعرف بشركات التصنيف البحري، والتي تقوم بفحص السفينة وفق معايير تقنية دقيقة تتعلق بسلامتها الهيكلية وكفاءتها الفنية ومدى التزامها بمتطلبات السلامة البحرية.

وتُعد درجة السفينة مؤشراً أساسياً على قيمتها الاقتصادية، إذ تعكس مستوى جودتها ومدى قدرتها على مواجهة المخاطر البحرية؛ كما تكتسي هذه الدرجة أهمية خاصة في مجال التأمين البحري، حيث تؤثر بشكل مباشر على قيمة قسط التأمين، إذ كلما ارتفعت درجة السفينة وانخفض مستوى المخاطر المرتبطة بها، كلما انخفضت تكلفة التأمين المفروضة عليها.

الفرع الخامس: جنسية السفينة

تُعد جنسية السفينة الرابطة القانونية التي تربطها بالدولة التي ترفع علمها، وهي عنصر أساسي في تحديد النظام القانوني الواجب التطبيق عليها، سواء من حيث خضوعها للقوانين الوطنية أو تمتعها بالحماية الدولية.

¹ بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة، دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2003/2002، ص 43.

² محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص 20.

وقد استقر الفقه والتشريع على ضرورة تمتع كل سفينة بجنسية معينة، بحيث لا يجوز أن تحمل السفينة أكثر من جنسية في الوقت ذاته، لما قد يترتب على ذلك من تعارض في القوانين وصعوبة في تحديد الاختصاص القضائي عند النزاع؛ كما لا يجوز أن تكون السفينة عديمة الجنسية، إذ تُعد في هذه الحالة في حكم السفن غير المشروعة، وقد تُعامل كالسفن القراصنة، مما يجيز لأي دولة اعتراضها ومصادرتها وفقاً لقواعد القانون الدولي.

ولا تكتسب السفينة جنسية دولة معينة إلا بتوافر شروط قانونية محددة، تختلف من تشريع لآخر، وغالباً ما تتعلق بملكية السفينة، وتسجيلها في السجل البحري الوطني، ورفعها لعلم الدولة؛ ويترتب على اكتساب الجنسية آثار قانونية هامة، من بينها خضوع السفينة لرقابة الدولة التي تحمل جنسيتها، وتمتعها بحمايتها في أعالي البحار، فضلاً عن تحديد القانون الواجب التطبيق على العلاقات القانونية المرتبطة بها.

أولاً: شروط اكتساب السفينة للجنسية

يُعد إسناد الجنسية للسفينة من المسائل الجوهرية في القانون البحري، لما يترتب عليه من آثار قانونية تتعلق بتحديد القانون الواجب التطبيق، وإخضاع السفينة لرقابة دولة العلم، وتمتعها بالحماية الدولية في أعالي البحار؛ ولا يتم اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة إلا بتوافر مجموعة من الشروط التي تختلف من تشريع لآخر، بحسب السياسات القانونية والاقتصادية للدول. ومن أبرز هذه الشروط ما يلي:

1- شرط البناء الوطني للسفينة

يقصد بشرط البناء الوطني أن تكون السفينة قد شُيّدت داخل إقليم الدولة التي يُراد إسناد جنسيتها إليها، وتحديدًا في أحواض أو مصانع بناء السفن التابعة لها؛ ويعكس هذا الشرط توجهاً اقتصادياً يرمي إلى دعم الصناعة الوطنية وتشجيع قطاع بناء السفن¹، وقد أخذت بهذا الشرط بعض الدول التي تتمتع بتقدم صناعي في مجال بناء السفن²، مثل الولايات

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 40.

² بن عيسى حياة، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 03، العدد 01، 2016، ص 38.

المتحدة الأمريكية وبريطانيا، حيث يُعد وسيلة لحماية الصناعة الوطنية وتعزيز تنافسيتها؛ كما اعتمدته فرنسا في مرحلة سابقة، غير أنها تخلت عنه لاحقاً نتيجة الارتفاع الكبير في تكاليف بناء السفن، واتجهت نحو إتاحة إمكانية تسجيل السفن الأجنبية ومنحها الجنسية الفرنسية مقابل استيفاء رسوم وشروط معينة.

أما في الجزائر، فلا يُعتد بهذا الشرط، نظراً لضعف أو غياب صناعة بناء السفن على المستوى الوطني، وهو ما يجعل الاعتماد عليه غير عملي من الناحية الاقتصادية والقانونية وبالتالي فهذا الشرط معمول به في الدول التي تعرف تقدماً وازدهاراً في صناعة السفن مثل أمريكا وبريطانيا، وحتى فرنسا كانت تعتمد هذا الشرط لكن سرعان ما تخلت عنه بعدما أصبحت صناعة السفن تكلف أموالاً طائلة بحيث أجازت اكتساب الجنسية للسفن الأجنبية بعد سداد رسومها في فرنسا.

أما الجزائر فهي لا تعتمد هذا الشرط بحكم أنها تفتقر لصناعة السفن.

2- شرط الملكية الوطنية للسفينة

يُعتبر شرط الملكية الوطنية من أهم الشروط وأكثرها شيوعاً في التشريعات البحرية المقارنة، ويقوم على ضرورة أن تكون ملكية السفينة عائدة كلياً أو بنسبة معتبرة لأشخاص يحملون جنسية الدولة التي تمنحها علمها.

وفي التشريع الجزائري، تبنت المشرع هذا الشرط بصيغة صارمة، حيث اشترط أن تكون ملكية السفينة مملوكة بنسبة 100% لشخص طبيعي يحمل الجنسية الجزائرية، أو لشخص معنوي يتمتع بالجنسية الجزائرية، وهو ما أكدته صراحة المادة 28 من القانون البحري الجزائري.¹

ويترتب على الإخلال بهذا الشرط فقدان السفينة لجنسيتها الجزائرية، وذلك في حال انخفاض نسبة الملكية الوطنية عن الحد المطلوب، وهو ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة 28،

¹ تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري قبل تعديل القانون البحري بموجب القانون رقم 98/05 المؤرخ في 25/06/1998 كان يشترط أن تكون السفينة مملوكة لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري بأغلبية تقدر بنسبة 51 % بموجب المادة 28 من الأمر رقم 76/80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري.

وكذا المادة 37 من القانون البحري؛ ويهدف هذا الشرط إلى ضمان ارتباط فعلي بين السفينة والدولة، بما يعزز خضوعها لسيادتها القانونية والرقابية.

3 - شرط الطاقم الوطني للسفينة

يقضي هذا الشرط بضرورة أن يكون طاقم السفينة، أو غالبية، من رعايا الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، وذلك بهدف تعزيز الرقابة الوطنية على السفينة وضمان ولاء العاملين عليها للدولة.

وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا الشرط، في إطار سعيه إلى تكريس الطابع الوطني للسفن المسجلة تحت علمه، غير أن التطبيق العملي لهذا الشرط يواجه بعض الصعوبات، لاسيما في ظل محدودية الكفاءات الوطنية المتخصصة في المجال البحري،¹ ولذلك، أتاح المشرع نوعاً من المرونة في هذا المجال، حيث أجاز - بموجب الإحالة إلى المادة 413 ق. ب - إمكانية تشغيل بحارة أجانب ضمن طاقم السفينة²، شريطة الحصول على ترخيص مسبق من الوزير المكلف بالبحرية التجارية؛ ويُعد هذا الاستثناء حلاً عملياً يوازن بين متطلبات السيادة الوطنية وضرورات الواقع المهني والتقني.³

ثانياً: الآثار القانونية المترتبة على اكتساب السفينة للجنسية

يترتب على اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة آثار قانونية هامة تمس مركزها القانوني وعلاقاتها الدولية، إذ تصبح جزءاً من الكيان القانوني للدولة التي ترفع علمها، وتخضع تبعاً لذلك لنظام قانوني محدد يحدد حقوقها والتزاماتها؛ ومن أبرز هذه الآثار ما يلي:

1 - التزام السفينة برفع علم الدولة واكتساب الحماية الدولية

يُعد رفع السفينة لعلم الدولة التي تحمل جنسيتها أثراً مباشراً لاكتسابها تلك الجنسية، حيث يشكل العلم البحري رمزاً قانونياً يعبر عن انتماء السفينة إلى دولة معينة؛ ويترتب على ذلك

¹ المادة 5 ق. ب .

² عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 59.

³ المادة 413 ق. ب .

تمتع السفينة بحماية هذه الدولة في المجال الدولي، سواء في أعالي البحار أو داخل المياه الإقليمية للدول الأخرى¹.

وتتمثل هذه الحماية في التزام الدولة بالدفاع عن سفنها الوطنية ضد أي اعتداء أو إجراء غير مشروع، وضمان عدم التعرض لها أو مصادرتها دون سند قانوني؛ كما أن السفينة التي لا تحمل علماً أو تحمل أكثر من علم تُعد في وضعية قانونية غير مشروعة، وقد تُعامل معاملة السفن عديمة الجنسية، وهو ما يعرضها لخطر المصادرة أو الاعتبار كقرصان، خاصة في زمن السلم؛ أما في زمن الحرب، فإن رفع العلم يُسهم في تحديد صفة السفينة وما إذا كانت تُعد هدفاً مشروعاً كغنيمة حرب أم لا، وفقاً لقواعد القانون الدولي.

2 - خضوع السفينة لقانون دولة العلم

من أهم النتائج القانونية لاكتساب السفينة للجنسية خضوعها لقانون الدولة التي منحتها هذا الوصف، وهو ما يُعرف بمبدأ "قانون دولة العلم". ويشمل هذا الخضوع مختلف الجوانب المرتبطة بالسفينة، سواء من حيث تنظيم نشاطها الملاحي، أو علاقات العمل على متنها، أو شروط السلامة البحرية، أو المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي قد تسببها. ويمتد نطاق تطبيق قانون دولة العلم ليشمل السفينة أينما وجدت، خاصة في أعالي البحار، حيث تمارس الدولة اختصاصها القانوني والإداري عليها من خلال سلطاتها المختصة، بما يضمن مراقبتها المستمرة والإشراف على احترامها للقواعد القانونية والتنظيمية؛ ويُعد هذا الامتداد تجسيداً لمبدأ السيادة القانونية للدولة على سفنها، بما يحقق متطلبات النظام العام البحري وحماية المصالح الوطنية.

3 - الجنسية كضابط إسناد في تنازع القوانين

تلعب جنسية السفينة دوراً محورياً في مجال تنازع القوانين، إذ تُعتبر ضابط إسناد أساسي لتحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع والتصرفات التي تتم على متنها، خاصة في الحالات التي تنطوي على عنصر أجنبي، كأن يقع النزاع بين أطراف من جنسيات مختلفة، أو أن يحدث الحادث في مياه أجنبية.

¹ المادة 27 ق. ب.

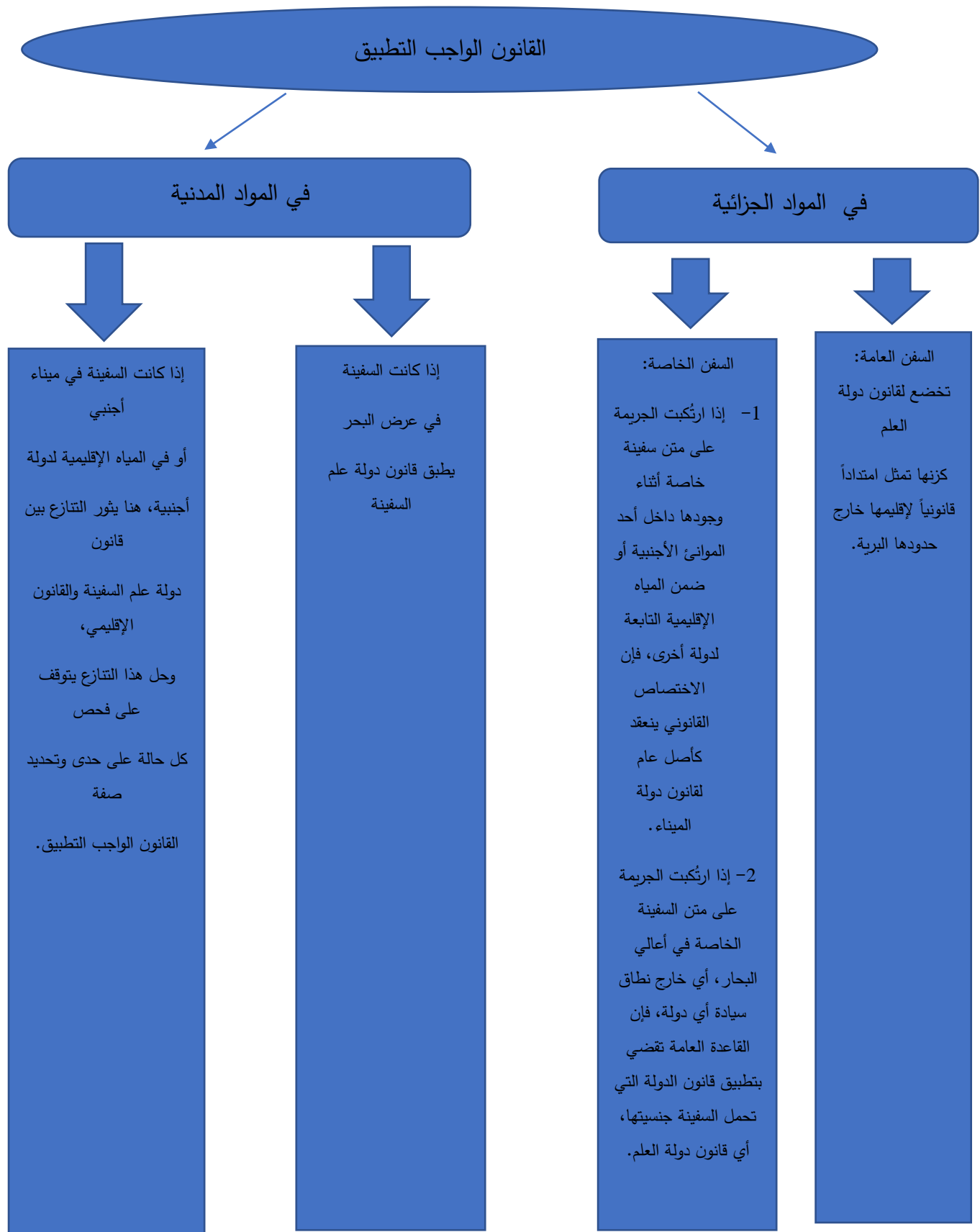
وفي هذا الإطار، يميز الفقه والقضاء بين حالتين:

- في الملاحة البحرية ذات الطابع العام (الدولي): يُطبق قانون دولة العلم على السفينة، باعتبارها امتداداً لسيادة الدولة التي تنتمي إليها، ويُعمل بهذا المبدأ خاصة في أعالي البحار، حيث لا تخضع السفينة لسيادة أي دولة أخرى.

- في الملاحة البحرية ذات الطابع الخاص (داخل الموانئ أو المياه الإقليمية): قد يُطبق قانون دولة الميناء (Lex Portus)، وهو الاتجاه الذي يأخذ به المشرع الجزائري، حيث تخضع السفينة للقانون المحلي للدولة التي تتواجد في مينائها، خاصة فيما يتعلق بالمسائل التنظيمية والإدارية والنظام العام¹.

ويُظهر هذا التمييز مدى تعقيد النظام القانوني البحري، الذي يتطلب تحقيق التوازن بين مبدأ سيادة دولة العلم ومتطلبات احترام سيادة الدول الأخرى.

¹ فنطازي خير الدين، مرجع سابق، ص 44.



المطلب الثالث: تسجيل السفينة وشطبها في التشريع البحري الجزائري

يُعد تسجيل السفينة من المتطلبات القانونية الجوهرية التي أقرها المشرع الجزائري في إطار تنظيم الملاحة البحرية، حيث ألزم بإخضاع جميع السفن، دون استثناء، لإجراءات القيد في السجل البحري الرسمي¹؛ ويترتب على هذا التسجيل اكتساب السفينة لشخصيتها القانونية وتمتعها بالجنسية، في حين يؤدي زوال بعض الشروط القانونية إلى شطبها من هذا السجل، بما يفقدها مركزها القانوني كسفينة خاضعة للقانون البحري.

الفرع الأول: النظام القانوني لتسجيل السفينة

نصّ المشرع الجزائري، بموجب أحكام القانون البحري، لا سيما المادة 34 منه، على إلزامية قيد السفن التي تكتسب الجنسية الجزائرية في دفتر تسجيل السفن قبل شروعها في الإبحار تحت راية العلم الجزائري؛ ويُعد هذا القيد إجراءً شكلياً جوهرياً لا تكتسب السفينة بدونه صفتها القانونية ولا يُعترف لها بحق ممارسة الملاحة البحرية بصفة مشروعة.

وتكمن أهمية تسجيل السفينة في عدة اعتبارات، أبرزها تمكين الدولة من حصر وتحديد قدرات أسطولها البحري، وكذا ضبط الوضعية القانونية والمالية للسفن، بما في ذلك الالتزامات والحقوق المرتبطة بها؛ كما يُسهم التسجيل في تعزيز الرقابة الإدارية وضمان احترام قواعد السلامة والأمن البحري.

ويتم تسجيل السفينة بناءً على طلب يقدمه مالکها إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة، مرفقاً بكافة الوثائق الثبوتية اللازمة، وعلى رأسها سند الملكية، وشهادة تصنيف السفينة، ومقرر منح الاسم، وغيرها من الوثائق التي تُمكن من تحديد هوية السفينة تحديداً دقيقاً؛ وبعد استيفاء الشروط القانونية، تقوم الإدارة المختصة بقيد السفينة وتسليم شهادة تسجيل رسمية لمالكها، تتضمن جميع البيانات التعريفية الخاصة بها.

وتُعتبر شهادة التسجيل وسيلة إثبات أساسية في المعاملات البحرية، إذ تثبت الوضعية القانونية للسفينة وتُستخدم في مواجهة الغير؛ وقد شدد المشرع الجزائري على إلزامية هذا

¹ المادة 34 ق. ب.

الإجراء من خلال تقرير جزاءات جنائية على مخالفته، حيث يُعاقب كل من يرفع العلم الجزائري على سفينة غير مسجلة بعقوبات تتمثل في الحبس والغرامة أو بإحداهما.¹

الفرع الثاني: حالات شطب السفينة من السجل البحري

يُقصد بشطب السفينة إزالة قيدها من سجل السفن، وهو ما يؤدي إلى فقدانها صفتها القانونية كسفينة وطنية؛ وقد حدد المشرع الجزائري حالات الشطب على سبيل الحصر²، ومن أبرزها:

- هلاك السفينة كلياً، سواء بالغرق أو التحطم أو التلف الجسيم.
 - فقدان السفينة أو اعتبارها مفقودة بعد انقضاء المدة القانونية.
 - عدم قابليتها للإصلاح بما يجعلها غير صالحة للملاحة البحرية.
 - فقدانها لشروط اكتساب الجنسية الجزائرية، كزوال شرط الملكية الوطنية.
 - فقدانها لخاصية السفينة، أي عدم صلاحيتها للقيام بالملاحة البحرية.
 - انتقال ملكيتها إلى الخارج، بما يؤدي إلى تغيير جنسيتها.
- ويترتب على الشطب زوال كافة الآثار القانونية المرتبطة بتسجيل السفينة، وعلى رأسها فقدان حقها في رفع العلم الوطني وخضوعها لأحكام قانون الدولة التي قد تكتسب جنسيتها لاحقاً.

الفرع الثالث: الوثائق القانونية للسفينة (أوراق السفينة)

تلتزم كل سفينة بحمل مجموعة من الوثائق الرسمية التي تثبت هويتها القانونية وتنظم نشاطها الملاحي، ويمكن تصنيف هذه الوثائق إلى نوعين رئيسيين:

أولاً: وثائق إثبات هوية السفينة

تشمل هذه الفئة من الوثائق ما يلي:

- 1- **شهادة الجنسية:** تُعد الوثيقة الأساسية التي تثبت انتماء السفينة إلى دولة معينة، وتتضمن بياناتها التعريفية، مثل الاسم، الموطن، الحمولة، والخصائص الفنية.

¹ المادة 510 ق. ب.

² المادة 37 ق. ب.

2-دفتر البحارة: يتضمن بيانات الطاقم العامل على متن السفينة، بما في ذلك أسماؤهم، وظائفهم، جنسياتهم، وإثبات خضوعهم للفحوص الطبية اللازمة.

3-رخصة مغادرة الميناء: وهي وثيقة إدارية تُمنح للسفينة (باستثناء السفن الحربية) بعد التأكد من استيفائها للشروط القانونية والفنية، وتُجيز لها مغادرة الميناء بصورة قانونية.

ثانياً: وثائق إثبات الوقائع والتصرفات على متن السفينة

1-دفتر السفينة (Journal de bord): يتضمن تسجيلاً دقيقاً لكافة الأحداث والوقائع التي تقع أثناء الرحلة البحرية، بما في ذلك الحوادث، المخالفات، والإجراءات التأديبية التي يتخذها الربان.

2-يومية الماكينة: تُسجل فيها البيانات الفنية المتعلقة بتشغيل المحركات، مثل استهلاك الوقود، التغيرات التقنية، وحالة الأجهزة الميكانيكية.

3-يومية الراديو: تتضمن جميع الاتصالات اللاسلكية والبرقيات المرسلة والمستقبلة، إضافة إلى تسجيل الأعطال التي قد تطرأ على أجهزة الاتصال والإجراءات المتخذة بشأنها.

المبحث الثالث: أشخاص الملاحة البحرية

يُقصد بأشخاص الملاحة البحرية، أو ما يُعرف برجال البحر، جميع الأفراد الذين يساهمون في تشغيل السفينة وخدمتها،¹ سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة، ويكونون مقعدين في السجلات البحرية الرسمية وفقاً للتشريعات المعمول بها؛ ويُعد تحديد هذه الفئة أمراً بالغ الأهمية نظراً للدور الحيوي الذي تضطلع به في ضمان سير الملاحة البحرية بانتظام وأمان.

وينقسم أشخاص الملاحة البحرية، من حيث طبيعة وظائفهم ودورهم في استغلال السفينة، إلى فئتين رئيسيتين:

1-الأشخاص البحريون (الرئيسيون): وهم الذين يرتبط نشاطهم مباشرة بتسيير السفينة واستغلالها في البحر.

¹ فنطاز خير الدين، مرجع سابق، ص 46.

2-الأشخاص البريون (المساعدون): وهم الذين يؤدون وظائف مساندة على اليابسة أو خارج نطاق العمل المباشر على متن السفينة.

وسوف يتم التركيز في هذا السياق على الفئة الأولى نظراً لأهميتها المحورية في النشاط الملاحي.

المطلب الأول: الأشخاص الرئيسيون في الملاحة البحرية (الأشخاص البحريون)

تشمل فئة الأشخاص البحريين كل من مالك السفينة، ومجهزها، وربانها، إضافة إلى طاقم البحارة؛ وتتميز هذه الفئة بارتباطها المباشر بعملية الملاحة البحرية، سواء من حيث الإدارة أو التشغيل أو التنفيذ.

الفرع الأول: مالك السفينة

لم يضع المشرع الجزائري تعريفاً صريحاً لمالك السفينة ضمن نصوص القانون البحري، وهو ما ترك المجال مفتوحاً أمام الفقه القانوني لتحديد مفهومه؛ وقد استقر الرأي الفقهي على أن مالك السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي تُسجل السفينة باسمه في السجل البحري، ويكون الغرض من ذلك استغلالها في النشاط الملاحي، سواء بشكل مباشر أو عن طريق الغير.

ويُستفاد من هذا التعريف أن صفة مالك السفينة لا تقتصر على مجرد الحياة المادية لها، بل ترتبط أساساً بملكية قانونية ثابتة بموجب التسجيل الرسمي، مما يضيف عليه مركزاً قانونياً مميزاً في العلاقات البحرية.

ويترتب على اكتساب صفة مالك السفينة مجموعة من الحقوق والالتزامات، من أبرزها:

- حق استغلال السفينة في الأغراض التجارية أو غيرها من الأنشطة البحرية.
- تحمل المسؤولية عن الأضرار التي قد تنشأ عن استغلال السفينة، في حدود ما يقرره القانون البحري من قواعد، خاصة ما يتعلق بمبدأ تحديد المسؤولية.
- الالتزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة البحرية، واحترام قواعد السلامة والأمن البحري.

كما قد يتولى مالك السفينة إدارتها بنفسه¹، أو يعهد بذلك إلى شخص آخر يُعرف بـ"المجهز"، وهو ما يؤدي إلى التمييز بين ملكية السفينة واستغلالها، وهي مسألة ذات أهمية كبيرة في تحديد المسؤوليات القانونية في المجال البحري.²

قد يكون مالك السفينة شخصاً طبيعياً أو معنوياً، كما يمكن أن تعود ملكيتها إلى شخص واحد على وجه الانفراد، أو إلى عدة أشخاص على الشيوع، بحيث يشتركون في ملكيتها بنسب محددة؛³ وتتحقق حالة الشيوع في ملكية السفينة في عدة صور، من أبرزها انتقال الملكية عن طريق الإرث، أو نتيجة الاشتراك في بنائها، أو اقتنائها بشكل جماعي؛ وفي هذه الحالة، تُسجل السفينة باسم جميع الشركاء في السجل البحري، مع بيان حصة كل منهم بدقة.

ويُلاحظ أن ملكية السفينة، رغم خضوعها لنظام الشيوع، تتميز بخصوصية قانونية، إذ تُعد بطبيعتها غير قابلة للقسمة المادية، نظراً لوظيفتها كوحدة متكاملة مخصصة للملاحة البحرية، وهو ما يفرض تنظيمها وفق قواعد خاصة تضمن استمرارية استغلالها.⁴

وإذا كان مالك السفينة هو ذاته مجهزها، فإنه يخضع للأحكام القانونية المقررة للمجهز حسب نص المادة 277 ق. ب، لا سيما تلك المتعلقة بالمسؤولية، حيث يكون مسؤولاً مسؤولية كاملة عن أعمال تابعيه وأخطائهم، وذلك وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية.

أولاً: المسؤولية الشخصية لمالك السفينة

وتقوم مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية على أساس المسؤولية المدنية التقصيرية، حيث يُسأل مسؤولية كاملة (غير محدودة) عن الأضرار التي تنجم عن أفعاله أو

¹ محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 84.

² محمود شحات، القانون البحري الجزائري (السفينة، ربان السفينة، ملكية السفينة، صور إيجار السفينة، مسؤولية مالك السفينة، رهن السفينة، حجز السفينة)، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2010، ص 84.

