



كلية الحقوق والعلوم السياسية
وهران 2
السنة الثالثة ليسانس
القانون الخاص
القانون البحري

Pr. BOUKHATMI F.
2022-2023

-مقدمة-

أهمية دراسة القانون البحري والمينائي:

- واجهة بحرية طولها 1600 كلم .
- تاريخ بحري عتيق .
- موانئ عديدة تجارية ومخصصة للصيد البحري .
- موانئ متخصصة في نقل المحروقات.
- ثروات معدنية وسمكية معتبرة.
- الاقتصاد عالق عن النقل البحري. وتؤثر تكلفة النقل البحري تأثيرا كبيرا على ميزان المدفوعات balance des paiements (4 مليارات دولار سنويا)
- مصادقة الجزائر على المعاهدات الدولية المتعلقة بالقانون البحري. الاتفاقيات الدولية لها الأسبقية على القانون الوطني وفقا للدستور الجزائري.

1. بعض التعريفات :

- يعد القانون البحري مجموعة الأحكام القانونية المحددة والتي تطبق عن النشاطات البحرية (BONASSIES P الفقيه) يشمل القانون البحري أحكام جزائية, تجارية, بيئية, اجتماعية, إدارية وأحكام قانون النقل .
- يختلف القانون البحري عن قانون البحار بما أن يعرف هذا الأخير بمجموعة القواعد التي تعين اختصاص الدول والمجموعة الدولية على مختلف المناطق البحرية (البحر الإقليمي, المنطقة المجاورة, المنطقة الاقتصادية الخالصة, أعالي البحار).
- معاهدة منتعوبي (MONTEGO BAY) أي المعاهدة الدولية حول قانون البحار المؤرخة في 10/12/1982 تحدد تلك المناطق .
- لقد صادقت عليها الجزائر فيمرسو مرسوم 11/06/1996 متبينة أحكامها.
- ينظم القانون المينائي الأحكام التي قاعدته هي الميناء والأنشطة المينائية .
- يجمع القانون الساحلي أحكام تغطي النشاطات الساحلية .
- يلاحظ أن الحدود بين مختلف الفروع البحرية غير قاطعة وأحكامها تتداخل مع بعضها البعض.

II. خصوصية القانون البحري :

- تنطلق خصوصية القانون البحري من مصطلح "الأخطار البحرية" "le péril de mer" التي شكلت الأحكام البحرية .
بعد كل كارثة بحرية نظمت المجموعة الدولية أحكام بحرية جديدة لتواجه تلك الكوارث أو تتجنبها وقائياً.
أمثلة :

TITANIC. TORREY-CANYON. AMOCO-CADIX. EXXON--VALDEZ.
ERIKA. PRESTIGE. JOLNA. SALAM

يعد البحر وسط عدوان للإنسان أو على الأقل وسط غير طبيعي له من حيث الأخطار المتواجدة فيه وبالنسبة للأنشطة التي يمارسها فيه.
غير انه نظمت المجموعة الدولية أحكام خاصة **بالسلامة والأمن وقائية وعلاجية** خففت من خطوة البحر

-نتج عن أخطار البحر أحكام بحرية محضة بني عليه القانون البحري
❖ قاعدة التضامن البحري الذي أولد نظام الإنقاذ البحري ونظام الخسائر

المشتركة. L'assistance maritime, les avaries communes.

❖ قاعدة المسؤولية المحدودة

-أدت هذه الأحكام إلى مبدأ ذاتية القانون البحري Autonomie du droit maritime.

III. الطابع الدولي للقانون البحري :

-دور الأعراف البحرية واحتكاكها الدولي : كانت العادات البحرية هي السائدة
-تمتدوين الأعراف.

-لأحكام الشريعة : كانت ذات أهمية كبيرة في البحر الأبيض المتوسط في العصور الوسطى
(ابو القاسم خلفة (14ق)).

-Rôle D'oleronet Consulat de la Mer - (تدوين أعراف بحرية في البحر
الأبيض المتوسط) (15ق)

-أمر البحرية (Ordonnance de la Marine 17ق) أمر أنجزه Colbert (أساس
القانون البحري الفرنسي).

--اللجنة الدولية البحرية : لجنة غير حكومية هدفها تدوين الأحكام البحرية (19ق)

-المنظمة الدولية البحري (OMI) :

❖ منظمة حكومية تابعة لهيئة الأمم المتحدة شعارها : سفينة آمنة في بحر نظيف.

❖ محاورها:

-حماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث البحري.
-حماية السفينة ,صيانتها وقابليتها للإبحار (أحكام الملاحة البحرية) .
-ظروف عمل البحارة وحمايتهم الاجتماعية.
--المنظمات الأخرى التي ساهمت في تطوير القانون البحري الدولي:

- ❖ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED)
 - ❖ مؤتمر الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية (CNUDCI).
 - ❖ المنظمة الدولية للعمل (OIT).
 - ❖ المنظمة الدولية للتعدية (FAO).
- ساهمت هذه المنظمات لتوحيد أحكام القانون البحري الدولي وصادقت الجزائر على العديد منها .

-V- التشريع البحري الجزائري :

- أمر 80-76 المؤرخ في 23/10/80 المتضمن القانون البحري.
- قانون 05-98 المؤرخ في 25/07/1998 المعدل والمتمم أمر 80-76.
- قانون 04-10 المؤرخ في 15/08/2010 المعدل والمتمم أمر 80-76.