³ بن حمو فتح الدين، ملكية السفينة في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، 2019، ص 166.

⁴ نبيل صقر، القانون البحري نصاً وتطبيقاً، دار الهدى، الجزائر، 2008، ص 9.

امتناعه عن القيام بواجباته؛ وتكون جميع أمواله ضامنة للتعويض عن هذه الأضرار.¹ وتنحصر أبرز صور الخطأ الشخصي المنسوب إلى مالك السفينة فيما يلي:

- 1-تسيير سفينة غير صالحة للملاحة البحرية، بما يشكل خطراً على الأرواح والممتلكات.
 - 2-التدخل في أعمال الربان أو الاشتراك معه في الخطأ، أو إساءة اختيار الطاقم البحري أو عدم تزويد السفينة بعدد كافٍ من البحارة المؤهلين.
 - 3-ارتكاب أخطاء تقصيرية سواء بصفة مباشرة أو عن طريق وكيل، مما قد يؤدي إلى قيام مسؤولية تضامنية في حالة تعدد المسؤولين عن الضرر.
- وفي هذه الحالات، يلتزم مالك السفينة بتعويض كافة الأضرار الناجمة عن خطئه، دون إمكانية التذرع بأي قيود على مسؤوليته.

ثانياً: مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه

إلى جانب مسؤوليته الشخصية، يسأل مالك السفينة أيضاً بصفته متبوعاً عن الأضرار التي يتسبب فيها تابعوه، وعلى رأسهم الربان وأفراد الطاقم البحري، متى توافرت علاقة التبعية القانونية التي تقوم على عنصر الرقابة والتوجيه.

وتقوم هذه المسؤولية متى وقع الفعل الضار من التابع أثناء تأدية وظيفته أو بسببها، حيث يُفترض خطأ المتبوع في الرقابة أو الاختيار، ويترتب على ذلك التزامه بتعويض المضرور. ويُعد هذا النوع من المسؤولية تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية عن فعل الغير.

غير أن المشرع البحري قد خرج عن هذه القواعد العامة في نطاق معين، حيث تبنى مبدأ تحديد المسؤولية، الذي يجيز لمالك السفينة في بعض الحالات الحد من مسؤوليته عن أفعال تابعيه البحريين، وفقاً لشروط وضوابط محددة، مراعاةً لطبيعة المخاطر البحرية وتشجيعاً للاستثمار في مجال النقل البحري.²

¹ محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 1990، ص 142.

² إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، ط 07، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2014، ص 15.

الفرع الثاني: مجهّز السفينة (Armateur)

إن مجهّز السفينة يعد من أبرز الفاعلين في النشاط البحري، إذ يتمحور دوره حول استغلال السفينة وإدارتها لأغراض الملاحة البحرية؛ هذا وقد عرّف المشرّع الجزائري المجهّز بموجب المادة 572 من القانون البحري الجزائري بأنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي يتولى استغلال السفينة باسمه، سواء بصفته مالكا لها أو استنادا إلى سند قانوني آخر يخول له حق استعمالها."

وبذلك، قد تتطابق صفة المجهّز مع صفة مالك السفينة، كما قد ينفصلان، كما في حالة استئجار السفينة واستغلالها من طرف شخص غير مالکها؛ غير أنّ الغالب في الواقع العملي هو اجتماع الصفتين في شخص واحد، حيث يتولى المالك بنفسه تجهيز السفينة واستغلالها، وفي هذه الحالة يُطلق عليه اصطلاحاً "المجهّز المالك (L'armateur propriétaire)".

ويقع على عاتق المجهّز جملة من الالتزامات القانونية والتنظيمية، أبرزها ضمان صلاحية السفينة للملاحة البحرية، وذلك من خلال تزويدها بكافة متطلبات السلامة والأمن البحري، من تجهيز وتسليح وتموين، وفقاً لما تقرره التشريعات والأنظمة المعمول بها؛ وقد فصل المشرّع الجزائري هذه الالتزامات ضمن أحكام القانون البحري، لا سيما في المواد من 428 إلى 451، حيث نظم مسؤولية المجهّز وحدّد نطاقها.

وفيما يتعلق بالمسؤولية، فقد تبنّى القانون البحري مبدأ تحديد المسؤولية، الذي يُعدّ من الخصائص المميزة لهذا الفرع القانوني، حيث يجوز لمالك السفينة أو مجهّزها الحدّ من مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن أفعال الرّبان أو أفراد الطاقم، وذلك وفق أسس محددة، كأن تكون المسؤولية في حدود قيمة السفينة وملحقاتها، أو في حدود أجرة النقل، أو بموجب مبلغ جزافي يُحدّد بحسب حمولة السفينة.

الفرع الثالث: ربان السفينة وأفراد الطاقم البحري

أولاً: ربان السفينة (Capitaine du navire)

يُعتبر ربان السفينة الشخصية المحورية في تسيير الرحلة البحرية، إذ يتولى قيادة السفينة ليس فقط من الناحية الفنية والملاحية، وإنما أيضاً من الناحيتين الإدارية والقانونية؛ ويتميز الربان بمركز قانوني خاص يجعله في آن واحد ممثلاً لمجهز السفينة وممثلاً للسلطة العامة على متنها، حيث يُنَاط به حفظ النظام والانضباط داخل السفينة.

ويُعيّن الربان من قبل مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها¹، ويجب أن يكون حائزاً على شهادة أهلية تخوّله ممارسة مهام القيادة البحرية؛ وتترتب على الربان مسؤوليات متعددة، يمكن إجمالها فيما يلي:

المسؤولية المدنية: تكون مسؤوليته تجاه المجهز مسؤولية عقدية، في حين تكون مسؤوليته تجاه الغير مسؤولية تقصيرية، وفقاً لأحكام المادة 608 من القانون البحري الجزائري.

المسؤولية الجزائية: يسأل الربان جزائياً عن الجرائم التي يرتكبها أو يساهم فيها أثناء أداء مهامه، وقد تصل العقوبات إلى درجات جسيمة وفقاً لما تقرره النصوص القانونية ذات الصلة.

كما يتمتع الربان بسلطات تأديبية باعتباره الرئيس الأعلى للطاقم، حيث يحق له اتخاذ الإجراءات التأديبية اللازمة ضد أي فرد يخلّ بالنظام أو يعوق السير العادي للسفينة.

ومن جهة أخرى، خوّل له القانون صلاحيات الضبط القضائي، بما في ذلك إجراء التحقيقات واتخاذ تدابير احترازية، قد تصل في بعض الحالات إلى التوقيف المؤقت، شريطة احترام الضوابط القانونية وتوثيق هذه الإجراءات في سجل السفينة.²

ولا يقتصر دور الربان على ذلك، بل يمتد ليشمل وظائف ذات طابع إداري ومدني، حيث يُعدّ ضابطاً للحالة المدنية على متن السفينة، فيتولى تسجيل الوقائع الحيوية كالولادات والوفيات والزواج، وتدوينها في السجلات الرسمية.

¹ بن الصغير شهر زاد، مرجع سابق، ص 29.

² العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 179.

وتتوزع صلاحيات الربان إلى جانبين رئيسيين:

جانب فني: يشمل قيادة السفينة، الإشراف على صلاحيتها للملاحة، تنظيم الشحن، وإدارة الطاقم¹.

جانب تجاري: يتمثل في تمثيل المجهّز في التصرفات اللازمة لحماية مصالحه ومصالح أصحاب البضائع، بما في ذلك استلام البضائع واتخاذ الإجراءات اللازمة بشأنها.

ثانيا: البحّارة (Équipage)

يقصد بالبحّارة مجموع الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة ويرتبطون مع تجهّزها بعقد عمل بحري، ويُعرفون اصطلاحًا بـ"الطاقم البحري" (Equipage). "وقد عرّفهم المشرّع الجزائري في المادة 384 من القانون البحري بأنهم كل شخص يعمل في خدمة السفينة ويكون مقيّدًا في سجل رجال البحر.

ويخضع البحّارة أثناء الرحلة البحرية للسلطة المباشرة للربان، الذي يتولى الإشراف على أعمالهم وتوجيههم؛ كما يشترط من حيث المبدأ أن يكون طاقم السفينة من جنسية الدولة التي تحمل السفينة علمها، غير أنّ المشرّع الجزائري أجاز استثناءً، إمكانية الاستعانة ببحّارة أجانب، شريطة الحصول على ترخيص من السلطة المختصة، وفقًا لما نصت عليه المادة 413 من القانون البحري.

وترتبط علاقة البحّارة بالمجهّز بعقد عمل بحري يخضع لأحكام خاصة، ويجوز إنهاؤه وفقًا للقواعد القانونية، سواء بانتهاء مدته، أو بانتهاء الرحلة، أو بسبب الوفاة، أو التسريح. أما عن التزامات البحّار، فيقع على عاتقه تنفيذ مهامه بكل عناية ومهنية، والمساهمة في إنجاح الرحلة البحرية وفقًا للضوابط القانونية والتنظيمية² في المقابل، يتمتع البحّار بجملة من الحقوق، من أهمها:

-الحق في الأجر،

-الحق في الإعاشة (الغذاء والمسكن واللباس)،

¹ المادة 02/592 ق. ب.

² المادة 415 ق. ب .

-الحق في الرعاية الصحية والعلاج،

-الحق في التأمين والتعويض عن حوادث العمل،

-و ضمان إعادته إلى وطنه في نهاية خدمته،

-إضافة إلى التعويضات المستحقة في حالات العجز أو الوفاة.

المطلب الثاني: الأشخاص المساعدون في الملاحة البحرية (الأشخاص البريون)

يُطلق الفقه القانوني على فئة الأشخاص المساعدون في النشاط البحري تسمية "رجال البر" أو "الطاقم البري"، وذلك بالنظر إلى كونهم يمارسون مهامهم خارج السفينة، أي على اليابسة، رغم ارتباط نشاطهم المباشر بالملاحة البحرية وخدمة مصالحها؛ وتقوم العلاقة القانونية لهؤلاء الأشخاص غالباً مع مجهّز السفينة أو الشاحن أو أصحاب البضائع، حيث يساهمون في تيسير العمليات البحرية من الناحية الإدارية والتجارية والفنية.

وقد اعتمد المشرّع الجزائري مصطلح "الأشخاص المساعدون" للدلالة على هذه الفئة، وحدد أصنافهم الرئيسية في أربعة أنواع، هي: وكيل السفينة، وكيل الحمولة، السمسار البحري، ومقاول الشحن والتفريغ، وذلك بحسب طبيعة المهام التي يضطلع بها كل منهم.

الفرع الأول: وكيل السفينة (الوكيل البحري / أمين السفينة)

ويقصد به كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم، بموجب عقد وكالة وبمقابل أجر، بالقيام بجملة من الأعمال والتصرفات القانونية والمادية لحساب مجهّز السفينة أو ربانها، خاصة تلك التي تفرضها حاجيات السفينة أثناء وجودها في الميناء، والتي قد يتعذر على الربان القيام بها شخصياً.

هذا ويعد وكيل السفينة¹ ممثلاً قانونياً للمجهّز في نطاق اختصاصه، حيث يتولى إدارة العلاقات بين السفينة والسلطات المحلية (الإدارية والجمركية والبحرية)، كما يقوم بعدة مهام أساسية، من بينها:

-استلام وتسليم البضائع باسم الربان،

-إبرام عقود الخدمات المينائية كالإرشاد والقطر والمعالجة،

¹ المواد من 609-620 ق. ب.

- السهر على تموين السفينة بالموءن والوقود،
 - تسديد الرسوم والمصاريف المترتبة عن رسو السفينة،
 - توفير الدعم المالي اللازم للربان خلال فترة التوقف.
- وتبرز أهمية وكيل السفينة في كونه حلقة وصل بين السفينة والبيئة المينائية، بما يضمن حسن سير العمليات البحرية واحترام القواعد القانونية والتنظيمية.¹

الفرع الثاني: وكيل الحمولة (أمين الحمولة)

وكيل الحمولة هو شخص طبيعي أو معنوي يتولى، بموجب وكالة صادرة عن أصحاب البضائع (الشاحنين أو المرسل إليهم)، القيام بإدارة شؤون الحمولة، وذلك مقابل أجر متفق عليه؛ ويتمثل دوره الأساسي في تمثيل مصالح ذوي الحق على البضائع أثناء عمليات الشحن والتفريغ والتسليم.²

وتشمل مهام وكيل الحمولة ما يلي:

- استلام البضائع باسم ولحساب موكله،
 - دفع أجرة النقل (الشحن) عند الاقتضاء،
 - توزيع البضائع على المرسل إليهم وفق المستندات القانونية،
 - تمثيل أصحاب البضائع أمام الجهات القضائية عند نشوء نزاعات.
- ويخضع وكيل الحمولة³ في مسؤوليته للأحكام العامة للمسؤولية المدنية، حيث يُسأل عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء أداء مهامه؛ كما أن الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة تخضع للتقادم، الذي حدده المشرع الجزائري بسنتين من تاريخ استحقاق الدين، مما يكرّس الطابع التجاري السريع لهذا النشاط.

¹ العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 116.

² المادة 621 ق. ب.

³ المواد 621-630 ق. ب.

الفرع الثالث: السمسار البحري

يعتبر وسيطاً متخصصاً في مجال المعاملات البحرية، حيث يلتزم، بموجب عقد وكالة ومقابل عمولة، بالتوسط لإبرام مختلف العقود المرتبطة بالتجارة البحرية؛ وقد عرّفه القانون البحري الجزائري بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يتولى التوسط في إبرام عقود بيع وشراء السفن، وعقود إيجارها، وعقود النقل البحري، وغيرها من التصرفات ذات الصلة بالنشاط البحري.

وتتمثل وظيفة السمسار البحري في التقريب بين أطراف العلاقة التعاقدية، دون أن يكون طرفاً أصيلاً في العقد، بل يقتصر دوره على الوساطة في حدود الصلاحيات المخولة له بموجب عقد الوكالة.

ومن الجدير بالذكر أن المشرّع الجزائري وسّع من نطاق نشاط السمسار البحري¹، إذ أجاز له الجمع بين مهامه الأصلية وبعض مهام وكيل السفينة أو وكيل الحمولة حسب نص المادة 638 ق. ب، شريطة الالتزام بالأحكام القانونية المنظمة لكل وظيفة، وهو ما يعكس مرونة التنظيم القانوني لهذا النشاط.

الفرع الرابع: مقال الشحن والتفريغ (Entreprise de manutention portuaire)

مقال الشحن والتفريغ هو شخص طبيعي أو معنوي يتولى تنفيذ العمليات المادية المتعلقة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها، وذلك باستخدام وسائل تقنية ويد عاملة متخصصة، مثل الرافعات والمعدات المينائية المختلفة.

ويرتبط مقال الشحن والتفريغ بعلاقة تعاقدية (عقد مقالة) مع أحد أطراف العملية البحرية، سواء كان مجهّز السفينة أو الشاحن أو المرسل إليه، حيث يلتزم بموجب هذا العقد بإنجاز عمليات الشحن أو التفريغ مقابل أجر.

ويتميز نطاق عمله بأنه يقتصر على الجوانب المادية والفنية للعملية، دون أن يمتد إلى التصرفات القانونية المرتبطة بالبضاعة، كفحصها أو تسليمها، التي تبقى من اختصاص أطراف أخرى مثل وكيل الحمولة.

¹ المواد 631-638 ق. ب.

وتكمن أهمية هذا الدور في ضمان سرعة وكفاءة العمليات المينائية، بما يساهم في تقليل مدة بقاء السفن في الموانئ وتعزيز فعالية النقل البحري.

الفصل الثاني: الحوادث البحرية والتأمين على السفينة

من أبرز الإشكالات التي تعترض نشاط النقل البحري على الصعيدين الدولي والوطني الحوادث البحرية، وذلك لما تنطوي عليه من مخاطر جسيمة تمس سلامة الأرواح والممتلكات، فضلاً عن انعكاساتها السلبية على البيئة البحرية والاقتصاد العالمي؛ وتتنوع صور هذه الحوادث بين التصادمات البحرية¹، وغرق السفن، والحرائق، والتلوث الناتج عن التسربات النفطية، وغيرها من الوقائع التي قد تُقضي إلى خسائر بشرية ومادية فادحة، وتُحدث اضطراباً في سلاسل النقل والتجارة الدولية.

وفي مواجهة هذه المخاطر، يبرز التأمين البحري كآلية قانونية واقتصادية ذات أهمية بالغة، إذ يضطلع بدور أساسي في توزيع المخاطر البحرية والتخفيف من آثارها المالية؛ فمن خلال توفير تغطية تأمينية مناسبة، يضمن هذا النظام حماية مصالح مختلف المتدخلين في النشاط البحري، لا سيما مالكي السفن، والمجهّزين، والشاحنين، عبر تمكينهم من الحصول على تعويض عن الأضرار والخسائر التي قد تلحق بهم نتيجة الحوادث البحرية.

وعلاوة على ذلك، يسهم التأمين البحري في دعم الاستقرار والائتمان في قطاع النقل البحري، من خلال تعزيز الثقة بين الفاعلين الاقتصاديين، وتوفير ضمانات مالية تُشجّع على الاستثمار وتيسير المبادلات التجارية الدولية؛ ومن ثمّ، يُمكن اعتبار التأمين البحري ركيزة أساسية في منظومة إدارة المخاطر البحرية، وأداة فعّالة لتحقيق التوازن بين متطلبات السلامة البحرية واستمرارية النشاط التجاري.

¹ المادة 273 ق. ب.

المبحث الأول: الحوادث البحرية

من المخاطر التي تواجه قطاع النقل البحري حوادث التصادم البحري، ويعود ذلك لما ينجر عليها من آثار جسيمة تمس سلامة الأرواح والممتلكات، فضلاً عن انعكاساتها السلبية على البيئة البحرية، خاصة في حالات التلوث الناجم عن تسرب المواد الخطرة؛ وتتنوع نتائج هذه الحوادث بين خسائر بشرية، وأضرار مادية تلحق بالسفن والبضائع، واضطرابات في حركة الملاحة والتجارة الدولية.

وفي مواجهة هذه المخاطر، تبرز أهمية عمليات الإنقاذ والإسعاف البحريين كآليات تدخل عاجلة وفعالة تهدف إلى الحد من تفاقم الأضرار، وذلك من خلال إنقاذ الأرواح البشرية، وتأمين السفن المتضررة، والعمل على احتواء الآثار البيئية للحدث؛ كما تمثل هذه العمليات عنصراً أساسياً في منظومة السلامة البحرية، لما لها من دور في تقليل الخسائر وضمان استمرارية النشاط الملاحي.

وعليه، يقتضي تناول هذا الموضوع دراسة الإطار القانوني والعملي للتصادم البحري، من خلال تحليل عناصره وأسبابه، وبيان الخسائر الناجمة عنه، ثم التطرق إلى آليات الإنقاذ والإسعاف البحريين، مع إبراز دورهما في إدارة هذه الحوادث والتقليل من آثارها.

المطلب الأول: التصادم البحري وأحكامه القانونية

تُعَدّ التصادمات البحرية من أخطر الحوادث التي تهدد سلامة الملاحة البحرية، لما قد تترتب عنها من خسائر بشرية ومادية جسيمة، فضلاً عن آثارها البيئية السلبية، لا سيما في حالات تسرب المواد النفطية أو الخطرة؛ وفي هذا السياق، تكتسي عمليات الإنقاذ والإسعاف البحريين أهمية بالغة، باعتبارها الوسيلة العملية للتدخل العاجل بهدف إنقاذ الأرواح، والحد من الأضرار، وتأمين سلامة البيئة البحرية.

وعليه، يقتضي البحث في هذا المجال الوقوف على الإطار القانوني للتصادم البحري، من خلال تحديد مفهومه وشروط قيامه، ثم بيان أنواعه وأحكام المسؤولية المترتبة عنه.

الفرع الأول: مفهوم التصادم البحري وشروط قيامه

من الوقائع القانونية التي تثير إشكالات متعددة في مجال المسؤولية البحرية نجد التصادم البحري، وذلك نظرا لتعدد صورته واختلاف أسبابه؛ ويقصد به، بوجه عام، كل اصطدام مادي يقع بين سفينتين أو أكثر، أو بين سفينة وجسم بحري آخر، مما يؤدي إلى إحداث أضرار مادية أو بشرية.

ولإحاطة هذا المفهوم من مختلف جوانبه، يتعين التطرق إلى تعريفه من الناحية الفقهية، وفي ضوء الاتفاقيات الدولية، وكذا في إطار التشريع الوطني.

أولاً: مفهوم التصادم البحري في الفقه والاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري

من أهم الحوادث التي تشغل حيزاً بارزاً في نطاق القانون البحري التصادم البحري، وذلك راجع لما يترتب عنه من آثار قانونية ومالية وبيئية جسيمة ولإحاطة هذا المفهوم من مختلف جوانبه، يتعين استعراض تعريفه في الفقه، ثم في الاتفاقيات الدولية، وأخيراً في التشريع الجزائري.

أ- التصادم البحري في الفقه القانوني

لم يُجمع الفقه البحري على تعريف موحد ودقيق للتصادم البحري، غير أن أغلب الفقهاء يتجهون إلى تعريفه تعريفاً واسعاً يقوم على أساس الواقعة المادية للاصطدام؛ وفي هذا الإطار، يُقصد بالتصادم البحري كل ارتطام مادي يقع بين سفينتين¹، سواء كانتا في حالة حركة أو كانت إحدهما راسية، كما يشمل أيضاً حالات اصطدام السفينة بأجسام أخرى عائمة أو ثابتة.

ويمتد هذا المفهوم، في بعض الاتجاهات الفقهية، ليشمل اصطدام السفينة بعوائق طبيعية أو صناعية، كالصخور، والأرصفة، والمنشآت البحرية، والجبال الجليدية، بل وحتى قاع البحر، متى كان من شأن هذا الارتطام إحداث ضرر يؤثر على سلامة السفينة أو تجهيزاتها؛ ويُستفاد من ذلك أن الفقه يميل إلى توسيع نطاق التصادم البحري ليشمل مختلف صور الارتطام ذات الطبيعة البحرية، بغض النظر عن طبيعة الجسم المصطدم به.

¹ بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 43.

ب- التصادم البحري في اتفاقية بروكسل لسنة 1910

جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري لتعطي مفهوماً أكثر تحديداً ودقة، حيث حصرت التصادم البحري في الاصطدام الذي يقع بين سفينتين أو أكثر، بما في ذلك السفن الحربية ومراكب الملاحة الداخلية، وذلك دون اعتبار لطبيعة المياه التي وقع فيها الحادث، سواء كانت بحرية أو داخلية.

ومما يستفاد من نصوص هذه الاتفاقية أن المشرع الدولي قد تبنى مفهوماً ضيقاً نسبياً للتصادم البحري، إذ استبعد من نطاقه حالات الاصطدام التي تقع بين السفينة وأجسام ثابتة غير ملاحية، كالأرصفة أو الصخور، وهو ما يميز هذا التعريف عن الاتجاه الفقهي الموسع.¹

أما فيما يتعلق بالمسؤولية القانونية الناشئة عن التصادم، فقد أقامت الاتفاقية نظامها على أساس الخطأ، بحيث تُحمّل المسؤولية للسفينة التي يثبت ارتكابها لخطأ أو إهمال أدى إلى وقوع الحادث. وفي حالة تعدد الأخطاء، تُوزع المسؤولية بين السفن المتصادمة بنسبة مساهمة كل منها في إحداث الضرر؛ أما إذا وقع التصادم نتيجة قوة قاهرة أو حادث فجائي لا يمكن توقعه أو دفعه، فإن المسؤولية تنتفي عن جميع الأطراف.

ج: التصادم البحري في التشريع الجزائري

تبنى المشرع الجزائري، في تنظيمه لأحكام التصادم البحري، توجّهاً قريباً من أحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1910، حيث عرّف التصادم البحري بأنه كل اصطدام مادي يقع بين سفن بحرية، أو بين سفن بحرية ومراكب الملاحة الداخلية، دون الاعتداد بطبيعة المياه التي وقع فيها الحادث.²

¹ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم، المساعدة والانقاذ البحريين)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2018/2019، ص 19.

² المادة 273 ق. ب.

ويستشف من هذا التعريف أن المشرع الجزائري قد ركّز على عنصر الاصطدام بين الوسائل الملاحية كشرط أساسي لقيام التصادم البحري، مستبعدًا بذلك حالات الارتطام بالأجسام الثابتة، وهو ما يعكس تأثره الواضح بالاتجاه الدولي في هذا المجال. كما يلاحظ أن هذا التنبئ يهدف إلى تحقيق قدر من التوحيد القانوني والانسجام مع القواعد الدولية، خاصة في ظل الطبيعة الدولية للملاحة البحرية، وما تقتضيه من توحيد المفاهيم القانونية لضمان استقرار المعاملات البحرية وتسوية النزاعات الناشئة عنها بكفاءة.

ثانيا: شروط قيام التصادم البحري والاستثناءات الواردة عليه

يُعد التصادم البحري من الوقائع القانونية التي لا يكتسب وصفها القانوني إلا بتوافر مجموعة من الشروط الموضوعية المحددة، والتي تُميّزه عن غيره من الحوادث البحرية؛ غير أنه، وفي بعض الحالات، قد تتوافر هذه الشروط شكليًا دون أن تنطبق عليها الأحكام الخاصة بالتصادم البحري، وهو ما يندرج ضمن الاستثناءات التي أقرّها الفقه والتشريع.

أ- الشروط القانونية لقيام التصادم البحري

يقوم التصادم البحري، في مفهومه القانوني، على واقعة مادية تتمثل في حدوث تماس مباشر بين منشأتين بحريتين أو أكثر، ويشترط لقيام هذا الوصف توافر عنصرين أساسيين:

1 - وقوع الاصطدام بين منشأتين بحريتين على أن تكون إحدهما سفينة

هذا الشرط يعد حجر الزاوية في تحديد نطاق التصادم البحري، إذ يتعين أن يقع الحادث بين منشأتين تعملان في المجال البحري، مع ضرورة أن تكون إحدهما على الأقل سفينة بالمعنى القانوني؛ ويشمل ذلك مختلف أنواع السفن، سواء كانت تجارية أو عسكرية أو مخصصة للصيد أو للنقل السياحي.

ويُستفاد من هذا الشرط أن التصادم لا يتحقق إلا بوجود علاقة مادية مباشرة بين جسمين بحريين، بحيث يخرج من نطاقه كل حادث لا يتضمن هذا التلاقي المادي؛ كما يُشترط، في

هذا السياق، أن تكون السفينة متمتعة بصفة قانونية، أي مسجلة وخاضعة للنظام القانوني للسفن، لما لذلك من أثر في تحديد المسؤوليات المترتبة على الحادث.

2 -تحقق الاتصال المادي المباشر (الارتطام أو الاصطدام)

لا يكفي لقيام التصادم البحري مجرد وجود خطر أو تقارب بين السفن، بل يجب أن يتحقق اتصال مادي فعلي بين السفينة وجسم بحري آخر.¹ ويأخذ هذا الاتصال صورتين أساسيتين:

-الارتطام (Impact) : والمقصود به التلامس المفاجئ والعنيف بين السفينة ومنشأة بحرية، سواء كانت ثابتة أو متحركة، بما يترتب عليه إحداث ضرر مادي ملموس.
-الاصطدام (Collision) : وهو لفظ يعبر عن التقاء سفينتين أو أكثر أثناء حركتهما، بحيث تتداخل قواهما الحركية وتؤدي إلى وقوع الحادث.²

ويترتب على ذلك أن غياب الاتصال المادي المباشر ينفي وصف التصادم البحري، حتى ولو ترتب عن سلوك إحدى السفن ضرر لسفينة أخرى، كما في حالة الأمواج العنيفة أو الدوامات المائية الناتجة عن حركة سفينة، إذ لا يُعد ذلك تصادمًا بالمعنى القانوني لعدم تحقق عنصر التلامس.³

أما بالنسبة لنطاق المنشآت البحرية محل التصادم فإن المفهوم يتسع مفهوم المنشآت البحرية التي يمكن أن تكون محلًا للتصادم ليشمل، إلى جانب السفن، عددًا من المنشآت والتجهيزات المرتبطة بالملاحة البحرية، ومن أبرزها:

- السفن الأخرى، سواء كانت راسية أو في حالة حركة.
- الأرصفة والمنشآت المينائية، خاصة أثناء عمليات الرسو والمغادرة.
- المنصات البحرية، لا سيما منصات استخراج النفط والغاز.

¹ ايمان الجميل، الحوادث البحرية، التصادم البحري، الإنقاذ البحري، الخسارات البحرية المشتركة، الشط والجروح، الحريق، الحطام، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2013، ص 11.

² فنتازي خير الدين، مرجع سابق، ص 62.

³ المادة 273 ق. ب.

-الجسور البحرية، كما في حادث اصطدام سفينة الشحن MV Dali بجسر Francis Scott Key Bridge في Baltimore سنة 2024.

-العوامات والحواجز الاصطناعية المخصصة لتنظيم الملاحة البحرية. ويؤكد هذا التعداد الطبيعة الواسعة للبيئة البحرية التي يمكن أن تقع فيها حوادث التصادم، مع بقاء شرط الاتصال المادي المباشر عنصرًا حاسمًا في تكييف الواقعة قانونيًا.

ب- الحالات المستثناة من تطبيق أحكام التصادم البحري

رغم خضوع التصادم البحري في الأصل لقواعد قانونية دقيقة تحكم المسؤولية والتعويض، إلا أن المشرع أورد بعض الحالات التي تُستثنى فيها هذه القواعد، مراعاةً لخصوصية بعض الأنشطة البحرية التي تنطوي بطبيعتها على مخاطر استثنائية؛ ويبرز من بين هذه الحالات ما يتعلق بالسفن الحربية وسفن حراسة السواحل أثناء قيامها بمهام عسكرية أو تدريبات في مناطق بحرية معلنا بذلك عن خطورتها للملاحة، وذلك وفقًا لما تقرره المادة 286 ق. ب. ففي إطار المناورات العسكرية أو التدريبات القتالية، تتحرك السفن الحربية وفق خطط تكتيكية واستراتيجية دقيقة قد تتطلب تغييرات مفاجئة في الاتجاه والسرعة، وهو ما يزيد من احتمالية وقوع حوادث تصادم؛ غير أن هذه المخاطر تُعد من قبيل المخاطر المتوقعة والمقبولة ضمن طبيعة النشاط العسكري، مما يبرر استبعاد تطبيق القواعد التقليدية للمسؤولية البحرية في هذه الحالات.¹

ويشمل هذا الاستثناء العمليات التي تُجرى في مناطق بحرية ذات طبيعة خاصة، كالمناطق المخصصة للتجارب العسكرية أو اختبار الأسلحة، أو تلك التي تتميز بظروف طبيعية خطيرة، مثل التيارات القوية أو وجود ألغام بحرية. ففي هذه الحالات، قد تتعرض السفن—سواء كانت عسكرية أو مدنية—مكلفة بمهام رسمية—لحوادث تصادم دون أن يكون ذلك نتيجة خطأ أو إهمال، الأمر الذي يُبرر إعفاءها من المسؤولية أو الحد منها.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 29.

ويستند هذا الاستثناء إلى اعتبارات عملية وقانونية، أهمها أن هذه الأنشطة تتم في بيئة محفوفة بالمخاطر المُعلن عنها مسبقاً، مما يفرض على باقي السفن اتخاذ الاحتياطات اللازمة وتفادي تلك المناطق؛ كما أن تطبيق قواعد المسؤولية التقليدية في مثل هذه الحالات قد يُعيق تنفيذ المهام العسكرية ويُفرغها من فعاليتها.

ومن الأمثلة الواقعية على خطورة العمليات البحرية ذات الطابع العسكري، حادثة تصادم المدمرة الأمريكية USS Fitzgerald مع سفينة شحن قبالة سواحل اليابان سنة 2017، والتي أسفرت عن خسائر بشرية وأضرار مادية جسيمة، وقد وقعت أثناء قيام السفينة بمهامها العملياتية، مما يعكس الطبيعة المعقدة لهذه الحالات.

الفرع الثاني: أنواع التصادم البحري

ينقسم التصادم البحري، من حيث أسبابه ومدى المسؤولية الناشئة عنه، إلى عدة أنواع رئيسية، أبرزها: التصادم الناتج عن قوة قاهرة، والتصادم الناتج عن خطأ إحدى السفن، والتصادم الناتج عن خطأ مشترك بين السفن.

أولاً: التصادم البحري الناجم عن قوة قاهرة

إن التصادم البحري الناتج عن قوة قاهرة¹ يقصد به ذلك الحادث الذي يقع نتيجة عوامل خارجية لا يمكن توقعها أو دفعها، كالأحوال الجوية العنيفة، أو الأعاصير، أو الأمواج العاتية، أو غيرها من الظواهر الطبيعية التي تفقد السفينة القدرة على التحكم في مسارها. وهذا النوع من التصادم يعد من قبيل الحوادث غير المتوقعة، حيث تنتفي فيه إرادة الأطراف، ولا يُنسب إلى أي منهم خطأ أو إهمال، الأمر الذي يؤدي إلى استبعاد المسؤولية أو التخفيف منها، تطبيقاً لنظرية القوة القاهرة المعروفة في القانون البحري؛ وبموجب هذه النظرية، لا يُلزم أي من أطراف الحادث بالتعويض متى ثبت أن السبب أجنبي لا يد له فيه ولا يمكن دفعه.

ومن أبرز الأمثلة المعاصرة على ذلك حادثة جنوح سفينة الحاويات **Ever Given** في قناة السويس خلال شهر مارس 2021، حيث تسببت الرياح العاتية والعواصف الرملية في

¹ بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 45.

انحراف السفينة عن مسارها واصطدامها بضفتي القناة، مما أدى إلى إغلاق أحد أهم الممرات البحرية في العالم وتعطيل حركة التجارة الدولية لعدة أيام.¹ ورغم أن الحادث ارتبط بظروف طبيعية قاهرة، إلا أن بعض التحليلات أرجعت جزءاً من أسبابه إلى عوامل تقنية وبشرية، كضخامة حجم السفينة وصعوبة المناورة في ممر ضيق، وهو ما يعكس الطابع المركب لبعض الحوادث البحرية، حيث قد تتداخل القوة القاهرة مع عناصر أخرى تستدعي تقديرًا قضائيًا دقيقًا لتحديد المسؤولية.

ثانياً: التصادم البحري الناتج عن خطأ إحدى السفن (الخطأ المنفرد)

يُعد التصادم البحري الناتج عن خطأ إحدى السفن من أكثر صور التصادم شيوعاً في العمل البحري، حيث يكون الحادث نتيجة مباشرة لخطأ أو إهمال يُنسب إلى إحدى السفن دون غيرها. ويقوم هذا النوع من التصادم على أساس المسؤولية التقصيرية، بحيث تتحمل السفينة المخطئة وحدها عبء التعويض عن الأضرار التي لحقت بالغير.

أ- مفهوم التصادم بخطأ منفرد

يقصد بالتصادم البحري بخطأ إحدى السفن ذلك الحادث الذي يثبت فيه أن سبب الاصطدام يرجع إلى سلوك غير مشروع صادر عن إحدى السفن، سواء كان هذا السلوك إيجابياً (كفعل خاطئ) أو سلبياً (كإهمال أو تقصير في اتخاذ الاحتياطات اللازمة)؛ ويكفي في هذا الصدد أن يكون الخطأ ثابتاً ومؤثراً في وقوع الحادث حتى تتعدّد مسؤولية السفينة مرتكبة الخطأ.

ب- صور الأخطاء الملاحية الموجبة للمسؤولية

تتعدد صور الخطأ البحري التي قد تؤدي إلى وقوع التصادم، ومن أبرزها:

- 1- سوء تقدير المسار أو السرعة: كعدم تخفيض السرعة عند الاقتراب من الموانئ أو المناطق الملاحية المزدحمة، أو عدم مراعاة ظروف الملاحة.²
- 2- مخالفة قواعد الملاحة الدولية: لاسيما القواعد الواردة في COLREGs 1972¹، مثل عدم احترام حق الأولوية أو الإخلال بقواعد تجنب التصادم.

¹ BBC News. (2021, March 29). Ever Given: The ship that blocked the Suez Canal. BBC News. <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56552634>.

² جاءت المادة 06 من قواعد منع التصادم لتتحدث عن السرعة، في حين المادة 14 تحدثت عن قواعد السير.

3-الإهمال في المراقبة البحرية: كعدم الانتباه إلى إشارات التحذير أو تجاهل حركة السفن الأخرى، وهو ما يُعد إخلالاً بواجب الحراسة والمراقبة.

4-الأخطاء البشرية الفنية: مثل سوء توجيه الدفة أو ضعف التنسيق بين أفراد الطاقم أو سوء إدارة وسائل الاتصال.

5-القيادة في ظروف غير ملائمة: كالإرهاق الشديد أو التأثير بمواد مسكرة، مما يؤثر على القدرة على اتخاذ القرار السليم أثناء الملاحة.

وتُعد هذه الصور تجليات لعدم التزام الربان وطاقم السفينة بواجب العناية المهنية المفروضة عليهم، والتي تُقاس بسلوك "الربان الحريص" في الظروف ذاتها.

وكمثال على التصادم الناتج عن الخطأ:

من الأمثلة الواقعية على هذا النوع من الحوادث، الحريق الذي اندلع على متن سفينة الشحن MV Cheshire سنة 2017 بالقرب من جزر الكناري، حيث كانت السفينة محملة بكميات كبيرة من الأسمدة.

وقد أظهرت التحقيقات أن الحادث نجم عن تفاعل كيميائي داخل عاببر الشحن نتيجة ارتفاع درجات الحرارة، وهو ما يُعزى إلى خطأ في تخزين البضائع وعدم احترام قواعد السلامة الخاصة بنوعية الشحنة؛ وقد أدى ذلك إلى اندلاع حريق استمر لعدة أيام، استدعى إجلاء الطاقم وتكبّد خسائر مادية جسيمة تمثلت في تلف الشحنة وإلحاق أضرار بالغة بالسفينة.²

أما بالنسبة لنطاق التعويض في حالة الخطأ المنفرد

¹ ظهور القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار التي اقراها المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح الذي انعقد بلندن في 20 أكتوبر 1972 والذي وافقت عليه الجزائر، وتهدف هذه الاتفاقية إلى تجنب التصادم بين السفن وذلك عن طريق تنظيمها لعدة قواعد، وهي تتكون من 38 قاعدة.

² International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA). (2017). MV Cheshire incident: Fire caused by improper cargo storage. Retrieved from https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?PageDetailID=1258&Page_ID=1244

تجدر الإشارة إلى أن المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري بخطأ إحدى السفن تنصرف أساسًا إلى الأضرار التي تلحق بالغير، سواء كانت أضرارًا مادية (تصيب السفن الأخرى أو الممتلكات) أو بدنية (تصيب الأشخاص)¹.

أما الأضرار التي تلحق بركاب السفينة المخطئة أو بالبضائع التي تنقلها، فإنها لا تُعالج في إطار المسؤولية التقصيرية الناشئة عن التصادم، وإنما تخضع لأحكام المسؤولية العقدية الناشئة عن عقود النقل البحري، والتي تربط الناقل بالركاب أو الشاحنين، وما تفرضه من التزامات وتعويضات خاصة.²

ثالثًا: التصادم البحري الناتج عن الخطأ المشترك بين السفن

يُعد التصادم البحري الناتج عن الخطأ المشترك من أبرز صور المسؤولية المركبة في القانون البحري، حيث تتوزع المسؤولية بين السفن المتصادمة نتيجة مساهمة كل منها بخطأ ملاحي في وقوع الحادث؛ ويعكس هذا النوع من التصادم الطبيعة الواقعية المعقدة للملاحة البحرية، التي قد تتداخل فيها الأخطاء وتتشابك المسؤوليات بين أكثر من طرف.

أ- مفهوم التصادم بخطأ مشترك

يقصد بالتصادم البحري بخطأ مشترك ذلك الحادث الذي يثبت فيه أن كل سفينة من السفن المتصادمة قد ارتكبت خطأً ملاحيًا ساهم بدرجة معينة في حدوث التصادم، سواء كان هذا الخطأ ناتجًا عن مخالفة قواعد الملاحة، أو الإهمال في اتخاذ الاحتياطات اللازمة، أو سوء التقدير في تسيير السفينة.

ويترتب على ثبوت هذا النوع من التصادم استبعاد المسؤولية المنفردة، وتعويضها بنظام قانوني يقوم على توزيع المسؤولية بين الأطراف وفقًا لمبدأ العدالة التناسبية.

¹ المادة 03 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري على أنه "إذا حصل التصادم بسبب إحدى السفينتين تلتزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الخسائر" وهو نص المادة 277 ق. ب.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول - السفينة، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، مصر، 1993. ص 319.

ب- قواعد توزيع المسؤولية في التصادم المشترك

أُرسِت اتفاقية بروكسل 1910 المبادئ الأساسية لتحديد المسؤولية في حالات التصادم المشترك، والتي تبنتها معظم التشريعات البحرية، ويمكن إجمالها فيما يلي:

1- تساوي الخطأ بين السفن: إذا ثبت أن الأخطاء المرتكبة من قبل السفن المتصادمة متساوية في جسامتها وتأثيرها، يتم توزيع المسؤولية بينها بالتساوي، بحيث يتحمل كل طرف نسبة (50%) من الأضرار.

2- تفاوت نسبة الخطأ: إذا تبين أن درجة الخطأ تختلف من سفينة إلى أخرى، تُوزع المسؤولية بنسبة مساهمة كل سفينة في إحداث الضرر،¹ وهو ما يستلزم تدخل الخبرة الفنية لتحديد هذه النسب بدقة.

3- عدم ثبوت الخطأ: إذا تعذر إثبات الخطأ على أي من السفن، أو تبين أن الحادث وقع نتيجة سبب أجنبي لا يد للأطراف فيه، كالقوة القاهرة، فإن المسؤولية تنتفي، ويُعامل الحادث على هذا الأساس.

كما يُلاحظ أنه في حالة الأضرار البدنية التي تصيب الأشخاص، قد تقوم المسؤولية على أساس التضامن بين السفن، بما يتيح للمضرور الرجوع على أي منها بكامل التعويض، مع احتفاظ هذه السفن بحق الرجوع فيما بينها وفق نسب الخطأ المحددة.²

ج- مثال للتصادم بخطأ مشترك

فمن أبرز الأمثلة التاريخية على التصادم البحري الناتج عن خطأ مشترك، حادث اصطدام سفينة الركاب الإيطالية SS Andrea Doria بسفينة الركاب السويدية MS Stockholm بتاريخ 25 يوليو 1956 قبالة سواحل ماساتشوستس.

وقد أسفر هذا الحادث عن خسائر بشرية جسيمة تمثلت في وفاة 51 شخصاً، إضافة إلى أضرار مادية كبيرة؛ وأظهرت التحقيقات أن كلا السفينتين ارتكبتا أخطاء ملاحية ساهمت في

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، اشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، التأمين البحري)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 201.

² المواد 278، 279، 280 ق. ب، والمادة 04/ أ من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري.

وقوع التصادم؛ حيث كانت السفينة الإيطالية تسير بسرعة مرتفعة في ظروف ضباب كثيف دون اتخاذ الاحتياطات اللازمة، في حين لم تقم السفينة السويدية بتعديل مسارها وفقاً لقواعد تجنب التصادم.

وبناءً على ذلك، تم تكييف الحادث على أنه تصادم ناشئ عن خطأ مشترك، مما أدى إلى توزيع المسؤولية بين الطرفين وتقاسم التعويضات وفقاً لنسبة مساهمة كل منهما في وقوع الحادث.¹

المطلب الثاني: النظام القانوني للخسائر البحرية

تُعد الخسائر البحرية من المسائل الجوهرية في القانون البحري، نظراً لارتباطها المباشر بالمخاطر التي تميز النشاط الملاحي، وما قد ينجم عنها من أضرار مادية وبشرية جسيمة. ويبرز ضمن هذا الإطار نظام الخسائر البحرية المشتركة باعتباره آلية قانونية متقدمة تقوم على توزيع الأعباء الناشئة عن الأخطار البحرية بين جميع الأطراف المعنية بالرحلة.

ويقصد بالخسائر البحرية المشتركة تلك التضحيات أو النفقات الاستثنائية التي يتم تحملها عمداً وبصورة معقولة من أجل درء خطر مشترك يهدد السفينة وشحناتها وطاقمها أثناء الرحلة البحرية. ويستند هذا النظام إلى مبدأ قانوني عادل مفاده "التضحية من أجل المصلحة المشتركة"، حيث يتم توزيع هذه الخسائر بنسبة مساهمة كل طرف في الرحلة، سواء كان مالك السفينة أو أصحاب البضائع أو غيرهم من ذوي المصالح.

ويُعد هذا المبدأ من الدعائم الأساسية في قانون النقل البحري، إذ يحقق نوعاً من التوازن بين المصالح المتعارضة، ويكرس فكرة التعاون والتضامن في مواجهة الأخطار البحرية، بما يساهم في استقرار المعاملات البحرية وتعزيز الثقة فيها.

الفرع الأول: ماهية الخسائر البحرية المشتركة وشروط تحققها

تكتسي دراسة الخسائر البحرية أهمية بالغة في المجال القانوني، لما تثيره من إشكالات تتعلق بتحديد المسؤوليات وتوزيع الأعباء الناجمة عن الحوادث البحرية، كالغرق والتصادم

¹ Carrothers, A. W. R. (1957). The Andrea Doria and the Stockholm: A Case Study in International Maritime Law. The Canadian Bar Review, 35(3), 719-733.

والحرائق. ومن ثم، فإن الإحاطة بمفهوم الخسائر المشتركة وشروط قيامها يُعد أمرًا ضروريًا لضمان التطبيق السليم للقواعد القانونية وتحقيق العدالة بين الأطراف المعنية.

أولاً: تعريف الخسائر البحرية المشتركة (الخسارة العامة- General Average)

يقصد بالخسائر البحرية المشتركة ذلك النظام القانوني الذي يفرض على جميع الأطراف المشاركة في الرحلة البحرية المساهمة في تحمل الأضرار أو النفقات الناتجة عن تدابير استثنائية اتخذت عمدًا لمواجهة خطر مشترك يهدد السفينة وشحناتها.

ويتحقق هذا النوع من الخسائر عندما يضطر ربان السفينة أو طاقمها، في ظروف استثنائية، إلى اتخاذ قرارات ضرورية للحفاظ على سلامة الرحلة، كاللقاء جزء من البضائع في البحر، أو اللجوء إلى الرسو الاضطراري، أو تحمل مصاريف إنقاذ غير معتادة؛ فإذا ترتب عن هذه الإجراءات خسارة جزئية للسفينة أو الشحنة، فإن عبء هذه الخسارة لا يقع على عاتق طرف واحد، بل يتم توزيعه بين جميع المستفيدين من عملية الإنقاذ.

ويستند هذا النظام إلى فكرة جوهرية مؤداها أن من استفاد من التضحية يجب أن يساهم في تحمل تبعاتها، وهو ما يعكس روح العدالة والتكافل في القانون البحري. وقد كُرس هذا المبدأ في العديد من القواعد والأعراف الدولية، لا سيما قواعد "يورك وأنتويرب"¹، التي تحدد كيفية تقدير الخسائر وتوزيعها.¹

¹ قواعد يورك أنتويرب واتفاقيات الإنقاذ هما مصطلحان معروفين في الصناعة البحرية. قواعد يورك أنتويرب هي مجموعة من المبادئ التي تم إنشاؤها لأول مرة في عام 1890 في يورك، إنجلترا، لتحكم الالتزامات والمسؤوليات من مالكي السفن وأصحاب الشحن في حالة خسارة بحرية. تم تحديث هذه القواعد منذ ذلك الحين عدة مرات، مع إصدار أحدث إصدار من قواعد يورك أنتويرب لعام 2016. من ناحية أخرى، خربلقد تضررت أو في خطر الضياع. هذه الاتفاقيات حاسمة في ضمان حماية مصالح كلا الطرفين وأن يتم تنفيذ عملية الإنقاذ بطريقة آمنة وفعالة.

1- قواعد يورك أنتويرب: تتألف قواعد يورك أنتويرب من 15 مقالة تحدد حقوق والتزامات مالكي السفن وأصحاب الشحن وشركات التأمين في حالة خسارة بحرية. تغطي هذه القواعد مجموعة واسعة من القضايا، بما في ذلك المتوسط العام والإنقاذ والتصادم. أحد أهم جوانب قواعد يورك أنتويرب هو مفهوم المتوسط العام، وهو مبدأ يتطلب جميع الأطراف المشاركة في خسارة بحرية للمساهمة في الخسائر المالية المتكبدة. على سبيل المثال، إذا كان مالك السفينة Jettisons بعض البضائع لإنقاذ السفينة، فسيتم مشاركة تكلفة الشحن المفقود بشكل متناسب من قبل جميع الأطراف المشاركة في الرحلة.

تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري نص صراحة على هذا المفهوم في المادة 300 ق. ب، حيث عرّف الخسارة المشتركة بأنها كل تضحية أو مصروف غير عادي يتم بصفة إرادية ومعقولة من قبل الربان أو من ينوب عنه، بقصد إنقاذ السفينة والبضائع من خطر مشترك. ويُستفاد من هذا التعريف ضرورة توافر عنصرين أساسيين:

- أن يكون الإجراء متعمداً واختيارياً.
- أن يكون الهدف منه مواجهة خطر حقيقي ومشترك.

وبذلك، يشكل نظام الخسائر البحرية المشتركة إحدى الركائز الأساسية للقانون البحري، لما يحققه من توازن بين المصالح المختلفة، ولما يوفره من إطار قانوني عادل لتقاسم المخاطر البحرية.²

2- **اتفاقيات الإنقاذ:** اتفاقيات الإنقاذ هي عقود بين مالك السفينة وSalvor، التي تحكم إنقاذ السفينة التي تعرضت للتلف أو في خطر فقدانها. هذه الاتفاقيات مهمة في ضمان حماية مصالح كلا الطرفين وأن يتم تنفيذ عملية الإنقاذ بطريقة آمنة وفعالة. عادةً ما تغطي اتفاقيات الإنقاذ قضايا مثل مقدار التعويضات التي سيحصل عليهاSalvor، وواجبات ومسؤوليات الأطراف المعنية، ونطاق عملية الإنقاذ. على سبيل المثال، إذا كانت السفينة تتعرض لخطر الغرق، فيجوز للمالك أن يدخل في اتفاقية إنقاذ مع Salvor لضمان استرداد السفينة بأمان.

3- **الأهمية في الصناعة البحرية:** تعتبر قواعد يورك أنتويرب واتفاقيات الإنقاذ مهمة في الصناعة البحرية لأنها توفر إطاراً لحل النزاعات الناشئة عن الخسائر البحرية. من خلال توفير الوضوح بشأن حقوق جميع الأطراف المعنية والالتزامات، تساعد هذه القواعد والاتفاقيات على ضمان حل النزاعات بشكل عادل وكفاءة. علاوة على ذلك، فإنها تساعد على تعزيز السلامة في البحر من خلال تشجيع مالكي السفن على اتخاذ التدابير المناسبة لمنع الخسائر وتوفير إطار لإنقاذ السفن الآمن والفعال في الضيق.

تعد قواعد يورك أنتويرب واتفاقيات الإنقاذ مكونات أساسية للصناعة البحرية، حيث توفر إطاراً لحل النزاعات الناشئة عن الخسائر البحرية وتعزيز السلامة في البحر. عن <https://fastercapital.com/arabpreneur> بتاريخ 15 مارس 2026 على الساعة 00:40.

¹ Clark, D. M. (1997), The Law of General Average and the York-Antwerp Rules, Sweet & Maxwell.

² الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 29 الصادرة في 04/10 /1977، منقح ومعدل بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998، جريدة رسمية رقم 47 الصادرة في 27/06/1998.

ثانيا: شروط تحقق الخسائر البحرية المشتركة

يثير تحديد شروط قيام الخسارة البحرية المشتركة إشكالا فقهيًا وتشريعيًا، إذ لم تتفق مختلف الأنظمة القانونية على ضبطها بصورة موحدة ودقيقة، غير أن الاتجاه الغالب في الفقه والتشريع استقر على ضرورة توافر مجموعة من الشروط الأساسية لقيامها؛ وقد تبني المشرع الجزائري هذا الاتجاه، حيث استخلص هذه الشروط ضمنيًا من نصي المادتين 300 و301 من القانون البحري، محدّدًا الإطار القانوني الذي يحكم هذا النظام.

أ- وجود خطر بحري مشترك

يُعدّ الخطر المشترك الركيزة الأساسية لقيام الخسارة البحرية المشتركة، ويقصد به كل خطر حقيقي وجسيم يهدد السفينة والبضائع الموجودة على متنها في آن واحد، بحيث تكون جميع المصالح البحرية عرضة للهلاك أو الضرر؛ ومن أمثلة ذلك: الحرائق البحرية، الغرق، العواصف العنيفة، أو غيرها من الأخطار الاستثنائية التي قد تعترض سير الرحلة البحرية. ويشترط في هذا الخطر أن يكون فعليًا ومحدّدًا، وليس مجرد خطر محتمل أو افتراضي، كما يُفترض فيه أن يكون خارجًا عن نطاق الظروف العادية للملاحة البحرية؛ والأصل أن يكون هذا الخطر غير ناتج عن خطأ الرّبان أو عيب في السفينة أو الشحنة، غير أن المشرع الجزائري، وبموجب نص المادة 305 من القانون البحري، وسّع من نطاق تطبيق الخسارة المشتركة، حيث أقر سريان أحكامها حتى في الحالات التي يكون فيها الخطر ناشئًا عن خطأ أحد أطراف الرحلة، مع الاحتفاظ بحق الرجوع على المسؤول عن هذا الخطأ بالتعويض.

ب- تحقق تضحية أو نفقة اختيارية ومعقولة

يشترط لقيام الخسارة المشتركة أن يكون الإجراء المتخذ لمواجهة الخطر المشترك متسمًا بطابع الاختيار والإرادة، أي أن يكون ناتجًا عن قرار واعٍ ومقصود يهدف إلى حماية المصالح البحرية المهددة، وليس نتيجة حادث عرضي أو واقعة غير متعمدة.

كما يجب أن تتسم هذه التضحية أو النفقة بصفة المعقولة، أي أن تكون متناسبة مع حجم الخطر المراد تفاديه، وأن تمثل الوسيلة المناسبة لتحقيق الغاية المرجوة، وهي إنقاذ السفينة وشحناتها.

ومن صور هذه التضحية: إلقاء جزء من البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة، أو إتلاف بعض الشحنات، أو استعمالها كوقود في حالات الضرورة، أو اللجوء إلى الرسو الاضطراري في ميناء غير متفق عليه، أو تحمل مصاريف إصلاح عاجلة لتمكين السفينة من مواصلة الرحلة.

ولم يحصر المشرع الجزائري اتخاذ هذا القرار في شخص الربان وحده، بل أجاز، وفقًا للمادة 300 من القانون البحري، أن تصدر هذه التضحية عن أي شخص يقوم مقامه، متى كان ذلك في إطار مواجهة الخطر المشترك وبقصد الحفاظ على سلامة الرحلة البحرية.¹

ج- تحقق المصلحة المشتركة (السلامة العامة للرحلة البحرية)

يُقصد بشرط المصلحة المشتركة في نطاق الخسائر البحرية المشتركة أن يكون الإجراء المتخذ - سواء تمثل في تضحية أو نفقة استثنائية - موجّهًا إلى حماية مجموع المصالح المرتبطة بالرحلة البحرية، وليس مصلحة فردية أو خاصة بأحد الأطراف دون غيره. وتتمثل هذه المصلحة في الحفاظ على السلامة العامة للرحلة البحرية، بما يشمل سلامة السفينة، وحمولتها، وأجرة النقل المرتبطة بها.

ويفترض هذا الشرط أن يكون الهدف من القرار الذي يتخذه ربان السفينة أو من يقوم مقامه هو درء خطر مشترك يهدد جميع عناصر الرحلة البحرية، بحيث يؤدي التدخل إلى تقليل حجم الخسائر المحتملة أو تفادي كارثة أكبر؛ ومن ثم، فإن كل إجراء يُتخذ في هذا الإطار ويستهدف إنقاذ المصالح الجماعية يُعد مبررًا لاعتباره ضمن الخسارة المشتركة، ويترتب عليه توزيع الأعباء بين جميع الأطراف المستفيدة.

¹ بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2012/2013، ص 33.

ومن التطبيقات العملية لذلك، لجوء الربان إلى إلقاء جزء من البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة ومواجهة خطر الغرق أو فقدان التوازن؛ فهذا التصرف، رغم ما ينطوي عليه من إضرار بمصلحة مالك البضاعة الملقاة، إلا أنه يهدف إلى حماية السفينة وباقي الشحنة، وبالتالي يحقق منفعة عامة لجميع الأطراف.

غير أن نطاق هذه المصلحة المشتركة لا يمتد إلى كل ما يوجد على متن السفينة، إذ يقتصر على المصالح المالية القابلة للتقويم؛ وعلى هذا الأساس، لا تدخل الأرواح البشرية ضمن عناصر الخسارة المشتركة، نظراً لعدم قابليتها للتقدير المالي، ومن ثم لا يلزم الأشخاص الذين تم إنقاذهم بالمساهمة في تحمل هذه الخسائر؛ كما لا تشمل الخسارة المشتركة بعض الأشياء التي لا تُعد جزءاً من الشحنة التجارية، مثل المراسلات البريدية أو الأمتعة الشخصية للركاب والبحارة التي تُنقل دون سند شحن.

د- تحقق نتيجة مفيدة من التضحية أو النفقة الاستثنائية

يثور التساؤل حول مدى اشتراط تحقق نتيجة إيجابية من الإجراء المتخذ لقيام الخسارة المشتركة، أي ما إذا كان يجب أن تؤدي التضحية أو النفقة فعلاً إلى إنقاذ السفينة أو الشحنة أو ضمان سلامة الرحلة البحرية.

من الناحية المنطقية، يُفترض أن يترتب على تدخل الربان أثر مفيد، كأن تؤدي التضحية بجزء من البضائع إلى إنقاذ السفينة وبقية الحمولة، أو أن تسهم المصاريف الاستثنائية في إيصال الرحلة إلى بر الأمان؛ غير أن هذا الشرط كان محل خلاف فقهي، حيث انقسمت الآراء بين اتجاهين:

- **اتجاه تقليدي** يشترط تحقق النتيجة المفيدة فعلياً، معتبراً أن غاية نظام الخسارة المشتركة هي تعويض الأضرار التي أسهمت فعلاً في إنقاذ الرحلة البحرية.

- **اتجاه حديث**، وهو الغالب في الفقه والقواعد الدولية، لا يشترط تحقق النتيجة، بل يكفي بأن تكون التضحية أو النفقة قد تمت بنية تحقيق السلامة العامة وبصورة معقولة، حتى ولو لم تُفضِ إلى النتيجة المرجوة.

وقد كرسّت هذا الاتجاه الأخير قواعد "يورك وأنتويرب" (York-Antwerp Rules) (2004)، التي اعتبرت أن معيار الخسارة المشتركة هو اتخاذ الإجراء بقصد تحقيق السلامة العامة، دون اشتراط تحقق نتيجة إيجابية فعلية.

وعليه، فإن تحقق النتيجة المفيدة لم يعد شرطاً حتمياً لقيام الخسارة المشتركة في الاتجاه الحديث، بل يكفي أن يكون الإجراء المتخذ مبرراً ومعقولاً في مواجهة خطر حقيقي، وهو ما يعكس الطابع المرن والعملي لهذا النظام في القانون البحري.¹

الفرع الثاني: أنواع الخسائر البحرية المشتركة

تتنوع الخسائر البحرية المشتركة في إطار القانون البحري تبعاً لطبيعة التضحية أو النفقات الاستثنائية التي يتم تحملها من أجل إنقاذ الرحلة البحرية من خطر محقق. وعلى هذا الأساس، جرى الفقه على تقسيمها إلى نوعين رئيسيين: **خسائر عينية (مادية) وخسائر نقدية (مالية)**، وذلك بحسب ما إذا كانت الخسارة تصيب الأعيان مباشرة أو تتمثل في مصروفات مالية.

أولاً: الخسائر العينية (المادية)

يقصد بالخسائر العينية أو المادية تلك الأضرار التي تلحق بالأشياء أو الممتلكات بصورة محسوسة وقابلة للتقدير المادي، سواء تعلقت بالسفينة أو بالبضائع المشحونة على متنها. وتتميز هذه الخسائر بكونها تمس الكيان المادي للأموال، خلافاً للخسائر المالية المجردة.

وفي نطاق الخسارة المشتركة، تنشأ هذه الأضرار نتيجة اتخاذ تدابير استثنائية وضرورية لمواجهة خطر مشترك، بما يهدف إلى الحفاظ على سلامة الرحلة البحرية؛ وتنقسم الخسائر العينية إلى نوعين أساسيين: أضرار تلحق بالبضائع، وأضرار تصيب السفينة.

¹ حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارناً، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2016/2015، ص 25.

1- الأضرار اللاحقة بالبضائع

تتمثل الأضرار التي تلحق بالبضائع في كل هلاك أو تلف يصيبها نتيجة التضحية بها كلياً أو جزئياً، أو نتيجة الإجراءات المتخذة لحماية السفينة وباقي الشحنة؛ ومن أبرز صور هذه الأضرار ما يلي:

-إلقاء البضائع في البحر (الرمي البحري)

يُعدّ إلقاء جزء من البضائع في البحر من أبرز صور الخسائر العينية في نطاق القانون البحري، حيث يتم هذا الإجراء في حالات الضرورة القصوى التي تهدد سلامة السفينة أو الشحنات أو الأرواح على متنها؛ فإذا تعرضت السفينة لخطر جسيم، كالحريق أو خطر الغرق أو فقدان التوازن نتيجة زيادة الحمولة، جاز لربان السفينة اتخاذ قرار استثنائي يتمثل في التخلص من جزء من البضائع عبر إلقائها في البحر، بهدف تخفيف الحمولة وتحقيق استقرار السفينة وضمان استمرار الرحلة بأقل قدر ممكن من المخاطر.

وتُصنّف هذه الخسارة ضمن الخسائر العينية لكونها تنصب على فقدان مادي مباشر لجزء من البضائع. كما تُدرج، من الناحية القانونية، ضمن نطاق "الخسارة المشتركة" متى توافرت شروطها، باعتبار أن التضحية بجزء من المال قد تمت بصورة إرادية ولصالح جميع الأطراف المرتبطة بالرحلة البحرية.¹

ومن التطبيقات الواقعية على ذلك، حادثة جنوح سفينة الحاويات "إيفر غيفن" في مارس 2021 في قناة السويس، حيث أدت الظروف الجوية وعوامل أخرى إلى تعطل حركة الملاحة لعدة أيام؛ وفي سياق الجهود المبذولة لإعادة تعويم السفينة، تم اللجوء إلى اتخاذ تدابير استثنائية، من بينها تخفيف الحمولة، وهو ما قد يشمل في بعض الحالات إلقاء حاويات في البحر؛ وقد ترتب على هذه الإجراءات خسائر مادية معتبرة، تم توزيعها بين

¹ Pierre LATRON, L'avarie commune, quelques problèmes actuels, revue la Gazette de la chambre maritime arbitrale de paris, N° 8, automne 2005, p. 1.

الأطراف المعنية وفقاً لمبدأ "الخسارة المشتركة"، الذي يقوم على تقاسم الأعباء الناجمة عن التدابير الإنقاذية.¹

- استعمال البضائع كوقود

قد تطرأ على السفينة أثناء الرحلة البحرية ظروف طارئة تؤدي إلى تعطل محركاتها أو نفاد وقودها، الأمر الذي يعرض السفينة وما عليها من أشخاص وبضائع لخطر محقق؛ وفي مثل هذه الحالات، قد يجد ربان السفينة نفسه مضطراً إلى استخدام جزء من البضائع القابلة للاحتراق كوقود بديل لتشغيل المحركات أو توليد الطاقة اللازمة لتأمين استمرار الرحلة أو الخروج من وضع خطير.

ويُعدّ هذا التصرف، من الناحية القانونية، نوعاً من التضحية الإرادية بالبضائع لتحقيق مصلحة مشتركة، إذ يتم استهلاك جزء من الشحنة لإنقاذ السفينة وبقيّة الحمولة؛ وعلى هذا الأساس، تُعتبر الخسارة الناتجة عن هذا الإجراء من قبيل الخسائر المشتركة، متى ثبت أن اللجوء إليه كان ضرورياً ومعقولاً في ظل الظروف المحيطة. ومن أمثلة ذلك، لجوء السفينة إلى حرق مواد مثل الفحم أو الأخشاب المنقولة على متنها، عند تعذر استخدام مصادر الوقود التقليدية، وذلك لتفادي مخاطر أشد جسامة كالغرق أو الانجراف.

- الأضرار الناجمة عن إطفاء الحريق

يُشكّل الحريق أحد أخطر المخاطر التي قد تواجه السفينة أثناء رحلتها البحرية، لما ينطوي عليه من تهديد مباشر لسلامة السفينة والطاقم والبضائع؛ وعند اندلاع حريق على متن السفينة، يتعين اتخاذ إجراءات فورية وحاسمة للسيطرة عليه ومنع انتشاره. وتشمل هذه الإجراءات استخدام وسائل الإطفاء المختلفة، كخراطيم المياه، وأنظمة الإطفاء التلقائي (سواء المعتمدة على المياه أو الغازات)، فضلاً عن عزل المناطق المتضررة

¹ Tim Wallace, David Milliken, Ever Given: Shipping Giant's Suez Canal Blockage May Cost Billions, The Guardian, 29 Mar. 2021, Posted on the link : <https://www.theguardian.com/world/2021/mar/29/ever-given-suez-canal-blockage>

بإغلاقها للحد من امتداد النيران؛ كما قد تستدعي الضرورة، في بعض الحالات، التخلص من بعض البضائع القابلة للاشتعال عبر إلقائها في البحر لتقليل حدة الخطر. غير أن هذه التدابير، رغم ضرورتها، قد تؤدي إلى إلحاق أضرار بالبضائع، سواء نتيجة تعرضها للمياه المستخدمة في الإطفاء، أو بسبب تلفها بفعل الحرارة أو الدخان، أو نتيجة التخلص منها عمدًا؛ وتُعد هذه الأضرار، متى كانت ناجمة عن إجراءات معقولة وضرورية لإنقاذ الرحلة البحرية، من قبيل الخسائر المشتركة التي توزع بين جميع أصحاب المصالح في الرحلة.

-تفريغ البضائع لتخفيف حمولة السفينة بعد الجنوح

جنوح السفينة يقصد به استقرارها في موقع غير مناسب، كأن ترتطم بقاع البحر أو تتحرف عن مسارها بحيث تصبح غير قادرة على الحركة؛ وفي مثل هذه الحالات، يُعد تفريغ جزء من الحمولة أحد الحلول العملية التي يلجأ إليها ربان السفينة لتخفيف وزنها وإعادة تعويمها. وقد يتم هذا التفريغ بنقل البضائع إلى سفن أخرى أو إلى صنادل بحرية مؤقتة، تمهيدًا لإعادة شحنها لاحقًا بعد إنقاذ السفينة؛ إلا أن هذه العملية قد تُعرض البضائع لمخاطر متعددة، كالتلف أثناء النقل، أو الضياع، أو التدهور نتيجة التخزين المؤقت في ظروف غير ملائمة.

ومن الناحية القانونية، فإن الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة هذا التفريغ، سواء أدت إلى هلاكها الكلي أو الجزئي أو إلى مجرد تلفها، تُعتبر من الخسائر المشتركة، طالما أن الإجراء قد تم بقصد إنقاذ السفينة وبقية الشحنات، وبصورة تتسم بالضرورة والمعقولية.¹

2- الأضرار اللاحقة بالسفينة

المقصود بها تلك الخسائر المادية التي تصيب هيكل السفينة أو تجهيزاتها أو ملحقاتها نتيجة اتخاذ تدابير استثنائية تتطوي على تضحية مقصودة، وذلك بهدف إنقاذ الرحلة البحرية وما يرتبط بها من مصالح؛ وتندرج هذه الأضرار ضمن إطار نظام الخسارة المشتركة متى

¹ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقًا للأنظمة المقارنة، ط 01، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2012، ص 334.

توافرت شروطها، لاسيما إذا كانت ناتجة عن عمل إرادي ومعقول استهدف تفادي خطر محقق.

ورغم أن المشرع الجزائري لم يُفصّل على نحو صريح حالات الأضرار اللاحقة بالسفينة، إلا أنه أشار في المادة 301 ق. ب، غير أنه لا تُقبل كخسارة مشتركة إلا الأضرار والخسائر التي تصيب ماديًا الأموال المرتبطة بالرحلة، فضلاً عن المصاريف التي تُنفق في هذا السبيل؛ ومن ثمّ، فإن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو تجهيزاتها نتيجة تدابير الإنقاذ تدخل ضمن هذا المفهوم متى استوفت شروطه.

وتتخذ هذه الأضرار صورًا متعددة، من أبرزها ما يلي:

أ- رمي ملحقات السفينة في البحر

قد يضطر ربان السفينة، في حالات الضرورة القصوى، إلى اتخاذ قرار بالتخلص من بعض ملحقات السفينة عبر إلقائها في البحر، وذلك بهدف تخفيف الحمولة أو تحسين توازن السفينة واستقرارها في مواجهة خطر داهم.

وتتعدد الحالات التي تبرر هذا الإجراء، من بينها:

- **حالة الجنوح:** عندما تعلق السفينة في قاع البحر أو في ممر ضيق، بحيث يتعذر تحريكها، فيلجأ الربان إلى التخلص من بعض المعدات أو الملحقات لتقليل الوزن وتسهيل إعادة تعويمها.

- **حالة الحريق:** إذا اندلع حريق على متن السفينة، فقد تستوجب الضرورة التخلص من المواد القابلة للاشتعال أو المعدات التي قد تُفاقم انتشار النيران.

- **الأحوال الجوية القاسية:** كالعواصف الشديدة وارتفاع الأمواج، حيث قد يؤدي تخفيف الوزن إلى تحسين استقرار السفينة وتقليل احتمالات انقلابها.

- **تعذر الإصلاح الفوري:** في حال وقوع أعطال تقنية أو هيكلية لا يمكن إصلاحها في الحال، مما يستدعي تخفيف الحمولة لتعزيز القدرة على المناورة.

وتشمل الملحقات التي قد يتم الاستغناء عنها في هذا السياق:

-القوارب والزوارق المساعدة، بما فيها قوارب النجاة في حدود ما لا يُعرض الأرواح للخطر؛

-المعدات الثقيلة، مثل الروافع والأجهزة الضخمة التي قد تؤثر سلبًا على توازن السفينة؛

-بعض الحاويات أو المواد الخطرة، خاصة إذا كانت قابلة للاشتعال أو الانفجار.

ويُعدّ هذا الإجراء، متى تمّ في إطار الضرورة وبقصد تحقيق مصلحة مشتركة، من قبيل أعمال التضحية التي تُرتّب خسارة مشتركة توزّع بين جميع أصحاب المصالح في الرحلة.

ب - التجنيح العمدي للسفينة

يُقصد بالتجنيح العمدي إقدام ربان السفينة، عن قصد، على توجيهها نحو الشاطئ أو إلى منطقة ضحلة، بهدف تقادي خطر أكبر لا يمكن دفعه بوسيلة أخرى؛ ويُعدّ هذا الإجراء من أخطر التدابير التي قد تُتخذ في الملاحة البحرية، لما ينطوي عليه من إضرار مباشر بهيكل السفينة.

وتبرز مبررات اللجوء إلى التجنيح العمدي في عدة حالات، منها:

-اندلاع حريق على متن السفينة يصعب السيطرة عليه في عرض البحر؛

-وجود خطر وشيك بالتصادم مع سفن أخرى أو مع عوائق بحرية كالصخور؛

-تهديد حياة الطاقم أو الركاب نتيجة تسرب مواد خطرة أو سامة؛

-تقادي حادث جسيم قد يؤدي إلى غرق السفينة بالكامل.¹

ويترتب على هذا الإجراء غالبًا أضرار مادية معتبرة، تتمثل في:

-تلف الهيكل الخارجي للسفينة نتيجة الاحتكاك بالقاع أو الصخور؛

-تعطل الأجهزة والمعدات البحرية؛

-احتمال تضرر المحركات أو أنظمة الدفع.

¹ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية: دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، مصر، 2014، ص 568.

ورغم جسامه هذه الأضرار، فإنها تُعدّ من قبيل الخسائر المشتركة متى ثبت أن التجنيح كان الوسيلة الوحيدة أو الأكثر معقولة لتفادي خطر أشد، وأنه تمّ بقصد حماية المصالح المشتركة المرتبطة بالرحلة.

ج- الأضرار الناجمة عن إنقاذ حمولة السفينة

يُقصد بإنقاذ الحمولة مجموعة التدابير التي تُتخذ لحماية البضائع المنقولة على متن السفينة في مواجهة أخطار استثنائية، كالعواصف الشديدة أو التصادم أو الجنوح أو الحريق أو الأعطال الجسيمة.

وقد تستلزم هذه الظروف تدخلاً عاجلاً من ربان السفينة، من خلال اتخاذ إجراءات متعددة، من بينها:

- إلقاء جزء من الحمولة في البحر: لتخفيف وزن السفينة ومنع غرقها أو تحسين توازنها؛
- نقل البضائع إلى سفن أخرى: لتقليل الضغط على السفينة المتضررة؛
- تفريغ الحمولة إلى البر أو إلى زوارق مساعدة: في الحالات التي تكون فيها السفينة مهددة بخطر وشيك.

غير أن هذه الإجراءات، رغم ضرورتها، قد تؤدي إلى خسائر مادية، تتمثل في:

- هلاك بعض البضائع نتيجة إلقائها في البحر؛
 - تلف البضائع أثناء نقلها أو إعادة شحنها؛
 - ضاياع جزء منها بسبب ظروف النقل غير الاعتيادية.
- وتُعتبر هذه الأضرار من قبيل الخسائر المشتركة، متى كانت نتيجة مباشرة لتدابير معقولة اتُخذت بقصد إنقاذ السفينة والحمولة معاً، وبما يحقق مصلحة جميع الأطراف المرتبطة بالرحلة البحرية.

د- زيادة سرعة السفينة كإجراء استثنائي

تُعدّ زيادة سرعة السفينة من التدابير التي قد يلجأ إليها ربان السفينة في ظروف استثنائية، سواء لتحسين كفاءة الملاحة أو لمواجهة أخطار بحرية محدقة؛ ويهدف هذا الإجراء، في

جوهره، إلى تقليص زمن التعرض للخطر أو تسريع الوصول إلى منطقة آمنة، إلا أنه قد ينطوي في المقابل على مخاطر فنية ومادية قد تُلحق أضرارًا بالسفينة أو بحمولتها.¹

وتتعدد الحالات التي قد تبرر اللجوء إلى هذا الإجراء، من بينها:

-الاعتبارات التجارية واللوجستية: كالحاجة إلى الالتزام بمواعيد تسليم محددة لتفادي خسائر تعاقدية؛

-مواجهة الأخطار البيئية أو الطبيعية: مثل الهروب من عاصفة بحرية، أو الابتعاد عن منطقة ملوثة بمواد سامة أو قابلة للاشتعال؛

-الظروف الفنية الطارئة: كتعرض السفينة لعطل جزئي يستوجب الإسراع بالوصول إلى أقرب ميناء لإجراء الإصلاحات اللازمة.

غير أن زيادة السرعة قد تترتب عليها آثار سلبية، من أبرزها:

-تعرض الهيكل لضغوط ميكانيكية مفرطة قد تؤدي إلى تشققات أو أضرار بنيوية، خاصة في حالة الحمولة الثقيلة؛

-ارتفاع احتمالات التصادم نتيجة صعوبة المناورة عند السرعات العالية؛

-زيادة الضغط على أنظمة التشغيل، مما قد يؤدي إلى تسرب الوقود أو المواد الخطرة.

ومن ثم، فإن الأضرار التي قد تنجم عن هذا الإجراء تُقيّم في ضوء مدى ضرورته ومعقوليته، فإذا ثبت أنه اتخذ بقصد تفادي خطر جسيم يهدد الرحلة البحرية، أمكن إدراجه ضمن إطار الخسارة المشتركة وفقاً لشروطها.

ثانياً: الخسائر النقدية

تُقصد بالخسائر النقدية في القانون البحري تلك الأعباء المالية التي تنشأ نتيجة اتخاذ تدابير استثنائية لمواجهة أخطار بحرية تهدد السفينة أو حمولتها أو طاقمها؛ وتتميّز هذه الخسائر بطابعها المالي البحت، إذ لا تنصب على تلف مادي مباشر، بل على نفقات أو مصاريف تم إنفاقها في سبيل حماية المصالح المشتركة.

¹ علي البارودي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 201، ص 308.

وفي إطار نظام الخسارة المشتركة، يتم توزيع هذه النفقات بين مختلف الأطراف المعنية بالرحلة البحرية، كمالك السفينة ومالكي البضائع، متى كانت هذه المصاريف ضرورية ومعقولة وموجهة لتحقيق منفعة مشتركة.

وتنقسم الخسائر النقدية إلى نوعين رئيسيين:

أ- الخسائر النقدية الناتجة عن تفادي الخطر

يقصد بهذا النوع من الخسائر تلك المصاريف التي يتم إنفاقها أثناء قيام الخطر، بهدف الحيلولة دون تحققه أو الحد من آثاره. فهي نفقات وقائية تُبذل لتفادي ضرر أكبر قد يلحق بالسفينة أو الشحنة أو الأشخاص.

وتتجلى هذه الخسائر في صورتين أساسيتين:

1- النفقات الاستثنائية

وهي المصاريف غير العادية التي تفرضها ظروف طارئة خلال الرحلة البحرية، وتُعدّ من أبرز صور الخسارة المشتركة متى استوفت شروطها القانونية. وتشمل هذه النفقات:

- تكاليف عمليات الإنقاذ البحري أو طلب المساعدة؛

- مصاريف إعادة تعويم السفينة بعد جنوحها؛

- تكاليف الإصلاحات العاجلة اللازمة لاستمرار الرحلة؛

- نفقات تسوية الخسارة المشتركة، بما في ذلك أتعاب الخبراء ومصاريف التحكيم.

وتتميّز هذه النفقات بكونها لم تكن متوقعة ضمن التكاليف العادية للرحلة، وإنما فُرضت بفعل خطر استثنائي.

2- النفقات الناشئة عن ظروف غير متوقعة

وهي في الأصل نفقات عادية تدخل ضمن التسيير المعتاد للسفينة، إلا أنها تكتسب وصف الخسارة المشتركة إذا أنفقت نتيجة حادث فجائي خلال الرحلة البحرية. ومن أمثلتها:

- نفقات القطر (الجرّ) في حالات الطوارئ؛

- مصاريف الرسو الإجباري في ميناء غير مخطط له؛

- أجور الربان والبحارة ومؤونتهم خلال فترة التوقف الاضطراري؛
- مختلف المصاريف التشغيلية التي ترتبت مباشرة عن الحادث البحري.
وتُدرج هذه النفقات ضمن الخسارة المشتركة باعتبارها نتيجة مباشرة لإجراءات اتخذت لمواجهة خطر مشترك.

ب- الخسائر النقدية اللاحقة لزوال الخطر

يقصد بهذا النوع من الخسائر تلك المصاريف التي يتم إنفاقها بعد زوال الخطر الذي كان يهدد الرحلة البحرية، إلا أنها ترتبط به ارتباطاً سببياً، وتُسهم في تقليل الأعباء الإجمالية التي كان يمكن أن تتحملها الأطراف لو لم تُتخذ هذه التدابير.

وتتميز هذه النفقات بكونها:

- تُنفق بإرادة الربان وتقديره؛

- تهدف إلى تجنب نفقات أكبر كانت ستُعدّ من الخسائر المشتركة؛

- يجب ألا تتجاوز في قيمتها النفقات التي تم تفاديها.¹

ومن أبرز أمثلتها:

- مصاريف إصلاح السفينة بعد تعرضها لحادث كالتصادم أو الجنوح؛

- تكاليف استبدال أو صيانة معدات السلامة المتضررة؛

- شراء تجهيزات جديدة لضمان استئناف الرحلة في ظروف آمنة.

ويُشترط لاعتبار هذه النفقات ضمن الخسارة المشتركة أن تكون معقولة ومتناسبة مع الهدف منها، وأن تُسهم فعلياً في تقليل الخسائر الإجمالية المرتبطة بالحادث البحري.

المطلب الثالث: الإسعاف والإنقاذ البحري

يُعَدّ الإسعاف والإنقاذ البحريان من أبرز النظم القانونية التي أرساها القانون البحري لمواجهة الأخطار التي قد تتعرض لها السفن والأرواح والبضائع في عرض البحر؛ ويستند هذا النظام إلى اعتبارات إنسانية واقتصادية في آنٍ واحد، إذ يهدف إلى تشجيع تقديم المساعدة في

¹ نص المشرع الجزائري على هذه النفقات في المادة 303 ق. ب، معبرا عنها بالمصاريف الإضافية.

البحر من خلال إقرار حق المنقذ في مكافأة عادلة، بما يضمن حماية الأرواح والممتلكات البحرية.

وتبرز أهمية هذا النظام في كونه يجمع بين الطابع الإنساني المتمثل في إنقاذ الأرواح، والطابع القانوني الذي ينظم العلاقات بين أطراف عملية الإنقاذ، من حيث الشروط والآثار، خاصة ما يتعلق بتقدير المكافأة المستحقة؛ وعليه، يقتضي الأمر تحديد مفهوم الإسعاف والإنقاذ البحريين، وبيان شروط تحققهما، قبل التطرق إلى مسألة تقدير المكافأة.

الفرع الأول: تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري وشروطه

يستوجب تناول هذا المطلب التمييز بين مفهوم الإسعاف والإنقاذ البحريين من جهة، وبيان الشروط القانونية اللازمة لقيامهما من جهة أخرى.

أولاً: تعريف الإسعاف والإنقاذ البحريين

حظي مفهوم الإسعاف والإنقاذ البحريين بتنظيم دولي منذ وقت مبكر، حيث عرّفت اتفاقية بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحريين هذا النظام بأنه عمل يتم بين منشأتين عائمتين، تكون إحداها على الأقل سفينة، ويترتب عليه إنقاذ الأخرى أو إنقاذ ما عليها من بضائع أو ملحقات أو أرواح بشرية من خطر محقق.

غير أن هذا التعريف قد يثير لبساً من حيث نطاق تطبيقه، إذ قد يُفهم منه أنه يشمل أيضاً عمليات المساعدة بين مراكب الملاحة الداخلية، حتى ولو تمت في المياه البحرية؛ إلا أن الفقه والقضاء استقرا على استبعاد هذا الفهم، حيث لا تُعدّ المساعدة المقدمة من مركب ملاحية داخلية إلى آخر من قبيل الإنقاذ البحري، حتى وإن وقعت في البحر، لانقضاء الصفة البحرية عن هذه العمليات.

وفي التشريع الجزائري، تبنّى المشرع مفهوماً قريباً مما جاءت به اتفاقية بروكسل، حيث نصت المادة 332 من القانون البحري على أنه يُعدّ إسعافاً بحرياً كل نجدة تُقدّم للسفن البحرية التي تكون في حالة خطر، أو للأموال الموجودة على متنها، وكذلك الخدمات ذات

الطبيعة المماثلة المقدّمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية، دون الاعتداد بالمكان الذي وقعت فيه عملية النجدة.

ويُستفاد من هذا النص أن المشرّع الجزائري قد وسّع من نطاق تطبيق الإسعاف البحري، فلم يقيده بمكان معين، بل ركّز على طبيعة العملية ذاتها، أي وجود خطر يستدعي التدخل لتقديم المساعدة.¹

كما يقتضي التحديد الدقيق لهذا المفهوم التمييز بين الإسعاف البحري وإنقاذ الحطام، إذ يختلفان من حيث الطبيعة والآثار القانونية:

- فالإسعاف البحري يتحقق عندما تكون السفينة لا تزال قائمة ولم تفقد صلاحيتها للملاحة، وإنما تتعرض لخطر يهددها بالهلاك؛

- أما إنقاذ الحطام فيتعلق بحالة هلاك السفينة هلاكًا كليًا، بحيث تفقد صفتها كمنشأة عائمة، ويهجرها مالكها، فتُصبح محل عمليات انتشال أو استرداد.

وبذلك، فإن معيار التمييز بين النظامين يقوم أساسًا على مدى بقاء السفينة محافظة على كيانها ووظيفتها الملاحية وقت تقديم المساعدة.

ثانيا: شروط تحقق الإسعاف والإنقاذ البحريين

أخضع المشرّع الجزائري نظام الإسعاف والإنقاذ البحريين لجملة من الشروط الموضوعية التي يتعين توافرها لقيام هذا النظام وترتيب آثاره القانونية، وتستهدف هذه الشروط ضبط نطاق تطبيقه، ومنع التوسع غير المبرر في اعتباره، بما يضمن التوازن بين تشجيع أعمال الإنقاذ وحماية مصالح الأطراف المعنية.

أ- صدور عملية الإنقاذ بين منشأتين عائمتين

الأصل أن تتم عمليات الإسعاف والإنقاذ بين منشأتين عائمتين، بحيث تكون إحدهما على الأقل سفينة بحرية؛ وعليه، تتحقق هذه العمليات في حالتين:

- بين سفينتين بحريتين؛

¹ Mohammed BENAMAR, Assistance et sauvetage maritime en droit algérien, revue maghrébine de droit, n° 5, Tunis, 1997, p.15-21.

-أو بين سفينة بحرية ومركب من مراكب الملاحة الداخلية.
ويلاحظ عملياً أن مساهمة مراكب الملاحة الداخلية في عمليات الإنقاذ البحري تظل محدودة، نظراً لضعف قدرتها على المناورة مقارنة بالسفن البحرية، فضلاً عن محدودة تجهيزاتها التقنية.

وفي المقابل، لا يُعدّ من قبيل الإسعاف البحري ذلك الذي يتم بين مراكب الملاحة الداخلية فيما بينها، حتى ولو وقع في المياه البحرية، لانتهاء الصفة البحرية بالمعنى القانوني الدقيق.

ويكفي لتطبيق أحكام الإسعاف البحري أن تكون إحدى الوحدات المشاركة في العملية سفينة بحرية، وهو ما يُضفي على العملية وصفها القانوني.¹
ولا يقتصر نطاق الإسعاف البحري على السفن ذاتها، بل يمتد ليشمل:

-الأموال والبضائع الموجودة على متنها؛

-وكافة الأموال الأخرى المعرضة للخطر في المياه الملاحية.

ب - وجود خطر حقيقي يهدد السفينة

يُعدّ تحقق الخطر شرطاً جوهرياً لقيام الإسعاف والإنقاذ البحريين، إذ لا مجال لتطبيق أحكامهما في غياب خطر حقيقي؛ ويُقصد بالخطر في هذا السياق خطر الهلاك أو الضرر الجسيم الذي يهدد السفينة أو حمولتها أو من عليها.

ومن أبرز صور هذا الخطر:

-اقتراب السفينة من الغرق؛

-اندلاع حريق على متنها؛

-فقدان السيطرة عليها نتيجة ظروف جوية قاسية؛

-تعرضها للتصادم أو الجنوح.

¹ وهو ما يتعلق بالمعنى القانوني للسفينة الوارد في المادة 13 ق. ب.

وبناءً على ذلك، لا تُعدّ من قبيل الإسعاف البحري الحالات التي لا تنطوي على خطر جسيم، كتقديم مساعدة طبية عادية لأشخاص لا يواجهون خطرًا حقيقيًا، أو اتخاذ تدابير وقائية بسيطة لا ترقى إلى مستوى التهديد الفعلي.¹

ومن التطبيقات الواقعية على ذلك حادثة احتراق ناقلة النفط "Front Altair" سنة 2019 في خليج عمان، حيث أدى انفجار إلى اندلاع حريق كبير، استدعى تدخلًا عاجلاً لإجلاء الطاقم وإنقاذهم، وهو ما يُجسد بوضوح عنصر الخطر كشرط أساسي لقيام الإنقاذ البحري.

الفرع الثاني: مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

تُعدّ مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين من أهم الآثار القانونية المترتبة على قيام عمليات الإنقاذ، حيث تمثل المقابل المالي الذي يُمنح للمنقذين تشجيعًا لهم على بذل الجهود اللازمة لإنقاذ الأرواح والممتلكات في البحر.

ويستند هذا النظام إلى فكرة تحقيق التوازن بين مصلحة المنقذ في الحصول على مقابل عادل، ومصلحة مالكي السفينة أو البضائع في عدم تحميلهم أعباء غير مبررة.

أولاً: تعريف مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين وشروطها

سنعرض تعريف مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين ثم نتعرض إلى أهم الشروط المرتبطة بهما.

أ- تعريف مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

لم تضع الاتفاقيات الدولية، سواء اتفاقية بروكسل لسنة 1910 أو اتفاقية لندن لسنة 1989، ولا كذلك التشريع الجزائري، تعريفًا دقيقًا لمكافأة الإنقاذ البحري؛ غير أنه يمكن تعريفها فقهيًا بأنها:

- مبلغ مالي يُمنح للمنقذ مقابل ما قام به من جهود في إنقاذ سفينة أو حمولتها أو الأشخاص الموجودين على متنها من خطر محقق.

- وتتميّز هذه المكافأة عن الأجرة أو المقابل التعاقدي بعدة خصائص:

- فهي لا تقوم على أساس عقد مُسبق بين الطرفين؛

¹ نصر محمد نصر، مرجع سابق، ص 312.

- وإنما تُمنح تقديرًا لعمل طارئ تم في ظروف استثنائية؛
- كما أنها تهدف إلى تعويض المنقذ عن المخاطر والخسائر التي تكبدها، وتحفيزه على الاستمرار في تقديم خدمات الإنقاذ.
وبالتالي، فإن مكافأة الإنقاذ لا تُعدّ أجرة بالمعنى التقليدي، بل هي تعويض ذو طبيعة خاصة يرتبط بتحقيق نتيجة مفيدة.

ب- شروط استحقاق مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

لا تُستحق مكافأة الإنقاذ لمجرد القيام بمحاولة الإنقاذ، بل يتعين توافر شروط محددة أقرّها القانون البحري، من أهمها:

1 - تحقق نتيجة مفيدة (نجاح عملية الإنقاذ)

يُعدّ تحقيق نتيجة إيجابية شرطًا أساسيًا لاستحقاق المكافأة، ويُقصد بها:

- إنقاذ السفينة من الهلاك؛
 - أو الحفاظ على جزء من حمولتها؛
 - أو إنقاذ الأرواح البشرية.
- فإذا لم تسفر عملية الإنقاذ عن أي فائدة ملموسة، فلا يستحق المنقذ مكافأة، حتى وإن بذل جهودًا كبيرة. ومع ذلك، قد يُمنح تعويض في بعض الحالات الاستثنائية إذا ثبت أن الفشل كان راجعًا إلى ظروف خارجة عن إرادته.

2 - قبول السفينة المعرضة للخطر للمساعدة

يُشترط، كأصل عام، أن تتم عملية الإنقاذ برضا السفينة المعرضة للخطر، سواء عبر ربانها أو مالكيها، بما يعكس الطابع الاختياري لهذه العمليات. وعليه:

- إذا تم رفض المساعدة صراحة، ثم فُرضت بالقوة، فقد لا يستحق المنقذ المكافأة؛
- أما إذا كانت السفينة في حالة عجز تام عن التعبير عن إرادتها، كفقْدان الاتصال أو السيطرة، فيجوز تقديم المساعدة دون طلب مسبق، مع بقاء الحق في المطالبة بالمكافأة قائمًا.

ويهدف هذا الشرط إلى تحقيق التوازن بين حرية السفينة في قبول المساعدة، وضرورة التدخل في الحالات التي تستدعي ذلك لحماية الأرواح والممتلكات.¹

3- عدم قيام خدمة الإنقاذ على أساس التزام تعاقدى مسبق

ويشترط لاستحقاق مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين أن تكون الخدمة المقدمة ذات طابع طوعي، وألا تكون تنفيذاً لالتزام تعاقدى سابق؛ فالأصل في نظام الإنقاذ البحري أنه يقوم على مبادرة المنقذ إلى تقديم المساعدة في ظروف استثنائية، دون أن يكون ملزماً بذلك بموجب عقد.

وعليه، إذا كانت السفينة المنقذة مرتبطة بعقد يلزمها بتقديم خدمات معينة، فإن قيامها بعملية الإنقاذ في حدود هذا الالتزام لا يُعدّ إنقاذاً بالمعنى القانوني الذي يخول استحقاق مكافأة، بل يُعتبر تنفيذاً لالتزام تعاقدى يخضع لأحكام العقد.

غير أنه إذا تجاوزت خدمات المنقذ نطاق الالتزام التعاقدى، وقدم مساعدة إضافية لم تكن مشمولة بالعقد، فإن هذه الأعمال يمكن أن تُرتّب له الحق في المطالبة بمكافأة إنقاذ، شريطة توافر باقي الشروط القانونية.

4- عدم تسبب المنقذ في الخطر

من المبادئ المستقرة في القانون البحري أن المنقذ لا يستحق مكافأة إذا كان خطؤه هو السبب في نشوء الخطر الذي استدعى عملية الإنقاذ؛ ويستند هذا الشرط إلى اعتبارات العدالة، إذ لا يجوز للشخص أن يستفيد من خطئه أو أن يجني مقابلاً نتيجة وضع ساهم في إحداثه.²

وبناءً على ذلك:

-إذا كانت السفينة المنقذة قد خالفت قواعد الملاحة البحرية وتسببت في تعريض سفينة أخرى للخطر، فإنها لا تستحق مكافأة عن إنقاذها؛

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007، ص 199.

² تنص المادة 346 من القانون البحري على أنه "تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا تضح لها أن القائمين بالإنقاذ قد جعلوا الإسعاف البحري ضرورياً بخطئهم أو أصبحوا مذنبين بالسرقعة والإخفاء أو أي عمل من الأعمال التدليسية الأخرى".

-كما لا يُمنح الحق في المكافأة إذا أدى إهمال المنقذ، كعدم الاستجابة لإشارات الاستغاثة، إلى تفاقم الخطر.

ومع ذلك، يُراعى في التطبيق العملي التمييز بين الخطأ الجوهري والخطأ غير المؤثر:
-فإذا كان الخطأ غير جوهري ولم يكن السبب المباشر في نشوء حالة الخطر، جاز منح مكافأة مخفّضة؛

كما يمكن، في بعض الحالات، منح المكافأة لطاقم السفينة إذا قام بعملية إنقاذ فعالة ومستقلة عن الخطأ المنسوب إلى القبطان.

ثانياً: تقدير مكافأة الإسعاف والإنقاذ البحريين

يخضع تقدير مكافأة الإنقاذ البحري لمجموعة من المعايير القانونية والعملية، تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصلحة المنقذ في الحصول على مقابل عادل، ومصلحة أصحاب السفينة أو البضائع في عدم المغالاة في التقدير.

وتُراعى في تحديد قيمة المكافأة عدة عناصر، من أهمها:

-جسامة الخطر الذي تم تفاديه؛

-قيمة الأموال أو الأرواح التي تم إنقاذها؛

-الجهد والوقت المبذولان في عملية الإنقاذ؛

-المهارات الفنية التي استُخدمت؛

-المخاطر التي تعرض لها المنقذ.

وتتخذ عملية تقدير المكافأة صورتين رئيسيتين:.

أ- التحديد الاتفاقي لمكافأة الإنقاذ

يقصد بالتحديد الاتفاقي لمكافأة الإنقاذ قيام أطراف العملية (أي المنقذ والجهة المستفيدة)

بالاتفاق على قيمة المكافأة وشروط استحقاقها، سواء قبل تنفيذ عملية الإنقاذ أو بعدها.

وقد يتم الاتفاق قبل بدء العملية، خاصة في الحالات التي لا تتسم بطابع الاستعجال، حيث

تتاح للأطراف فرصة التفاوض، كما هو الحال في إنقاذ السفن المتعطلة دون خطر وشيك.

وغالبًا ما يُعْرغ هذا الاتفاق في عقد مكتوب يحدد بدقة حقوق والتزامات الطرفين.

كما قد يتم الاتفاق بعد انتهاء عملية الإنقاذ، وهو الأكثر شيوعاً في الحالات الطارئة التي لا تسمح بإجراء مفاوضات مسبقة؛ وفي هذه الحالة، يُراعى عند تحديد المكافأة:

-درجة صعوبة عملية الإنقاذ؛

-قيمة السفينة أو البضائع المنقذة؛

-الجهد والزمن المبذولان؛

-مستوى المخاطر التي واجهها المنقذ.

ويُعدّ هذا الأسلوب وسيلة مرنة لتقاضي النزاعات، متى تمّ في إطار من التوازن والشفافية.

ب - التحديد القضائي لمكافأة الإنقاذ

في حال عدم وجود اتفاق بين الأطراف، أو إذا نشأ نزاع بشأن قيمة المكافأة أو شروطها، يُحال الأمر إلى القضاء المختص، الذي يتولى تقدير المكافأة وفقاً للمعايير القانونية والفنية المعمول بها.

ويُقصد بالتحديد القضائي تدخل المحكمة أو الجهة المختصة لتحديد مبلغ عادل يراعي ظروف كل حالة على حدة، خاصة في الحالات التالية:

-غياب اتفاق مسبق بين الأطراف؛

-وجود اتفاق، لكنه محل نزاع أو يُعدّ غير عادل؛

-اعتراض مالك السفينة أو شركة التأمين على قيمة المكافأة؛

-تعلق عملية الإنقاذ بمصالح عامة، كحماية البيئة البحرية.

ويصدر القاضي حكماً ملزماً يحدد قيمة المكافأة، ويجوز تنفيذه جبرياً عند الامتناع عن الوفاء، بما في ذلك اتخاذ إجراءات كالحجز على السفينة أو غيرها من الضمانات.

المبحث الثاني: التأمين البحري على السفينة

المطلب الأول: مفهوم التأمين البحري

يقوم التأمين البحري على فكرة قانونية واقتصادية أساسية تتمثل في توزيع الأعباء المالية الناجمة عن الأخطار البحرية على مجموعة من الأشخاص، بدلاً من تحميلها لطرف واحد. ويُجسّد هذا النظام مبدأ التضامن في مواجهة المخاطر، حيث تتوزع الخسائر الناتجة عن الحوادث البحرية (كالتصادم، والغرق، والحريق، والعواصف) على المؤمنين من خلال نظام الأقساط.

وقد نشأ التأمين البحري استجابةً لحاجة ملحة فرضتها طبيعة النشاط البحري، الذي يتسم بدرجة عالية من المخاطر وعدم اليقين، مما استدعى إيجاد آلية قانونية تضمن حماية أصحاب المصالح البحرية، سواء كانوا ملاك سفن أو شاحنين أو غيرهم من المتدخلين في التجارة البحرية.

وعليه، يُعدّ التأمين البحري وسيلة وقائية وحمائية في آنٍ واحد، إذ يهدف إلى:

- الحد من الآثار المالية للأخطار البحرية؛

- ضمان استمرارية النشاط التجاري البحري؛

- تعزيز الثقة في المعاملات البحرية الدولية.

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري وخصائصه

لا يكتمل فهم التأمين البحري إلا من خلال تحديد مفهوم عقد التأمين البحري، وبيان الخصائص التي تميّزه عن غيره من العقود، خاصة في ظل خصوصية المخاطر البحرية وتعقيد العلاقات القانونية المرتبطة بها.

أولاً: تعريف عقد التأمين البحري

إن عقد التأمين البحري يعرف بأنه اتفاق قانوني يلتزم بموجبه المؤمن (وهو غالباً شركة تأمين) بتعويض المؤمن له عن الأضرار أو الخسائر التي قد تصيب مصلحته

البحرية، سواء تعلقت بالسفينة أو البضائع أو المسؤولية المدنية البحرية، وذلك نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية المحددة في العقد، مقابل التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين¹.

ويُلاحظ أن هذا التعريف يُبرز العناصر الجوهرية لعقد التأمين البحري، وهي:

-وجود خطر بحري محتمل؛

-قيام مصلحة مشروعة للمؤمن له؛

-التزام المؤمن بالتعويض عند تحقق الخطر؛

-دفع قسط التأمين كمقابل لهذا الالتزام.

وعلى الصعيد الدولي، لم تتناول اتفاقية بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري مسألة التأمين البحري بشكل مباشر، غير أنها أسهمت بصورة غير مباشرة في بلورة قواعده، من خلال تحديد مسؤوليات الأطراف في الحوادث البحرية، الأمر الذي انعكس على نطاق التغطية التأمينية.

أما في التشريع الجزائري، فقد تناول المشرع التأمين البحري ضمن الإطار العام للتأمينات، دون تقديم تعريف صريح ومباشر له، حيث يُستفاد مفهومه من خلال النصوص المنظمة له، لا سيما الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات؛ ومن خلال المادة 02/92، يتضح أن المشرع ميّز بين التأمين البحري وغيره من أنواع التأمين، وأقرّ له نظاماً قانونياً خاصاً، خاصة فيما يتعلق بالمخاطر المرتبطة بالملاحة البحرية.

تجدر الإشارة إلى أن الممارسة العملية في الجزائر قد دعمت الإطار القانوني للتأمين البحري من خلال إصدار وثائق تأمين متخصصة، حيث صدرت وثيقة التأمين على البضائع البحرية في ظل القانون رقم 07/80 المؤرخ في 17 ديسمبر 1981، كما صدرت وثيقة التأمين على السفن بمختلف أنواعها بتاريخ 20 مارس 1985، وهو ما يعكس تطور هذا النظام وارتباطه بحاجيات النشاط البحري.

¹ Ripert (G°) :droilmaritime , tome 3 , rousseau et cie, paris, 1953, p 371 ; Chauveau (p) : traité de droit maritime ,paris, 1958, p 655.

ثانيا: خصائص عقد التأمين البحري

يقتضي التحليل الدقيق لعقد التأمين البحري التمييز بين خصائصه العامة التي يشترك فيها مع سائر العقود، وخصائصه الخاصة التي ينفرد بها بالنظر إلى طبيعته المرتبطة بالمخاطر البحرية والنشاط التجاري الدولي.

أ- الخصائص العامة لعقد التأمين البحري

يمكن إجمال الخصائص العامة لعقد التأمين البحري في ثلاث سمات جوهرية، تتمثل في كونه عقداً رضائياً، وملزماً للجانبين، وقائماً على مبدأ حسن النية.

1- عقد رضائي

يُعد عقد التأمين البحري من العقود الرضائية التي تتعقد بمجرد توافق إرادتي طرفيه، أي المؤمن والمؤمن له، على العناصر الأساسية للعقد، دون اشتراط شكلية معينة كالتوثيق أو الإشهار؛ ويتفق ذلك مع القواعد العامة في نظرية العقد كما استقرت في كل من القانون المدني¹ والقانون البحري.

ويكفي لانعقاد العقد اتفاق الطرفين على العناصر الجوهرية،² وعلى رأسها: تحديد الخطر المؤمن منه، ومبلغ التأمين، وقسط التأمين، ومدة التغطية؛ ويترتب على هذا الاتفاق نشوء التزامات قانونية ملزمة، ولو لم تُحرر وثيقة رسمية؛ غير أن الإثبات العملي للعقد يتم غالباً من خلال وثيقة التأمين البحري (Marine Insurance Policy) التي تصدرها شركة التأمين.

ولا يكون الرضا منتجاً لآثاره القانونية إلا إذا صدر عن ذي أهلية قانونية، وخلا من عيوب الإرادة المعروفة، كالغلط والتدليس والإكراه والاستغلال، وذلك ضماناً لسلامة التعاقد وصحته.

2- عقد ملزم لجانبين

¹ الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

² علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ط 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2005، ص 132.

يتسم عقد التأمين البحري بكونه عقدًا ملزمًا للجانبين، إذ يرتب التزامات متقابلة في ذمة كل من المؤمن والمؤمن له، بحيث يُعد التزام كل طرف سببًا لالتزام الطرف الآخر. فيلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين في المواعيد المتفق عليها، كما يلتزم بالإفصاح عن البيانات المتعلقة بالخطر؛ في المقابل، يلتزم المؤمن (شركة التأمين) بتحمل تبعه الخطر المؤمن منه، ودفع مبلغ التأمين أو التعويض عند تحقق الواقعة المؤمن منها. وتقوم البنية القانونية لهذا العقد على فكرة التقابل والتوازن بين الالتزامات، بحيث لا يجوز لأحد الطرفين المطالبة بتنفيذ التزام الطرف الآخر ما لم يكن قد نفذ أو أبدى استعدادة لتنفيذ التزامه المقابل.

3- قيام العقد على مبدأ حسن النية

يُعد مبدأ حسن النية من الركائز الأساسية في عقد التأمين البحري، حيث يقوم على درجة عالية من الثقة المتبادلة بين الطرفين، تفوق ما هو مطلوب في غيره من العقود. ويترتب على ذلك التزام المؤمن له بالإفصاح الكامل والصادق عن كافة الظروف والبيانات الجوهرية المتعلقة بالخطر، سواء كانت معروفة له أو كان من المفترض أن يعلم بها، متى كان من شأنها التأثير في تقدير المؤمن للمخاطر أو تحديد شروط التعاقد. وفي حال الإخلال بهذا الالتزام، سواء عن طريق الإخفاء أو الإدلاء ببيانات غير صحيحة، يحق للمؤمن طلب إبطال العقد أو رفض أداء التعويض، وفقًا لما تقضي به القواعد القانونية المنظمة للتأمين.

ب- الخصائص الخاصة لعقد التأمين البحري

إلى جانب خصائصه العامة، يتميز عقد التأمين البحري بجملة من الخصائص الخاصة التي تميزه عن غيره من العقود، لعل أبرزها كونه عقدًا احتماليًا، وعقد إذعان في كثير من الحالات، وعقد تعويض، فضلًا عن طابعه التجاري المستمر.

1 - عقد احتمالي ذو طابع إذعاني

يتسم عقد التأمين البحري بطبيعته الاحتمالية، إذ يتوقف تنفيذ التزام المؤمن على تحقق خطر غير محقق الوقوع؛ فالمؤمن له يدفع القسط دون ضمان الحصول على التعويض، في حين لا يلتزم المؤمن بالدفع إلا عند تحقق الخطر المؤمن منه.

ومن جهة أخرى، يغلب على هذا العقد طابع الإذعان، حيث تُعد شروطه في الغالب مسبقاً من قبل شركات التأمين، ولا يكون للمؤمن له سوى قبولها أو رفضها، خاصة في ظل الحاجة العملية والاقتصادية الملحة للتأمين في مجال النقل البحري.

ولا يُعد هذا الإذعان إكراهًا بالمعنى القانوني الدقيق، وإنما هو نتيجة لضغوط اقتصادية وواقعية تجعل من التأمين ضرورة لا غنى عنها، خاصة في ظل المخاطر المرتفعة الملازمة للنشاط البحري.

2- عقد تعويض:

يقوم عقد التأمين البحري على مبدأ التعويض، ومفاده أن الغاية منه هي جبر الضرر الذي يلحق بالمؤمن له نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، دون أن يؤدي ذلك إلى إثرائه.

وبالتالي، لا يجوز للمؤمن له أن يحصل على تعويض يفوق قيمة الضرر الفعلي الذي لحق به، وإلا تحول التأمين إلى وسيلة للمضاربة، وهو ما يتنافى مع طبيعته القانونية؛ ويُترجم هذا المبدأ عملياً في تقدير التعويض على أساس الخسارة الحقيقية فقط.

3 - عقد تجاري مستمر

يُعد التأمين البحري عقدًا تجاريًا بطبيعته، لارتباطه الوثيق بالنشاط التجاري البحري، ولا سيما عمليات النقل البحري الدولي والتبادل التجاري عبر البحار.

كما يتسم بصفة الاستمرارية، إذ يمتد أثره خلال فترة زمنية محددة، يلتزم خلالها المؤمن بتغطية المخاطر المتفق عليها؛ ويخضع هذا العقد لأحكام القانون البحري وقواعد

التجارة الدولية، فضلاً عن الأعراف المهنية، مثل القواعد الصادرة عن معاهد التأمين البحري الدولية، والتي تسهم في توحيد الممارسات التأمينية على الصعيد العالمي.¹

الفرع الثاني: أنواع عقود التأمين البحري

تتعدد صور عقود التأمين البحري تبعاً لطبيعة المصلحة المؤمن عليها ونطاق التغطية التأمينية، وكذلك بالنظر إلى الأطراف المعنية بالمخاطر البحرية. ويُعد هذا التنوع انعكاساً لخصوصية النشاط البحري وتعدد الأخطار المرتبطة به، سواء تعلقت بالسفينة ذاتها أو بالبضائع المنقولة. ويمكن إجمال أهم هذه الأنواع فيما يلي:

أ- التأمين على السفينة

يُعد التأمين على السفينة من أهم صور التأمين البحري، نظراً لكون السفينة تمثل الأداة الرئيسية في النشاط الملاحي والتجاري البحري. ولا يقتصر هذا التأمين على هيكل السفينة فحسب، بل يمتد ليشمل ملحقاتها ومعدات وكافة العناصر اللازمة لاستغلالها الملاحي.

فالتأمين على السفينة (Hull Insurance) هو عقد يهدف إلى حماية مالك السفينة من الأضرار المادية التي قد تصيبها نتيجة الحوادث البحرية، كالتصادم، أو الجنوح، أو الغرق، أو بفعل القوى الطبيعية، سواء أثناء الإبحار أو أثناء رسو السفينة في الميناء.

ويشمل نطاق هذا التأمين عادة:

- هيكل السفينة.

- الآلات والمحركات.

- الأدوات والتجهيزات الملاحيّة.

- المؤن ومستلزمات الرحلة، مثل الوقود وأغذية الطاقم.

¹ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 19.

-بعض النفقات المرتبطة باستغلال السفينة.

كما لا يُشترط لاكتساب صفة المال المؤمن عليه أن يكون في حكم السفينة قانونًا، إذ يجوز التأمين على أي منشأة عائمة متى كانت عرضة لأخطار بحرية.¹

والتأمين على السفينة يعد من أهم فروع التأمين البحري، فهو يهدف إلى تغطية المخاطر التي قد تتعرض لها السفينة ذاتها بوصفها أداة الملاحة البحرية، وتتعدد صورته وأنواعه بحسب نطاق التغطية التأمينية، ويمكن إجمالها فيما يأتي:

1 -التأمين الشامل على جميع الأخطار (All Risks Insurance) :

يقوم هذا النوع من التأمين على مبدأ الشمول، حيث يمتد ليغطي كافة المخاطر البحرية المحتملة التي قد تتعرض لها السفينة، سواء كانت أخطارًا طبيعية أو عرضية، وذلك ما لم يرد نص صريح في عقد التأمين يستثني بعض هذه المخاطر؛ ويُعد هذا النمط من التأمين الأكثر اتساعًا من حيث نطاق الحماية، إذ ينقل عبء إثبات الاستثناء إلى المؤمن (شركة التأمين)، لا إلى المؤمن له.

2 -التأمين ضد الأخطار المحددة (Named Perils Insurance) :

يقوم هذا النوع على أساس التحديد الحصري للمخاطر المؤمن ضدها، بحيث لا يلتزم المؤمن بالتعويض إلا عن الأضرار الناجمة عن الأخطار التي تم ذكرها صراحة في وثيقة التأمين، مثل الحريق، والتصادم، والغرق؛ وعليه، فإن أي خطر لم يُدرج ضمن هذه القائمة لا يكون مشمولاً بالتغطية، مما يضيق من نطاق الحماية مقارنة بالتأمين الشامل.

3 -التأمين ضد أخطار الحروب والمخاطر الخاصة

يُخصص هذا النوع من التأمين لتغطية الأضرار الناجمة عن الأخطار غير العادية، وعلى رأسها أعمال الحرب، والعمليات العدائية، والهجمات الإرهابية، وأعمال القرصنة ذات

¹ بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2006، ص 172.

الطابع السياسي؛ ونظرًا لطبيعة هذه المخاطر الاستثنائية، فإنها غالبًا ما تُستبعد من وثائق التأمين العادية، وتُغطى بموجب اتفاق خاص أو ملحق إضافي.

4- تحديد القيمة التأمينية للسفينة في التشريع الجزائري

نظم المشرع الجزائري مسألة تحديد القيمة التأمينية للسفينة، وذلك بموجب أحكام الأمر رقم 07/95، حيث نصّت المادة 01/128 على أن القيمة المقبولة تشمل هيكل السفينة، وأجهزتها المحركة، ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعة خارجها.

كما أكدت المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة على أن تحديد القيمة المقبولة يتم إما على أساس القيمة الحقيقية للسفينة أو على نحو جزافي (اتفاقي)، مع منع الطرفين من إعادة تقييم مكونات السفينة بصورة منفصلة، إلا في الحالات الاستثنائية المنصوص عليها في المادة 24 من ذات الوثيقة؛ وتتميز هذه القيمة بوحدها وعدم قابليتها للتجزئة، إذ تشمل جميع عناصر السفينة المادية والتابعة لها في إطار قانوني موحد.

ب- التأمين على البضائع (Cargo Insurance)

يُقصد بالتأمين على البضائع ذلك النوع من التأمين البحري الذي يهدف إلى حماية مصالح مالكي البضائع والناقلين من الخسائر أو الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أثناء عملية النقل البحري؛ ويُعد هذا التأمين وسيلة قانونية لتعويض المؤمن له عن الأضرار الناجمة عن المخاطر البحرية التي قد تقع خلال الرحلة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

وقد وسّعت قواعد هامبورغ لسنة 1978، المعدلة لاتفاقية بروكسل لعام 1924، من مفهوم "البضائع"، حيث نصت المادة 5/1 على أن هذا المصطلح يشمل أيضًا الحيوانات الحية، والبضائع المنقولة داخل الحاويات، بل ويمتد ليشمل الحاويات ذاتها إذا كانت مقدمة من قبل الشاحن لغرض حماية البضائع؛ كما يسري التأمين على مختلف أنواع البضائع

بغض النظر عن وسيلة شحنها، سواء تم النقل بموجب عقد نقل بحري، أو سند شحن، أو حتى عبر الإرساليات البريدية.¹

يتخذ التأمين على البضائع صورتين أساسيتين، تختلفان من حيث نطاق التغطية وطبيعة العلاقة التعاقدية:

1 - عقد التأمين العادي (Specific Voyage Policy) :

هو عقد تأمين يُبرم لتغطية شحنة محددة، أو رحلة بحرية معينة، أو سفينة بعينها، بحيث يتم تحديد عناصر الخطر بدقة في وثيقة التأمين؛ وينحصر أثر هذا العقد في تغطية المخاطر المرتبطة بتلك الشحنة أو الرحلة فقط، دون أن يمتد إلى غيرها.

ويُعد هذا النوع مناسباً في الحالات التي تكون فيها عمليات الشحن غير منتظمة أو عرضية، أو عندما تستدعي كل شحنة تأميناً خاصاً يتناسب مع طبيعتها وقيمتها.

2 - عقد التأمين العائم (Floating Policy / Open Cover) :

هو عقد تأمين ذو طابع مستمر، يغطي جميع الشحنات التي يقوم بها المؤمن له خلال فترة زمنية محددة، دون الحاجة إلى إصدار وثيقة تأمين مستقلة لكل شحنة؛ ويتم عادة تحديد حد أقصى للمسؤولية، مع التزام المؤمن له بالإخطار الدوري عن الشحنات المشمولة.

ويُعد هذا النوع من التأمين أكثر ملاءمة للشركات التي تمارس نشاطاً تجارياً منتظماً في مجال النقل البحري، إذ يوفر تغطية مستمرة ويقلل من الإجراءات الإدارية، مع ضمان استمرارية الحماية التأمينية.

¹ سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1986، ص 21.

الاختلافات الرئيسية بين عقد التأمين العادي وعقد التأمين العائم

الميزة	عقد التأمين العادي	عقد التأمين العائم
التغطية	تغطي شحنة أو سفينة أو رحلة محددة	تغطي جميع الشحنات أو الرحلات البحرية ضمن فترة معينة.
المرونة	أقل مرونة، حيث يتطلب كل شحنة أو رحلة المرونة تأميناً منفصلاً	أكثر مرونة، حيث يغطي العديد من الشحنات أو الرحلات.
الفترة الزمنية	تأمين لمرة واحدة أو فترة قصيرة.	تأمين لفترة طويلة، مثل عام أو أكثر
التكلفة الادارية	قد تتطلب إجراءات إضافية لإصدار وثائق التكلفة الإدارية جديدة لكل شحنة.	تقليل التكاليف الإدارية بسبب تغطية متعددة الشحنات
الملائمة	مناسب للشحنات أو الرحلات غير المنتظمة أو النادرة	مناسب للشركات أو الأفراد الذين يقومون بشحنات متكررة.

ج- التأمين على المسؤولية البحرية (Marine Liability Insurance) :

شهدت التشريعات الحديثة تطوراً ملحوظاً في نطاق التأمين البحري، حيث لم يعد مقتصرًا على تأمين الأموال والأشياء، بل امتد ليشمل تأمين المسؤولية المدنية، وهو ما كرسه كل من المشرع الفرنسي في تقنيته الحديث، والمشرع الجزائري ضمن أحكام القانون البحري؛ ويلاحظ في هذا السياق التمييز بين نوعين من المسؤولية: مسؤولية تُغطى ضمن وثيقة التأمين على السفينة (تأمين الهيكل)، وأخرى تستوجب إبرام وثائق تأمين مستقلة.¹

1- مفهوم التأمين على المسؤولية البحرية:

التأمين على المسؤولية البحرية هو ذلك العقد الذي يلتزم بموجبه المؤمن بتغطية المسؤولية القانونية التي قد تترتب في ذمة مالك السفينة أو مستغلها أو الناقل البحري، نتيجة الأضرار

¹ بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 174.

التي تُلحق بالغير أثناء استغلال السفينة أو بمناسبة عمليات النقل البحري؛ ويشمل هذا التأمين الأضرار المادية والجسمانية التي تصيب الغير، سواء تعلق الأمر بالركاب، أو بالبضائع، أو بالمنشآت، أو بالبيئة البحرية.

ويمتاز هذا النوع من التأمين بأنه يهدف إلى حماية الذمة المالية للمؤمن له من المطالبات القضائية التي قد تُقام ضده من قبل الغير، ومن ثم فهو يمثل انتقالاً نوعياً من تأمين الأشياء إلى تأمين المسؤولية.

2- نطاق التأمين على المسؤولية في التشريع الجزائري:

نصّ المشرّع الجزائري في المادة 145 من الأمر رقم 07/95 على أن تأمين السفينة يهدف إلى ضمان التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تُلحقها السفينة بالغير أو التي تنشأ عن استغلالها. غير أن هذا الضمان ليس مطلقاً، إذ استثنى المشرّع الحالات التي تكون فيها هذه الأضرار مغطاة بموجب تأمين جسم السفينة وفقاً للمادة 132 من ذات الأمر، إلا إذا ثبت عدم كفاية مبلغ التأمين لتغطية كامل الضرر.

ويستفاد من هذا النص أن المشرّع أخذ بمبدأ تكامل التغطية التأمينية، بحيث تتداخل وثائق التأمين المختلفة لتأمين أكبر قدر ممكن من الحماية، مع مراعاة عدم ازدواج التعويض.

3- تحديد المسؤول عن الأضرار البحرية:

لقد استقر الفقه والقضاء على أن مالك السفينة يُعد المسؤول الأصلي تجاه الغير عن الأضرار الناجمة عن أعمال الربان، متى كانت هذه الأعمال متصلة باستغلال السفينة أو تسييرها الملاحي؛ ولا يعتد في هذا الشأن بكون مالك السفينة هو ذاته مجهزها أو مستأجرها، كما لا يؤثر في قيام المسؤولية كون المستأجر هو من قام بتعيين الربان أو أفراد الطاقم. وقد كرس المشرّع الجزائري هذا الاتجاه في المادة 136 من القانون البحري، حيث حمّل مالك السفينة تبعة الأفعال المرتبطة بالملاحة البحرية، تكريساً لمبدأ تحمل مخاطر الاستغلال.

4- الطبيعة القانونية للتأمين على المسؤولية البحرية:

فالتأمين على المسؤولية البحرية يعد تأمينًا ذا طبيعة خاصة، يتميز عن غيره من أنواع التأمين بكونه لا يرد على شيء مادي معين، بل ينصب على التزام قانوني محتمل في ذمة المؤمن له؛ ومن ثم، فهو يمثل انتقالًا من فكرة تأمين الأموال إلى فكرة تأمين المسؤولية، وهو ما يجعله أكثر تعقيدًا من الناحية القانونية، خاصة فيما يتعلق بتحديد نطاق الضمان وشروط قيام المسؤولية.¹

المطلب الثاني: آثار عقد التأمين البحري

عقد التأمين البحري يعد من العقود ذات الأثر الوقائي والضمان في آن واحد، إذ يسهم في التخفيف من الآثار المالية الناجمة عن الأخطار البحرية، ويوفر حماية قانونية واقتصادية للأطراف المتعاقدة، بما يضمن استقرار المعاملات البحرية واستمرارية النشاط التجاري. وتتمثل آثار هذا العقد في مجموعة من الالتزامات المتبادلة بين المؤمن والمؤمن له، إلى جانب الآثار المرتبطة بتنفيذ العقد وانقضائه؛ وعليه، سيتم تناول هذه الآثار من خلال دراسة التزامات أطراف العقد، ثم بيان كيفية تنفيذها، وأخيرًا استعراض أسباب انقضاء عقد التأمين البحري.

الفرع الأول: التزامات أطراف عقد التأمين البحري

عقد التأمين البحري، بوصفه عقدًا ملزمًا للجانبين، ينشئ مجموعة من الحقوق والالتزامات المتبادلة بين كل من المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له، ويخضع في ذلك لأحكام خاصة تميزه عن غيره من عقود التأمين، نظرًا لخصوصية المخاطر البحرية وتعقيدها. وتتوزع هذه الالتزامات بين ما يقع على عاتق المؤمن له، كالإفصاح عن البيانات الجوهرية ودفع الأقساط، وما يلتزم به المؤمن، وعلى رأسه ضمان الخطر وتعويض الضرر عند تحققه، وذلك وفقًا للشروط والحدود المنصوص عليها في وثيقة التأمين.

¹ محمود شحات، القانون البحري الجزائري (السفينة، ربح السفينة، ملكية السفينة، صور إيجار السفينة، مسؤولية مالك السفينة، رهن السفينة، حجز السفينة)، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2010، ص 155.

أولاً: التزامات المؤمن له في عقد التأمين البحري

تترتب على عاتق المؤمن له، باعتباره طرفاً أصيلاً في عقد التأمين البحري، مجموعة من الالتزامات الجوهرية التي يترتب على الإخلال بها آثار قانونية قد تصل إلى سقوط الحق في الضمان أو بطلان العقد؛ وتتمثل هذه الالتزامات أساساً في: دفع قسط التأمين، والتصريح الدقيق بالخطر، والمحافظة على الشيء المؤمن عليه ومصالح المؤمن.

أ- الالتزام بدفع قسط التأمين

إن الالتزام بدفع قسط التأمين يعد من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له، إذ يمثل المقابل المالي الذي يلتزم بأدائه نظير تحمّل المؤمن للخطر؛ ويشترط أن يتم دفع القسط في المواعيد ووفق الكيفيات المتفق عليها في وثيقة التأمين.

ويترتب على الوفاء بهذا الالتزام سريان التغطية التأمينية، بحيث لا يلتزم المؤمن بضمان الخطر إلا ابتداءً من تاريخ دفع القسط أو وفقاً لما تم الاتفاق عليه تعاقدياً؛ كما أن التأخر في دفع الأقساط قد يؤدي إلى وقف الضمان أو فسخ العقد، بحسب الشروط المنصوص عليها، مما يعكس الطبيعة التبادلية لعقد التأمين.¹

ب- الالتزام بالتصريح بالبيانات المتعلقة بالخطر

يلتزم المؤمن له عند إبرام عقد التأمين، وخلال سريانه، بالإدلاء بكافة البيانات والمعلومات الجوهرية المتعلقة بالخطر المراد التأمين منه، وذلك بكل دقة وصدق؛ ويشمل هذا الالتزام بيان طبيعة الخطر، وظروفه، والعوامل المؤثرة في احتمالية تحققه أو جسامته.

ويهدف هذا الالتزام إلى تمكين المؤمن من تقييم الخطر تقييماً سليماً، ومن ثم تحديد شروط التغطية ومقدار القسط المناسب؛ ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام، سواء عن طريق الإخفاء أو الإدلاء ببيانات غير صحيحة، إمكانية إبطال العقد أو تعديل شروطه، تبعاً لجسامة الإخلال وتأثيره في تقدير الخطر.

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2012، ص 143.

ج- الالتزام بالمحافظة على الشيء المؤمن عليه ومصالح المؤمن

يتوجب على المؤمن له اتخاذ كافة الاحتياطات والتدابير المعقولة للحفاظ على الشيء المؤمن عليه، والعمل على الحد من تفاقم المخاطر أو وقوعها؛ ويستند هذا الالتزام إلى مبدأ حسن النية الذي يحكم عقود التأمين.

كما يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بكل تغيير جوهري يطرأ على الخطر المؤمن منه، لاسيما إذا كان من شأنه زيادة درجة الخطورة، كإدخال تعديلات على السفينة أو تغيير طبيعة استعمالها؛ ويجب أن يتم هذا الإخطار فور علمه بالتغيير.

ومن جهة أخرى، يمتنع على المؤمن له القيام بأي تصرف من شأنه تفاقم الخطر دون موافقة المؤمن، مثل استخدام الشيء المؤمن عليه في أنشطة غير متفق عليها أو ذات طبيعة خطيرة. ويترتب على مخالفة هذا الالتزام جواز سقوط الحق في التعويض أو تخفيضه، بحسب الأحوال.¹

ثانيا: التزامات المؤمن في عقد التأمين البحري

يقع على عاتق المؤمن (شركة التأمين) مجموعة من الالتزامات الأساسية التي تجسد الغاية من عقد التأمين، وتتمثل أساساً في ضمان الخطر المؤمن منه وتعويض الضرر عند تحققه، إلى جانب التزامات فنية ومالية تضمن استمرارية نشاط التأمين.

أ- الالتزام بدفع مبلغ التأمين (التعويض)

يُعدّ التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين الالتزام الجوهري في عقد التأمين، ويقوم هذا الالتزام عند تحقق الخطر المؤمن منه وترتب ضرر داخل نطاق التغطية المتفق عليها. ويتمثل هذا الالتزام في دفع التعويض للمؤمن له أو للمستفيد، وفقاً لشروط العقد وحدود مبلغ التأمين؛ ويخضع تقدير التعويض لمبدأ التعويض، الذي يهدف إلى إعادة المؤمن له إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع الخطر، دون إثراء أو خسارة غير مبررة.

¹ المادة 109 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات.

ب- تعديل أو تخفيض مبلغ التأمين

قد يطرأ أثناء تنفيذ عقد التأمين ما يستدعي إعادة النظر في نطاق التغطية التأمينية أو في قيمة مبلغ التأمين، سواء بالزيادة أو التخفيض، وذلك تبعاً للتغيرات التي تصيب الخطر أو الشيء المؤمن عليه.

ويتم تخفيض التأمين في الحالات التي تنخفض فيها درجة الخطورة أو قيمة الشيء المؤمن عليه، أو بناءً على اتفاق الطرفين، كأن يتخذ المؤمن له تدابير وقائية تقلل من احتمالية تحقق الخطر؛ كما قد ينعكس هذا التخفيض على مقدار القسط، تحقيقاً للتوازن العقدي. غير أن هذا التعديل لا يتم بإرادة منفردة، بل يستلزم اتفاق الطرفين أو تحقق شروط محددة في العقد، بما يضمن احترام مبدأ القوة الملزمة للعقد.

ج- الالتزام بتكوين الاحتياطات الفنية (الاحتياط الحسابي)

يُعدّ التزام المؤمن بتكوين احتياطات مالية وفنية من الالتزامات الجوهرية التي تفرضها قواعد تنظيم نشاط التأمين، ويقصد به تخصيص مبالغ مالية كافية لمواجهة الالتزامات المستقبلية الناشئة عن عقود التأمين.

ويهدف هذا الالتزام إلى ضمان الملاءة المالية لشركة التأمين وقدرتها على الوفاء بالتزاماتها تجاه المؤمن لهم، خاصة في حالة تعدد المطالبات أو تحقق أخطار جسيمة؛ ويخضع تكوين هذه الاحتياطات لرقابة السلطات المختصة، باعتباره ضماناً أساسية لحماية حقوق المؤمن لهم واستقرار قطاع التأمين.

الفرع الثاني: انقضاء عقد التأمين البحري

يقصد بانقضاء عقد التأمين البحري انتهاء الرابطة التعاقدية التي تربط بين المؤمن والمؤمن له، وما يترتب على ذلك من زوال الالتزامات الناشئة عنه، وعلى رأسها التزام المؤمن بتغطية الأخطار المؤمن منها؛ ويترتب على هذا الانقضاء توقف سريان الضمان التأميني، بحيث لا يكون المؤمن ملزماً بتعويض أي ضرر يقع بعد انتهاء العقد، إلا في الحدود التي يقررها القانون أو الاتفاق.

ويتحقق انقضاء عقد التأمين البحري وفقاً للأحكام العامة والخاصة المنظمة له، إما بطرق عادية تعكس التنفيذ الطبيعي للعقد، أو بطرق غير عادية ترجع إلى أسباب استثنائية أو إخلال بأحكامه.

أولاً: الطرق العادية لانقضاء عقد التأمين البحري

تتمثل الطرق العادية لانقضاء عقد التأمين البحري في الحالات التي ينتهي فيها العقد بصورة طبيعية، وفقاً لما تم الاتفاق عليه بين الطرفين، دون تدخل عوامل غير مألوفة أو إخلال تعاقدية؛ ومن أبرز هذه الحالات: انتهاء مدة العقد، أو تحقق الخطر المؤمن منه.

أ- انتهاء مدة عقد التأمين

الأصل أن عقد التأمين البحري يُبرم لمدة محددة، سواء تعلّق الأمر بتأمين زمني (لمدة معينة كالسنة) أو بتأمين مرتبط برحلة بحرية محددة؛ وعليه، ينقضي العقد بقوة القانون بانتهاء هذه المدة، ما لم يتفق الطرفان على تجديده صراحة أو ضمناً.

ففي التأمين الزمني، ينتهي العقد بانقضاء الأجل المحدد في الوثيقة، وتزول التغطية التأمينية تلقائياً إذا لم يتم تجديد العقد. أما في التأمين على الرحلة (Voyage Policy)، فإن العقد ينقضي بمجرد إتمام الرحلة البحرية أو وصول السفينة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، باعتبار أن الخطر المؤمن منه يكون قد تحقق نطاقه الزمني والمكاني.¹

ب- تحقق الخطر المؤمن منه (الهلاك الكلي)

ينقضي عقد التأمين البحري كذلك في حالة تحقق الخطر المؤمن منه تحققاً كاملاً، كما في حالات الهلاك الكلي للسفينة أو تلف البضائع المؤمن عليها تلفاً نهائياً؛ ففي هذه الحالة، يتحقق محل الالتزام التأميني، ويلتزم المؤمن بدفع التعويض المستحق، وبعد تسوية المطالبة ينتهي العقد بالنسبة لهذا الخطر.

ويُلاحظ أن العقد يظل قائماً إلى حين استيفاء إجراءات المطالبة ودفع التعويض، ثم ينقضي بانتهاء الغاية منه، وهي جبر الضرر المؤمن عليه.²

¹ أبو النجا إبراهيم، التأمين في القانون الجزائري (الجزء الأول)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 300.

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 83.

ثانياً: الطرق غير العادية لانقضاء عقد التأمين البحري

تشمل الطرق غير العادية تلك الحالات التي ينقضي فيها العقد قبل انتهاء مدته الطبيعية، نتيجة أسباب استثنائية أو بسبب إخلال أحد الأطراف بالتزاماته التعاقدية أو القانونية؛ وتتمثل أهم هذه الأسباب في: فسخ العقد، وبطلانه، وبعض الحالات الخاصة، فضلاً عن التقادم.

أ- فسخ عقد التأمين البحري

يقصد بفسخ عقد التأمين إنهاء العلاقة التعاقدية قبل حلول أجلها، بسبب إخلال أحد الطرفين بالتزاماته أو تحقق سبب يجيز ذلك قانوناً أو اتفاقاً؛ ويترتب على الفسخ زوال العقد بالنسبة للمستقبل، مع بقاء آثاره السابقة قائمة.

ومن أبرز أسباب فسخ عقد التأمين البحري:

1-عدم دفع قسط التأمين: يُعدّ إخلال المؤمن له بالتزامه بدفع الأقساط في المواعيد المحددة سبباً مشروعاً لفسخ العقد من قبل المؤمن، نظراً لكون القسط يمثل المقابل المالي لتحمل الخطر.

2-الإدلاء ببيانات غير صحيحة أو إخفاء معلومات جوهرية: إذا ثبت أن المؤمن له قد قدّم بيانات مغلوطة أو كتم معلومات مؤثرة في تقدير الخطر، جاز للمؤمن فسخ العقد لقيام الغش أو سوء النية.

3-تفاقم الخطر دون إخطار المؤمن: إذا طرأ تغيير جوهري يزيد من درجة الخطورة، كاستعمال السفينة في نشاط أشد خطورة أو خارج نطاق التغطية، دون إعلام المؤمن، فإن ذلك يبرر فسخ العقد.

ب- بطلان عقد التأمين البحري

يقصد بالبطلان عدم قيام العقد صحيحاً منذ البداية، لافتقاده أحد أركانه الأساسية أو لقيامه على سبب غير مشروع أو محل غير قابل للتأمين؛ ويترتب على البطلان اعتبار العقد كأن لم يكن، فلا ينتج أي أثر قانوني، ولا تنشأ عنه التزامات متبادلة بين الطرفين.

ومن صور البطلان في التأمين البحري: انعدام المصلحة التأمينية، أو قيام العقد على غش جوهري، أو مخالفة النظام العام.

ج- الحالات الخاصة لانقضاء العقد

قد ينقضي عقد التأمين البحري في بعض الحالات الخاصة التي تتعلق بطبيعة محل التأمين، ومن ذلك:

1- وفاة المؤمن عليه: في بعض صور التأمين المرتبطة بالأشخاص، كالتأمين على طاقم السفينة، قد يؤدي وفاة المؤمن عليه إلى انقضاء العقد إذا كان لشخصه اعتبار جوهري.

2- انتهاء الصلاحية الفنية للسفينة أو هلاكها: إذا فقدت السفينة صلاحيتها للملاحة أو انتهى عمرها الفني، فقد يؤدي ذلك إلى زوال محل التأمين، ومن ثم انقضاء العقد.

د- التقادم في دعاوى التأمين البحري

يُعدّ التقادم من الأسباب القانونية لانقضاء الحقوق الناشئة عن عقد التأمين البحري، ويقصد به مضي مدة زمنية محددة يمنع بعدها سماع الدعوى القضائية المتعلقة بالعقد.¹

وفي التأمين بوجه عام، تُحدد مدة التقادم بثلاث (03) سنوات، تبدأ من تاريخ وقوع الحادث أو من تاريخ العلم به. غير أن المشرّع الجزائري خصّ التأمين البحري بمدة تقادم أقصر، حيث نص على أن دعاوى التأمين البحري تتقادم بمضي سنتين (02)، وذلك وفقاً لطبيعتها الخاصة.

¹ احمد عبد الرازق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثالث، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1968، ص 996.

الفصل الثاني: الحوادث البحرية والتأمين على السفينة

وتبدأ هذه المدة بحسب نوع الدعوى على النحو الآتي:

- من تاريخ الاستحقاق في دعاوى المطالبة بدفع الأقساط؛
 - من تاريخ وقوع الحادث في دعاوى التعويض عن الخسارة (خاصة في تأمين السفن)؛
 - من تاريخ الحادث في دعاوى الترك؛
 - من تاريخ الدفع غير المستحق في دعاوى استرداد ما دُفع بغير وجه حق.
- أما في التأمين على البضائع، فتبدأ مدة التقادم عادة من تاريخ تسليم البضاعة أو من تاريخ اكتشاف الضرر أو الفقد.
- ويجوز أن ينقطع أو يتوقف سريان التقادم في الحالات التي يقرها القانون، كوجود مانع قانوني أو رفع دعوى قضائية. ويترتب على اكتمال مدة التقادم سقوط الحق في المطالبة القضائية، ولو كان الحق في ذاته ثابتاً من حيث الأصل، الأمر الذي يفرض على الأطراف التحرك ضمن الآجال القانونية المحددة.

الفصل الثالث: البيوع البحرية (Marine Sales Contracts)

تُعَدّ البيوع البحرية من الركائز الأساسية في تنظيم التجارة الدولية، لما لها من دور محوري في تأطير المبادلات التجارية عبر البحار، خاصة في ظل ازدياد الاعتماد على النقل البحري كوسيلة رئيسية لنقل السلع بين الدول؛ وتمثل هذه البيوع الإطار القانوني الذي يحكم عمليات بيع وشراء البضائع المنقولة بحرًا، بما يتضمنه ذلك من تحديد دقيق لحقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة، وكذا تنظيم مسائل التسليم، وتحمل المخاطر، وتوزيع التكاليف.

وتتميز البيوع البحرية بتعدد صورها واختلاف أنماطها تبعًا لطبيعة البضائع، وكيفية الشحن، والشروط التعاقدية المتفق عليها، لاسيما تلك المستمدة من الأعراف التجارية الدولية؛ ومن ثم، يقتضي فهم هذا النوع من البيوع دراسة مفهومه وخصائصه، وكذا الإطار القانوني الذي يحكمه على الصعيدين الوطني والدولي.

المبحث الأول: مفهوم البيوع البحرية

تندرج البيوع البحرية ضمن نطاق البيوع التجارية الدولية التي يكون تنفيذها مرتبطًا بعملية النقل البحري للبضائع من دولة إلى أخرى؛ ويترتب على هذا الارتباط خصوصية قانونية تميزها عن غيرها من عقود البيع، نظرًا لتداخل عناصر متعددة، من بينها تعدد الأطراف (البائع، المشتري، الناقل البحري)، وتعدد العقود المرتبطة بها (عقد البيع، عقد النقل، عقد التأمين).

كما تتميز هذه البيوع بخضوعها لشروط خاصة تتعلق بتحديد مكان وزمان التسليم، وانتقال المخاطر، وتوزيع النفقات، وهو ما يضيف عليها طابعًا تقنيًا دقيقًا يستلزم الرجوع إلى القواعد الدولية والأعراف التجارية المستقرة.

المطلب الأول: تعريف البيوع البحرية

تعرف البيوع البحرية بأنها عقود بيع تجارية ذات طابع دولي، يكون محلها بضائع يتم نقلها عن طريق البحر، وتخضع لشروط تعاقدية خاصة تنظم العلاقة بين البائع والمشتري، لاسيما فيما يتعلق بتسليم البضائع، وتحمل نفقات النقل والتأمين، وتحديد لحظة انتقال المخاطر.

وتعرف أيضًا بأنها اتفاق قانوني يلتزم بموجبه البائع بنقل ملكية البضائع إلى المشتري، على أن يتم تنفيذ هذا الالتزام عبر وسيلة النقل البحري، من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ،¹ وفق شروط محددة مسبقًا في العقد.²

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للبيوع البحرية:

انفقت أغلب التشريعات المقارنة على اعتبار البيوع البحرية عقود بيع تجارية ذات طبيعة خاصة، تتسم بارتباط وثيق بعقد النقل البحري، بحيث تقوم بينهما علاقة تبعية متبادلة؛ إذ لا يمكن تنفيذ عقد البيع البحري دون إتمام عملية النقل، كما أن هذا الأخير يُعد وسيلة أساسية لتنفيذ الالتزامات الناشئة عن البيع.

ومن ثم، فإن البيوع البحرية تمثل نموذجًا للعقود المركبة التي تتداخل فيها عدة علاقات قانونية، مما يقتضي إخضاعها لأحكام خاصة تراعي هذه الطبيعة المركبة.³

-التكييف القانوني للبيوع البحرية في التشريع الجزائري:

أقرّ المشرّع الجزائري الصفة التجارية للبيوع البحرية، حيث اعتبرها من قبيل الأعمال التجارية بحسب الموضوع، وذلك بموجب المادة 02/18 من القانون التجاري⁴، بالنظر إلى

¹ اكلي ليندة، البيع البحري سيف(CIF)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 01، جامعة تلمسان، 2018، ص 300.

² عادل علي المقدادي، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثالث، دار الثقافة والدار الدولية للنشر والتوزيع، 2002، ص 158.

³ محمود سمير الشراوي ومحمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2008، ص 495.

⁴ الأمر 59-75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

ارتباطها بحركة تداول السلع والنشاط الاقتصادي؛ كما اعتبرها في موضع آخر أعمالاً تجارية بحسب الشكل، وفقاً للمادة 03/05 من نفس القانون.

ويُستفاد من ذلك أن المشرع الجزائري يتبنى تكييفاً مزدوجاً للبيوع البحرية، يجمع بين المعيار الموضوعي (طبيعة العملية) والمعيار الشكلي (ارتباطها بالتجارة البحرية)، وهو ما يعكس أهمية هذا النوع من العقود في المجال التجاري.

الفرع الثاني: دور القواعد الدولية في تنظيم البيوع البحرية:

تخضع البيوع البحرية، إلى جانب القواعد الوطنية، لمنظومة من القواعد الدولية التي تهدف إلى توحيد المصطلحات وتنظيم العلاقات التجارية عبر الحدود، ومن أبرزها قواعد (Incoterms (International Commercial Terms، التي تضعها غرفة التجارة الدولية، والتي تحدد بدقة التزامات كل من البائع والمشتري فيما يتعلق بالتسليم، ونقل المخاطر، وتوزيع التكاليف.

ومن أهم المصطلحات المتداولة في هذا الإطار:

- **شرط FOB (Free On Board)**: يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن، وتنتقل المخاطر إلى المشتري من تلك اللحظة.

- **شرط CIF (Cost, Insurance and Freight)**: يلتزم فيه البائع بتحمل تكاليف النقل والتأمين إلى ميناء الوصول، مع انتقال المخاطر إلى المشتري عند شحن البضاعة.

- **شرط CFR (Cost and Freight)**: يتحمل فيه البائع تكاليف النقل دون التأمين، مع انتقال المخاطر عند الشحن¹.

ويلاحظ في الممارسة العملية في الجزائر أن شرط FOB يُستخدم غالباً في عمليات التصدير، في حين يُفضل استخدام شرط CIF في عمليات الاستيراد، بما يحقق حماية أكبر للمستورد من خلال تضمين التأمين ضمن التزامات البائع.

¹ اكلي ليندة، مرجع سابق، ص 301.

المطلب الثاني: خصائص البيوع البحرية

تتميز البيوع البحرية بجملة من الخصائص القانونية والعملية التي تميزها عن غيرها من عقود البيع، وذلك بالنظر إلى ارتباطها الوثيق بعملية النقل البحري وما يحيط بها من مخاطر وظروف خاصة؛ فهذه البيوع لا تقتصر على مجرد نقل ملكية البضائع، بل تمتد لتشمل تنظيمًا دقيقًا لمسائل التسليم، وانتقال المخاطر، وتوزيع النفقات، في إطار قانوني دولي معقد.

وتتبع خصوصية البيوع البحرية من كونها غالبًا ما تُبرم بين أطراف ينتمون إلى دول مختلفة، مما يضيف عليها طابعًا دوليًا يستوجب مراعاة القواعد القانونية المتعددة والأعراف التجارية المستقرة.¹

الفرع الأول: خصائص حسب طبيعتها

أولاً: الارتباط الحتمي بالنقل البحري

تقوم البيوع البحرية أساسًا على نقل البضائع عبر البحر من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وهو ما يجعل تنفيذ العقد مرتبطًا بوسيلة النقل البحري؛ ويترتب على ذلك خضوع هذه البيوع لظروف الملاحة البحرية، وما قد يطرأ عليها من مخاطر طبيعية أو فنية، كالأحوال الجوية أو الحوادث البحرية.

ثانيًا: تدخل طرف ثالث (الناقل البحري)

من الخصائص الجوهرية للبيوع البحرية تدخل طرف ثالث يتمثل في الناقل البحري، الذي يتولى تنفيذ عملية نقل البضائع بموجب عقد نقل مستقل عن عقد البيع؛ وقد يكون هذا الناقل

¹ خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010/2011، ص 13؛ البيع سيف عادة ما يكون أطرافه من جنسيات مختلفة، ولهذا فكانت هناك حاجة لتنظيمه دوليًا، ولهذا وضعت قواعد خاصة للبيع سيف، تسمى بقواعد "فارسوفيا" لعام 1928، حيث عدلت في مؤتمر أكسفورد لعام 1933 وهي تسمى الآن "قواعد وارسو-أكسفورد" وتضم (22) قاعدة وهي في الواقع تقنين للعادات المتبعة دوليًا في البيع، وهي تطبق على هذا البيع عند اتفاق طرفي العقد على ذلك صراحة في البيع سيف. أنظر: عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 166.

شركة شحن أو مالك سفينة، ويؤدي دورًا أساسيًا في تنفيذ الالتزامات التعاقدية، مما يؤدي إلى تداخل العلاقات القانونية بين الأطراف (البائع، المشتري، الناقل).

الفرع الثاني: خصائص المخاطر

أولاً: خصوصية نظام التسليم وانتقال المخاطر

تتميز البيوع البحرية بوجود قواعد دقيقة تحدد لحظة تسليم البضاعة وانتقال المخاطر من البائع إلى المشتري، وغالبًا ما يتم ذلك عند شحن البضاعة على متن السفينة؛ ويُحدد ذلك وفقًا للشروط التجارية الدولية، مثل:

- **شرط FOB (Free On Board):** حيث يتم التسليم بتحميل البضاعة على السفينة، وتنتقل المخاطر إلى المشتري ابتداءً من هذه اللحظة.

- **شرط CFR (Cost and Freight):** حيث يتحمل البائع تكاليف النقل، مع انتقال المخاطر عند الشحن.

وتكتسي هذه اللحظة أهمية بالغة، إذ تُحدد الطرف الذي يتحمل تبعه الهلاك أو التلف أثناء الرحلة البحرية.

ثانياً: المخاطر الخاصة بالنقل البحري

تتفرد البيوع البحرية بكونها معرضة لمخاطر متعددة، كالغرق، والتصادم، والظروف المناخية القاسية، وأعمال القرصنة؛ ويترتب على ذلك ضرورة تحديد الطرف الذي يتحمل هذه المخاطر، سواء كان البائع أو المشتري، وفقًا لما يتم الاتفاق عليه في العقد أو وفقًا للشروط الدولية المعتمدة.

الفرع الثالث: الخصائص القانونية

أولاً: خضوعها لشروط تعاقدية خاصة

تخضع البيوع البحرية لشروط تعاقدية دقيقة تنظم مختلف جوانب العملية التجارية، خاصة فيما يتعلق بتوزيع النفقات، والتأمين، وتحمل المسؤولية عن الأضرار؛ وغالبًا ما تُستمد هذه الشروط من القواعد الدولية الموحدة، مما يضمن قدرًا من الاستقرار والوضوح في المعاملات التجارية الدولية.

ثانيا: الطابع الدولي وتعدد الأنظمة القانونية

تتسم البيوع البحرية بطابعها الدولي، نظراً لتعدد الجنسيات التي ينتمي إليها أطراف العقد، وكذا تعدد الدول التي تمر عبرها البضائع؛ ويترتب على ذلك خضوعها لتنازع القوانين، مما يفرض تحديد القانون الواجب التطبيق، مع مراعاة الاتفاقيات الدولية والقواعد البحرية المعمول بها.

ثالثا: الاعتماد على المستندات البحرية

تُعد المستندات البحرية عنصراً أساسياً في تنفيذ البيوع البحرية، وعلى رأسها سند الشحن (Bill of Lading)، الذي يُعتبر دليلاً على استلام الناقل للبضاعة، ووثيقة تمثل ملكيتها، وأداة لنقلها؛ كما تُستخدم مستندات أخرى كوثائق التأمين والفواتير التجارية، مما يضيف طابعاً شكلياً مميزاً على هذا النوع من البيوع.¹

المبحث الثاني: أنواع البيوع البحرية

تنقسم البيوع البحرية، من حيث توقيت انتقال الملكية وتحمل المخاطر، إلى نوعين رئيسيين: البيوع عند القيام والبيوع عند الوصول؛ وتُعد البيوع عند القيام الأكثر شيوعاً في التطبيق العملي، نظراً لملاءمتها لمتطلبات التجارة الدولية الحديثة، في حين تُعد البيوع عند الوصول أقدم من حيث النشأة، إلا أنها أقل انتشاراً بسبب ما تطرحه من تعقيدات ومخاطر يتحملها البائع.

المطلب الأول: البيوع عند القيام (Shipment Contracts)

يقصد بالبيوع عند القيام تلك العقود التي يتم فيها تنفيذ التزام البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن، بحيث تنتقل المخاطر إلى المشتري ابتداءً من لحظة شحن البضاعة على متن السفينة، حتى وإن ظل البائع ملتزماً ببعض النفقات كأجرة النقل أو التأمين.

وتتميز هذه البيوع بكونها تعتمد على التنفيذ الفوري أو القريب لأحكام العقد، إذ يتم تحديد لحظة التسليم وانتقال المخاطر بدقة، دون انتظار وصول البضاعة إلى ميناء الوصول؛

¹ دربال سهام، الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 4، العدد 2، 2017، ص 223.

ويترتب على ذلك أن المشتري يتحمل تبعة المخاطر التي قد تقع أثناء الرحلة البحرية، رغم أنه لم يتسلم البضاعة فعلياً بعد.

ومن أبرز صور هذه البيوع: بيع FOB وبيع CIF، حيث تُحدد التزامات الأطراف وفقاً لقواعد التجارة الدولية.

الفرع الأول: البيع سيف (CIF-Cost, Insurance, and Freight)

يُعد بيع CIF من أهم وأشهر صور البيوع البحرية عند القيام، نظراً لما يوفره من توازن بين مصالح البائع والمشتري، من خلال توزيع الالتزامات المتعلقة بالنقل والتأمين بشكل دقيق.

أ- تعريف البيع سيف

يقصد ببيع CIF ذلك العقد الذي يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة مشحونة على متن السفينة في ميناء القيام، مع تحمله التزاماً إضافياً يتمثل في إبرام عقد النقل البحري، والتأمين على البضاعة ضد مخاطر النقل، وذلك لفائدة المشتري.

وفي المقابل، يلتزم المشتري بدفع ثمن إجمالي يشمل ثلاثة عناصر أساسية، هي:

Cost (الثمن): قيمة البضاعة محل البيع؛

Insurance (التأمين): قسط التأمين ضد مخاطر النقل البحري؛

Freight (أجرة النقل): تكاليف شحن البضاعة إلى ميناء الوصول.

ومن هذه العناصر الثلاثة اشْتُقَّت تسمية هذا النوع من البيوع (C.I.F).¹

ب- الطبيعة القانونية لبيع CIF

يُعدّ بيع CIF عقد بيع ذي طبيعة خاصة، إذ يجمع بين عناصر متعددة، فهو من جهة عقد بيع، ومن جهة أخرى يتضمن التزامات مرتبطة بعقد النقل وعقد التأمين، مما يجعله من العقود المركبة في التجارة الدولية.

¹ محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2007، ص 374.

ويتميز هذا العقد بأن تنفيذ التزام البائع لا يقتصر على تسليم البضاعة ماديًا، بل يشمل أيضًا تسليم مجموعة من المستندات، وعلى رأسها سند الشحن ووثيقة التأمين، والتي تمكن المشتري من استلام البضاعة والمطالبة بحقوقه.

ج- آثار البيع سيف (التزامات أطراف العقد)

يترتب على إبرام عقد البيع وفق شرط CIF (Cost, Insurance and Freight) مجموعة من الالتزامات المتقابلة بين كل من البائع والمشتري، تتسم بطابع دقيق ومعقد، نظرًا لتداخل عناصر البيع والنقل والتأمين؛ ويقوم هذا النظام على توزيع متوازن للالتزامات، مع التمييز بين انتقال التكاليف وانتقال المخاطر، وهو ما يقتضي بيان التزامات كل طرف على حدة.

1- التزامات البائع في بيع (CIF)

يلتزم البائع في إطار بيع CIF بجملة من الالتزامات الجوهرية التي لا تقتصر على مجرد تسليم البضاعة، بل تمتد لتشمل تنظيم عملية النقل والتأمين، ويمكن تفصيلها على النحو الآتي:

- **الالتزام بشحن البضاعة وتسليمها للناقل:** يتعين على البائع تجهيز البضاعة وفقًا للمواصفات المتفق عليها، وشحنها على متن السفينة في ميناء القيام المحدد في العقد؛ ويُعدّ التسليم صحيحًا بمجرد وضع البضاعة على ظهر السفينة، وفقًا للشروط التعاقدية والأعراف التجارية الدولية¹.

- **الالتزام بإبرام عقد النقل وتحمل نفقاته:** يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحري مع ناقل مناسب، ودفع أجرة الشحن (Freight) اللازمة لنقل البضاعة إلى ميناء الوصول المحدد. ويشمل ذلك كافة المصاريف المرتبطة بعملية النقل البحري حتى وصول البضاعة إلى وجهتها².

- **الالتزام بإبرام عقد التأمين:** يُعدّ التأمين من أهم خصائص بيع CIF، حيث يلتزم البائع بإبرام عقد تأمين بحري يغطي المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة أثناء الرحلة؛ ويجب

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 167.

² المادة 738 ق. ب.

أن يكون التأمين لفائدة المشتري، وبحدود معقولة تتماشى مع طبيعة البضاعة وقيمتها، بما يتيح للمشتري الرجوع مباشرة إلى المؤمن عند تحقق الخطر¹.

- **الالتزام بتسليم المستندات:** يلتزم البائع بتسليم المشتري مجموعة من المستندات الأساسية التي تمكنه من استلام البضاعة والتصرف فيها، ومن أهمها:

- سند الشحن (Bill of Lading) بوصفه دليلاً على الشحن ووسيلة لنقل الملكية؛

- وثيقة التأمين؛

- الفاتورة التجارية.

وتُعد هذه المستندات جوهرية في بيع CIF ، حيث يتم التنفيذ غالباً على أساسها (بيع مستندي)².

- **الالتزام بتحمل مصاريف التصدير:** يتحمل البائع جميع المصاريف المرتبطة بتصدير البضاعة من ميناء الشحن، بما في ذلك الرسوم الجمركية التصديرية، ورسوم الفحص، وأي أعباء قانونية لازمة لإخراج البضاعة من الدولة المصدرة.

- **الالتزام بالمطابقة والالتزام بالميعاد:** يجب على البائع تسليم بضاعة مطابقة من حيث الكمية والنوعية للمواصفات المتفق عليها في العقد، وخالية من العيوب؛ كما يلتزم باحترام ميعاد الشحن، ويُسأل عن الأضرار الناجمة عن التأخير إذا كان راجعاً إلى خطئه.

- **الالتزام بالإعلام والإخطار:** يلتزم البائع بإخطار المشتري بكافة البيانات المتعلقة بالشحن، مثل اسم السفينة، وتاريخ الإقلاع، ورقم سند الشحن، بما يمكن المشتري من اتخاذ الإجراءات اللازمة لاستلام البضاعة.

- **الالتزام بمراعاة القوانين والأنظمة:** يجب على البائع الامتثال للتشريعات الوطنية والدولية المتعلقة بالتصدير والنقل البحري، بما في ذلك قواعد السلامة والتعبئة والشحن³.

2- التزامات المشتري في بيع (CIF)

¹ دريسي أمينة، أنواع البيوع البحرية، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد 02، العدد 01، 2018، ص 419.

² جودت هندي، الالتزام بالمطابقة وضممان ادعاء الغير حسب نصوص اتفاقية فيينا لعام 1980 بشأن البيع الدولي للبضائع، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 28، العدد الأول، دمشق، 2012، ص 112.

³ أكلي ليندة، البيع البحري سيف، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، 2018، ص 30.

في مقابل التزامات البائع، يتحمل المشتري بدوره مجموعة من الالتزامات التي تبدأ أساسًا من لحظة شحن البضاعة، بالنظر إلى انتقال المخاطر إليه منذ تلك اللحظة، ويمكن بيانها كما يلي:

أ - **الالتزام بدفع الثمن:** يلتزم المشتري بدفع الثمن الإجمالي المتفق عليه، والذي يشمل قيمة البضاعة وتكاليف النقل والتأمين، وذلك في الزمان والمكان المحددين في العقد. ولا يجوز له الامتناع عن الدفع بحجة تلف البضاعة أثناء النقل، طالما أن المخاطر قد انتقلت إليه منذ الشحن¹.

ب - **تحمل مصاريف الوصول والاستيراد:** يتحمل المشتري كافة المصاريف اللاحقة لوصول البضاعة إلى ميناء الوصول، ومن ذلك:

- تكاليف التفريغ؛

- الرسوم الجمركية؛

- الضرائب وأي رسوم أخرى مرتبطة بالاستيراد.

ت - **الالتزام باستلام البضاعة:** يتعين على المشتري استلام البضاعة عند وصولها، واتخاذ الإجراءات اللازمة لذلك، بما في ذلك تقديم المستندات المطلوبة للناقل أو للسلطات الجمركية².

ث - **الالتزام بفحص البضاعة والإخطار بالعيوب:** يجب على المشتري التحقق من حالة البضاعة عند وصولها، وفي حال اكتشاف أي تلف أو نقص، يتعين عليه إخطار البائع أو المؤمن في أقرب وقت ممكن، حفاظًا على حقوقه في الرجوع.

¹ دريسي امينة، مرجع سابق، ص 420.

² دريسي امينة، المرجع نفسه، ص 420.

ج - تحمل المخاطر بعد الشحن: من الخصائص الجوهرية لبيع CIF أن المخاطر تنتقل إلى المشتري ابتداءً من لحظة شحن البضاعة، رغم أن البائع يتحمل تكاليف النقل والتأمين. وبالتالي، يتحمل المشتري تبعه الهلاك أو التلف أثناء الرحلة البحرية.

ح - متابعة المطالبات التأمينية: رغم أن البائع هو من يُبرم عقد التأمين، فإن المشتري هو المستفيد منه، ومن ثم يلتزم باتخاذ الإجراءات اللازمة لمباشرة المطالبات التأمينية عند تحقق الخطر.¹

خ - التعامل مع النزاعات في ميناء الوصول: يتحمل المشتري مسؤولية تسوية النزاعات التي قد تنشأ مع الناقل أو السلطات الجمركية في ميناء الوصول، باعتباره الطرف الذي آلت إليه البضاعة قانونًا.

د - الإخطار بالعيوب في المستندات: في حال وجود خلل أو نقص في المستندات المقدمة من البائع، يلتزم المشتري بإخطار هذا الأخير فوراً، لتمكينه من تصحيح الوضع وضمان تنفيذ العقد بصورة سليمة.

الفرع الثاني: البيع وفق شرط التسليم على ظهر السفينة (فوب) (FOB – Free On Board)

يُعدّ البيع وفق شرط التسليم على ظهر السفينة (FOB) من أكثر أنماط البيوع انتشاراً في التجارة الدولية، نظراً لما يتسم به من وضوح في تحديد نقطة انتقال المخاطر وتوزيع الالتزامات بين طرفي العقد؛ ويُستخدم هذا الشرط أساساً في البيوع البحرية، حيث يرتبط تنفيذ الالتزام بالتسليم بواقعة مادية محددة تتمثل في شحن البضاعة على متن السفينة في ميناء الشحن المتفق عليه.

أ - مفهوم البيع وفق شرط (FOB)

يقصد بالبيع وفق شرط (FOB) ذلك العقد الذي يلتزم بموجبه البائع بتسليم البضاعة إلى المشتري عن طريق وضعها على ظهر السفينة التي يعيّنها هذا الأخير²، في ميناء الشحن

¹ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1987، ص 331.

² يوسف المصري، القانون البحري الدولي، ط 01، دار العدالة للنشر والتوزيع، 2011، ص 42.

المحدد في العقد؛ ويُعدّ التسليم متحققًا قانونًا بمجرد إتمام عملية شحن البضاعة على متن السفينة، حيث تنتقل في هذه اللحظة كلُّ من الملكية والمخاطر من البائع إلى المشتري. وبناءً عليه، فإن البائع يفي بالتزامه الرئيسي بمجرد تحميل البضاعة على السفينة، دون أن يمتد التزامه إلى مرحلة النقل البحري أو الوصول إلى ميناء المقصد، ما لم يُتفق على خلاف ذلك صراحة؛ ويترتب على ذلك أن المشتري يتحمل تبعه هلاك البضاعة أو تلفها ابتداءً من لحظة الشحن، حتى وإن لم تصل بعد إلى وجهتها النهائية.¹

كما قد يتفق الطرفان، على نحو استثنائي، على تسليم البضاعة بجانب السفينة وعلى رصيف الميناء بدلاً من تحميلها على متنها، وهو ما يُعرف في الممارسة التجارية بشرط التسليم بجانب السفينة (FAS – Free Alongside Ship)، غير أنّ هذا الشرط يظل مغايرًا في آثاره القانونية لشرط (FOB).

ومن خلال ذلك، يمكن استخلاص الخصائص الجوهرية للبيع وفق شرط (FOB) فيما يلي:

- تحديد دقيق لمكان وزمان التسليم: حيث يتم التسليم على ظهر السفينة في ميناء الشحن.
- انتقال الملكية والمخاطر: تنتقل إلى المشتري بمجرد إتمام عملية الشحن.
- انقضاء التزام البائع بالتسليم: فور وضع البضاعة على متن السفينة، دون تحمّل مخاطر النقل البحري.

ب- الآثار القانونية المترتبة على البيع وفق شرط (FOB)

يُرتب هذا النوع من البيوع مجموعة من الالتزامات المتقابلة على عاتق كل من البائع والمشتري، وذلك على النحو الآتي:

1 - التزامات البائع: يلتزم البائع في إطار عقد (FOB) بما يلي:

- تسليم البضاعة: وذلك بشحنها فعليًا على متن السفينة التي يحددها المشتري، في ميناء الشحن المتفق عليه، وهو الحد الفاصل لانتقال المخاطر.

¹ أحمد أسامة طرابلسي، عقد البيع فوب - Free on Bord، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر 01، 2014، ص 6؛ أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق بالإسكندرية، 1982، ص 350؛ أعراب كميّة، البيع البحري فوب (FOB)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد 01، 2017، ص 135.

- تحمل التكاليف السابقة على الشحن: بما في ذلك نفقات نقل البضاعة من مستودعاته إلى ميناء الشحن، ومصاريف المناولة داخل الميناء إلى حين تحميلها على السفينة.
- تقديم المستندات: كتمكين المشتري من الحصول على الوثائق المثبتة لعملية الشحن، وعلى رأسها سند أو بوليصة الشحن، فضلاً عن الفاتورة التجارية وشهادة المنشأ أو غيرها من المستندات المتفق عليها.
- الإخطار والتنسيق: بإبلاغ المشتري بتمام عملية الشحن في الوقت المناسب، لتمكينه من اتخاذ الإجراءات اللازمة بشأن النقل والتأمين.¹
- 2 -التزامات المشتري: في مقابل ذلك يتحمل المشتري جملة من الالتزامات، أبرزها:
 - دفع الثمن: وفق الشروط والآجال المحددة في العقد، باعتباره الالتزام الجوهري المقابل لالتزام التسليم.
 - تحمل المخاطر بعد الشحن: حيث تنتقل إليه تبعه الهلاك أو التلف بمجرد تحميل البضاعة على السفينة.
 - تحمل تكاليف النقل والتأمين: ابتداءً من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، بما في ذلك إبرام عقد النقل البحري والتأمين على البضاعة إن رغب في ذلك.
 - القيام بالإجراءات الجمركية في ميناء الوصول: بما يشمل دفع الرسوم والضرائب الجمركية، واستكمال إجراءات التخليص الجمركي.
 - مواجهة النزاعات المرتبطة بالنقل: كأى خلاف قد ينشأ مع الناقل البحري أو سلطات الميناء بشأن تسلم البضاعة أو سلامتها.²

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ص 379.

² محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1999، ص 472.

مقارنة بين البيع سيف والبيع فوب¹

الميزة	البيع فوب (FOB)	البيع سيف (CIF)
التعريف	البائع يتحمل التكاليف حتى وصول البضاعة إلى السفينة في الميناء المحدد.	البائع يتحمل التكاليف حتى وصول البضاعة إلى الميناء المحدد في الدولة المشتري.
مسؤولية البائع	البائع مسؤول عن تكاليف النقل فقط حتى يتم تحميل البضاعة على السفينة.	البائع مسؤول عن تكاليف النقل والتأمين حتى الوصول إلى الميناء.
التأمين	لا يشمل التأمين، المشتري هو المسؤول عن التأمين بعد تحميل البضاعة.	يشمل التأمين على البضاعة أثناء النقل حتى وصولها إلى الميناء.
التكاليف	المشتري يتحمل جميع التكاليف من الميناء بعد تحميل البضاعة.	البائع يتحمل جميع التكاليف حتى الوصول إلى الميناء المحدد.
المخاطر	يتحمل المشتري المخاطر بعد تحميل البضاعة على السفينة.	يتحمل البائع المخاطر حتى وصول البضاعة إلى الميناء المحدد.
مسؤولية البائع والمشتري	تبدأ مسؤولية البائع حتى تحميل البضاعة على السفينة.	تبدأ مسؤولية المشتري بعد وصول البضاعة إلى الميناء المحدد.
التكلفة الشاملة	التكلفة عادةً ما تكون أقل حيث يتحمل المشتري جزءاً كبيراً من التكاليف.	عادةً ما تكون التكلفة أعلى بسبب شمول التأمين والنقل حتى الميناء.

¹ محمد السيد الفقهي، القانون البحري (السفينة- أشخاص الملاحة البحري - إيجار السفينة- النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 380.

المطلب الثاني: البيوع عند الوصول (Arrival Contracts)

تُعَدّ البيوع عند الوصول من الأنماط الخاصة في البيوع التجارية الدولية، لا سيما في مجال النقل البحري، حيث يرتبط تنفيذ الالتزام بالتسليم بوصول البضاعة فعليًا إلى ميناء المقصد أو المكان المتفق عليه؛ وتتميّز هذه البيوع بخلاف غيرها من البيوع البحرية بكون انتقال الملكية وتحمل المخاطر لا يتمان إلا عند تحقق واقعة الوصول، الأمر الذي يمنح المشتري قدرًا أكبر من الحماية، ويحمل البائع عبئًا أوسع خلال مرحلة النقل.

الفرع الأول: مفهوم البيوع عند الوصول وخصائصها

يقصد بالبيوع عند الوصول تلك العقود التي يتفق فيها الطرفان على أن يتم تسليم البضاعة المباعة في ميناء الوصول أو في مكان محدد سلفًا، بحيث لا يُعَدّ البيع مُنْقَذًا ولا تكتمل آثاره القانونية إلا عند وصول البضاعة سليمة إلى هذا المكان؛ وبذلك، يظل البائع مسؤولًا عن البضاعة طوال رحلة النقل، ويتحمل تبعه هلاكها أو تلفها إلى حين تسليمها الفعلي إلى المشتري.

ويترتب على هذا التنظيم أن انتقال الملكية والمخاطر لا يقع عند الشحن كما هو الحال في بعض البيوع البحرية (مثل FOB أو CIF)، وإنما يتأخر إلى لحظة الوصول، وهو ما يعكس الطبيعة الحمائية لهذا النوع من العقود لصالح المشتري.¹

وقد نشأ هذا النوع من البيوع تاريخيًا نتيجة المخاطر الجسيمة التي كانت تحيط بالملاحة البحرية، سواء من حيث طول مدة الرحلة أو احتمالات الهلاك، مما استدعى تحميل البائع مسؤولية أوسع لضمان وصول البضاعة.

ومن أبرز خصائص البيوع عند الوصول ما يلي:

- تأخر انتقال الملكية والمخاطر: حيث لا تنتقل إلى المشتري إلا عند وصول البضاعة وتسليمها في المكان المتفق عليه.²

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 362.

² دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 424.

- تحمل البائع تبعه النقل: إذ يبقى مسؤولاً عن سلامة البضاعة طوال الرحلة البحرية.
 - التزام البائع بمصاريف النقل والتأمين: في الغالب، يتحمل البائع تكاليف الشحن والتأمين إلى غاية الوصول، ما لم يُتفق على خلاف ذلك.
 - عدم اكتمال البيع إلا بالتسليم النهائي: فلا يُعتد بالشحن كواقعة منشئة لآثار العقد، بل الوصول الفعلي.
 - التزام توثيقي: يلتزم البائع بتقديم المستندات الدالة على الشحن والوصول، في حين يلتزم المشتري بإتمام إجراءات الاستلام والتخليص الجمركي.
- وبذلك، يتميز هذا النوع من البيوع عن غيره بكونه يجعل تنفيذ العقد معلقاً على واقعة الوصول، بما يقارب فكرة الشرط الواقف في النظرية العامة للالتزامات، حيث يرتبط نفاذ بعض آثار العقد بتحقق أمر مستقبلي غير محقق الوقوع.

الفرع الثاني: أنواع البيوع عند الوصول

تنقسم البيوع عند الوصول إلى نوعين رئيسيين، تبعاً لمدى تحديد وسيلة النقل في العقد، وهما: البيع بسفينة معينة، والبيع بسفينة غير معينة.

أ- البيع بسفينة معينة

يقوم هذا النوع من البيوع على اتفاق الطرفين على تحديد السفينة التي ستقل البضاعة، سواء في صلب العقد أو بموجب اتفاق لاحق؛ وغالباً ما يشترط المشتري تعيين السفينة حرصاً على ضمان سلامة النقل أو الالتزام بمواعيد وصول محددة.

وفي هذا الإطار، يُعتبر العقد في كثير من التشريعات المقارنة بمثابة بيع معلق على شرط واقف¹، يتمثل في وصول البضاعة سليمة على متن السفينة المحددة؛ فإذا هلكت البضاعة بسبب قوة القاهرة أثناء الرحلة، استحال تنفيذ الالتزام، مما يؤدي إلى فسخ العقد بقوة القانون، دون أن يكون للمشتري الحق في المطالبة ببضاعة بديلة.²

¹ دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 426.

² علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 362.

مزايا البيع بسفينة معينة:

- وضوح وسيلة النقل، بما يُمكن المشتري من تتبع الشحنة والتخطيط اللوجستي بدقة.
 - تقليل المخاطر المرتبطة باختيار وسيلة نقل غير مناسبة.
 - تحقيق قدر من اليقين بشأن مواعيد الشحن والوصول.
- أما عيوبه:

- احتمال تعذر تنفيذ العقد إذا تعذر استخدام السفينة المحددة لأسباب طارئة.
- محدودية المرونة في مواجهة التغيرات العملية في سوق النقل البحري.
- إمكانية تأخر التنفيذ بسبب ارتباطه بسفينة بعينها.¹

ب- البيع البحري بسفينة غير مُعَيَّنة (Unspecified Vessel Sale)

إن البيع بسفينة غير مُعَيَّنة يعتبر أحد صور البيوع البحرية التي لا يُحدّد فيها الناقل البحري تحديداً مسبقاً في عقد البيع²، إذ يقتصر الاتفاق على عناصر أساسية كنوع البضاعة ومواصفاتها، وميعاد الشحن أو التسليم، وميناء الوصول، بينما يُترك للبائع حق اختيار السفينة التي تتولى عملية النقل، شريطة التزامه بالضوابط والشروط المتفق عليها تعاقدياً، وبما يحقق الغرض من العقد ويصون مصلحة المشتري.

1- التطور التاريخي للنظام

يرتبط ظهور هذا النوع من البيوع بالتطور الذي شهدته الملاحة البحرية. ففي النصف الأول من القرن التاسع عشر، كان البيع بسفينة مُعَيَّنة هو النموذج الغالب، نظراً لاعتماد النقل على السفن الشراعية وتفاوتها الكبير من حيث السلامة والسرعة، الأمر الذي كان يفرض على المشتري ضرورة معرفة السفينة محل النقل للتحقق من مستوى الأمان والكفاءة؛ غير أن تطور وسائل النقل البحري وانتظام خطوط الملاحة وظهور السفن البخارية ثم الحديثة، أدى إلى تراجع أهمية تحديد السفينة بذاتها، فحلّ البيع بسفينة غير مُعَيَّنة محلّه باعتباره أكثر ملاءمة لمقتضيات التجارة الدولية الحديثة.

¹ دربال سهام، مرجع سابق، ص 224.

² دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 426.

2- التكييف القانوني للبيع بسفينة غير مُعَيَّنة

هذا النوع من البيع قانوناً يَكيف على أنه بيعٌ لشيءٍ مُعَيَّن بالنوع (Genus Sale) مقترنٌ بأجل، يلتزم فيه البائع بشحن البضاعة ونقلها إلى ميناء الوصول خلال مدة محددة، مع انتقال الملكية إلى المشتري وفقاً للقواعد المتفق عليها أو لأحكام القانون البحري والتجاري ذات الصلة.

ولا يُعدّ تعيين السفينة عنصراً جوهرياً في العقد، بل هو عنصر تنفيذي يُترك تقديره للبائع، ما دام قد التزم باختيار وسيلة نقل مناسبة ومأمونة.¹

3- التزامات البائع في هذا النوع من البيوع

يلتزم البائع بعدة التزامات رئيسية، من أبرزها²:

- شحن البضاعة المطابقة للمواصفات المتفق عليها.

- اختيار سفينة صالحة للملاحة وتتوفر فيها شروط السلامة والكفاءة.

- إتمام عملية النقل ضمن الميعاد المحدد تعاقدياً.

- إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه وتمكين المشتري من تسلمها.

ويُفهم من ذلك أن حرية البائع في اختيار السفينة ليست مطلقة، بل مقيدة بواجب بذل العناية اللازمة وضمان حسن تنفيذ الالتزام.

4- مزايا البيع بسفينة غير مُعَيَّنة

يتميّز هذا النظام بعدة مزايا عملية وقانونية، من أهمها:

¹ بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 2، 2014، ص 34.

² حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، الجزء 01، دار النهضة العربية، 2006/2005، الفقرة 359، ص 316 وما بعدها.

-المرونة التعاقدية: حيث يتيح للبائع اختيار السفينة الأنسب وفق ظروف السوق وتوافر وسائل النقل.

-تفادي التعطيل: إذ لا يرتبط التنفيذ بسفينة محددة قد تتعرض للتأخير أو الأعطال.

-الاستجابة لمتغيرات السوق: بما يسمح للبائع بالاستفادة من الفرص المتاحة في سوق الشحن البحري من حيث التكلفة والسرعة.

5- عيوب البيع بسفينة غير مُعَيَّنة

على الرغم من المزايا العملية التي يتيحها هذا النظام، ولا سيما من حيث المرونة في تنفيذ الالتزامات التعاقدية، غير أنه لا يخلو من بعض أوجه القصور التي قد تنعكس سلباً على توازن العلاقة العقدية ومراكز أطرافها القانونية.¹

-عدم اليقين بالنسبة للمشتري: إذ يظل جاهلاً بوسيلة النقل إلى حين تعيينها فعلياً.

-مخاطر اختيار غير ملائم: في حال اختيار البائع سفينة لا تتوافر فيها شروط الكفاءة أو السلامة، مما قد يعرّض البضاعة للتلف أو التأخير.

-صعوبات التخطيط اللوجستي: حيث قد يواجه المشتري تحديات في تنظيم عملياته التجارية لعدم وضوح تفاصيل النقل مسبقاً.

¹ أعراب كميلة، مرجع سابق، ص 146.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب.

أ- باللغة العربية.

- احمد عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثالث، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1968.

-أبو النجا ابراهيم، التأمين في القانون الجزائري (الجزء الأول)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.

- العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010.

- ايمان الجميل، الحوادث البحرية، التصادم البحري، الإنقاذ البحري، الخسارات البحرية المشتركة، الشحط والجموح، الحريق، الحطام، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2013.

- إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، ط 07، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2014.

-بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2006.

-بوغزالة محمد ناصر، القانون الدولي العام، الجزء الثالث، المجال الوطني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998.

- حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، الجزء 01، دار النهضة العربية، 2006/2005.

-سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1986.

- سلطان حامد، القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، مصر، 1974.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، التأمين البحري)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة الأولى، الإصدار الثالث، دار الثقافة والدار الدولية للنشر والتوزيع، 2002.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.
- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، مصر، 2014.
- علي البارودي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2001.
- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، ط 01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2001.
- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ط 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1987.

- لطيف جبر كوماني، الإدارة البحرية والقانون الدولي، المركز العربي للنشر، العراق، 2019.
- محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة- أشخاص الملاحة البحري - إيجار السفينة- النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 1990.
- محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2000.
- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، ط 01، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2012.
- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993.
- محمود سمير الشرقاوي ومحمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2008.
- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2011.
- محمود شحماط، القانون البحري الجزائري (السفينة، ربان السفينة، ملكية السفينة، صور إيجار السفينة، مسؤولية مالك. السفينة، رهن السفينة، حجز السفينة)، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2010.
- محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014.
- محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1999.

- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1994.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2005.
- مصطفى كمال طه، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر العربي، مصر 2010.
- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2012.
- مصطفى كمال طه، مصطفى، القانون البحري والإداري (دراسة مقارنة)، دار النشر الأكاديمية، مصر، 2020.
- نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا، دار الهدى، الجزائر، 2008.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول -السفينة، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، مصر، 1993.
- هاني دويدار، القانون البحري الدولي، دار العلم للملايين، بيروت، لبنان، 2010.
- هاني دويدار، قانون النقل، الجامعة الجديدة، مصر، 2014.
- وجدي حاطوم، الجريمة البحرية والقانون الدولي، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، 2015.
- وجدي حاطوم، القانون البحري المقارن، المركز القومي للبحوث القانونية، مصر، 2020.
- يوسف المصري، القانون البحري الدولي، ط 01، دار العدالة للنشر والتوزيع، 2011.
- ب - باللغة الفرنسية.

-Clark, D. M. (1997), The Law of General Average and the York-Antwerp Rules, Sweet & Maxwell.

- René Rodière, Droit Maritime, Dalloz, Paris, 1982.
- Georges Ripert , droilmaritime , tome 3 , rousseau et cie, paris, 1953.
- Paul Chauveau , traité de droit maritime ,paris, 1958.

ثانيا: اطاريح الدكتوراه ومذكرات الماجستير.

-باللغة العربية.

- أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق بالإسكندرية، 1982.

- حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2016/2015.

- حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم، المساعدة والانقاذ البحريين)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2019/2018.

- أحمد أسامة طرابلسي، عقد البيع فوب Free on Bord -، مذكرة الماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2014.

- بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2013 /2012.

-بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة، دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2003/2002.

- خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2011/2010.

-مخفي رابح، حمدي فارس، النظام القانوني للسفينة في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة اكلي محند اولحاج، البويرة، 2025/2024.

ثالثا: المقالات.

أ-باللغة العربية.

- أعراب كميلة، البيع البحري فوب(FOB)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد 01، 2017.

- أكلي ليندة، البيع البحري سيف (SIF)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 01، 2018.

- بن حمو فتح الدين، ملكية السفينة في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، 2019.

-بن عيسى حياة، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 03، العدد 01، 2016.

- بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 2، 2014.

- دربال سهام، الطبيعة القانونية لعقد البيع البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد 02، 2017.

-دريسي امينة، أنواع البيوع البحرية، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد 02، العدد 01، 2018.

- جودت هندي، الالتزام بالمطابقة وضمان ادعاء الغير حسب نصوص اتفاقية فيينا لعام 1980 بشأن البيع الدولي للبضائع، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 28، العدد الأول، دمشق، 2012.

- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 01، العدد 01، 2012.

ب-باللغة الفرنسية.

- Mohammed BENAMAR, Assistance et sauvetage maritime en droit algérien, revue maghrébine de droit, n° 5, Tunis, 1997.

- Pierre LATRON, L'avarie commune, quelques problèmes actuels, revue la Gazette de la chambre maritime arbitrale de paris, N° 8, automne 2005.

- International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA). (2017). MV

رابعاً: الاتفاقيات الدولية والنصوص القانونية.

أ-الاتفاقيات الدولية.

-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) on the Law of the Sea، والمعروفة أيضاً باسم اتفاقية قانون البحار أو معاهدة قانون البحار، وهي اتفاقية دولية نتجت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (UNCLOS III) التي وقعت بين 1973 و 1982، دخلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيز التنفيذ سنة 1994.

- اتفاقية العمل البحري 2006 المعدلة والمتممة، دخلت حيز النفاذ دولياً بتاريخ: 2013/08/20.

ب-النصوص القانونية.

-القوانين والأوامر.

- الأمر 58-75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

- الأمر 59-75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.
- الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية عدد 29 الصادرة في 04/10/1977، منقح ومعدل بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998، جريدة رسمية عدد 47 الصادرة في 27/06/1998 .
- القانون رقم 04/10 المؤرخ في: 05 رمضان 1431 هـ الموافق 15 أوت 2010 يعدل ويتمم الأمر رقم 76 / 80 المؤرخ في: 29 شوال 1396 هـ الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري.
- الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق ل 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، جريدة رسمية عدد 13 المؤرخة في 07 شوال 1415 هـ.

خامسا: المطبوعات الجامعية

- بن الصغير شهر زاد، محاضرات في القانون البحري، مطبوعة موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف 2، 2024/2025.
- بوحجيلة علي، موجز محاضرات القانون البحري (أداء الملاحة البحرية، اشخاص الملاحة البحريون)، مطبوعة موجهة لطلبة السنة الرابعة ليسانس، السداسي الثاني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة 1، 2012/2013.
- فنتازي خير الدين، القانون البحري، مطبوعة بيداغوجية موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، 2020/2021.

سادسا: المواقع الالكترونية

- Carrothers, A. W. R. (1957). The Andrea Doria and the Stockholm: A Case Study in International Maritime Law. The Canadian Bar Review, 35(3), 719-733.
- Cheshire incident: Fire caused by improper cargo storage. Retrieved from <https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?PageDetailID=1258&PageID=1244>
- BBC News. (2021, March 29). Ever Given: The ship that blocked the Suez Canal. BBC News. <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56552634>.
- Tim Wallace, David Milliken, Ever Given: Shipping Giant’s Suez Canal Blockage May Cost Billions, The Guardian, 29 Mar. 2021, Posted on the link : <https://www.theguardian.com/world/2021/mar/29/ever-given-suez-canal-blockage>
- <https://fastercapital.com/arabpreneur>

الفهرس

1	مقدمة:
3	فصل تمهيدي للقانون البحري
3	المبحث الأول: مفهوم القانون البحري
4	المطلب الأول: تعريف القانون البحري ونشأته التاريخية
11	المطلب الثاني: خصائص القانون البحري
14	المبحث الثاني: فروع القانون البحري ومصادره
15	المطلب الأول: فروع القانون البحري
20	المطلب الثاني: مصادر القانون البحري
28	الفصل الأول: الملاحة البحرية
28	المبحث الأول: مفهوم الملاحة البحرية
28	المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية ومجالاتها
35	المطلب الثاني: صور الملاحة البحرية
39	المبحث الثاني: السفينة كأداة للملاحة البحرية (النظام القانوني للسفينة)
40	المطلب الأول: مفهوم السفينة
43	المطلب الثاني: الحالة المدنية للسفينة
52	المطلب الثالث: تسجيل السفينة وشطبها في التشريع البحري الجزائري
54	المبحث الثالث: أشخاص الملاحة البحرية
55	المطلب الأول: الأشخاص الرئيسيون في الملاحة البحرية (الأشخاص البحريون)
61	المطلب الثاني: الأشخاص المساعدون في الملاحة البحرية (الأشخاص البريون)
65	الفصل الثاني: الحوادث البحرية والتأمين على السفينة
66	المبحث الأول: الحوادث البحرية

66	المطلب الأول: التصادم البحري وأحكامه القانونية
77	المطلب الثاني: النظام القانوني للخسائر البحرية
92	المطلب الثالث: الإسعاف والإنقاذ البحري
101	المبحث الثاني: التأمين البحري على السفينة
101	المطلب الأول: مفهوم التأمين البحري
112	المطلب الثاني: آثار عقد التأمين البحري
120	الفصل الثالث: البيوع البحرية (Marine Sales Contracts)
120	المبحث الأول: مفهوم البيوع البحرية
121	المطلب الأول: تعريف البيوع البحرية
123	المطلب الثاني: خصائص البيوع البحرية
125	المبحث الثاني: أنواع البيوع البحرية
125	المطلب الأول: البيوع عند القيام (Shipment Contracts)
134	المطلب الثاني: البيوع عند الوصول (Arrival Contracts)
139	قائمة المراجع
148	الفهرس