نصوص أخرى مبعثرة المتعلقة

خصخصة نشاط النقل البحري وأعوانه،تسيير وأمن الموانئ .
-علاقة العمل للبحارة .

-الوقاية من التلوث البحري ومكافحته ...الخ

ملاحظة مهمة :

- يتضمن قانون 05-98 المعدل والمتمم أحكام تابعة للقانون الجنائي, إداري, النقل, الاجتماعي, البيئي ومستنبطة من أحكام المعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

- يتكون من ثلاثة كتب و951 مادة.

الكتاب الأول: الملاحة البحرية ورجال البحر.

الكتاب الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة.

الكتاب الثالث: الاستغلال المينائي أتى قانون 05-98 بعدة تعديلات لأمر 80-76 ومن أهمها إضافة الكتاب الثالث الذي يعتبر تدوين للأحكام المينائية .

العمل المطلوب رقم 1

أدخل قانون 05-98 المتضمن القانون البحري تعديلات
مهمة علأمر 76-80.

ما هي هذه تعديلات؟

المحور الأول: السفينة

I- النظام القانوني التعريف والعناصر

النظام القانوني للسفينة :

-تعد السفينة مال منقول (م56قب) ذو طبيعة خاصة bienmeuble

-تعد السفينة مال مشخص bienindividualisé

-تعد السفينة مال مراقب Bien controlé فيه (مراقبة إدارية ،تقنية ،ومن قبل

الشريكات التصنيف Sociétés De Classification

-تعد السفينة محل عمليات قانونية مثل :عقد الشراء ،عقد البناء ،الرهن ،الامتياز .

1-تعريف:

المادة 13: "تعتبر سفينة في القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى ومخصصة لمثل هذه الملاحة".

2-عناصر تشخيص السفينة:

المادة 14: "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الإسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية".

ملاحظة هامة : بالرغم إن تكتسب السفينة عناصر تشخيص تشبهها إلى الشخص القانوني فلن تكتسب الشخصية القانونية .

3- شروط إكتساب الجنسية الجزائرية للسفينة أو شروط رفع العلم الجزائري للسفينة

المادة 28: (قانون رقم 98-5 مؤرخ في 25/6/98) " لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.

ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:

-بالنسبة للشركات الأشخاص، الشريكات المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.

-بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحددة، المالكون لأغلبية الحصص .

- بالنسبة للشركات المساهمة ،الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة ،أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء ،والمالكون لأغلبية رأس المال .

-بالنسبة للجمعيات، المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين
كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحار الجزائريين مطابقة
لأحكام المادة 413 من هذا الأمر.
تفقد السفينة جنسيتها الجزائرية إذا لم تتوفر في الشخص الطبيعي من جنسية
جزائرية أو الشخص الاعتباري الخاضع للقانون الجزائري الشوط المذكورة في هذه
المادة "

-4- الشروط الموضوعية لإكتساب الجنسية الجزائرية للسفينة:

أ- شرط الملكية الكاملة

- للشخص الطبيعي

II- شرط الجنسية

- للشخص المعنوي:-الشركات التجارية -الجمعيات III-

شروط الطاقم الجزائري

إن فقدت السفينة إحدى الشروط تفقد الجنسية الجزائرية وتشطب من سجل السفن

-5- الشروط الشكلية لإكتساب الجنسية الجزائرية للسفينة:

- عقد الجزائر (م 29-30 ق ب ج)

-القيدي سجل السفن (م34الى 49 ق ب ج)

6- آثار اكتساب الجنسية الجزائرية للسفينة

أ-حماية دولة العلم للسفينة

- حماية اقتصادية "منح دعم مالي تخفيض الضرائب "

- حماية سياسية

- حماية عسكرية

ب- رقابة الدولة

- رقابة تقنية:تفقدات دورية عادية أو غير عادية

- رقابة إدارية:وزارة النقل ووزارة الدفاع

- رقابة اجتماعية: الخاصة بقبالية السفينة للملاحة، الشهادات المهنية، الحالة الصحية،
ظروف العمل.

ج- تدخل الدولة وأحكام الملاحة البحرية

مبدأ عام: م 261 ق ب ح " كل سفينة موجودة في الموانئ الجزائرية تكون في كل وقت عرضة لمراقبة السلطة الإدارية البحرية والغرض من هذه المراقبة هو التحقق من الصلاحية وشهادات أمن السفن والتحقق من أن السفينة تتوفر فيها شروط الصلاحية الملاحية الجيدة وظروف العمل والصحة والأهلية القانونية على متنها وبصفة عامة إذا كانت حالتها تنطبق مع البيانات المدرجة في شهادات سلامة السفن "

تتجلى هذه الرقابة :

- 1- في مجال السلامة: م 222 إلى م 272 (تطبيق أحكام المعاهدات الدولية البحرية – ISM- STCW – ISPS – SOLAS – الخ)
- 2- في مجال التلوث البحري :
 - الاتفاقية الدولية بشأن التلوث البحري التي صادقت عليها الجزائر وأدرجت أحكامها في القانون البحري MARINE POLLUTION MARPOL
 - قانون حماية البيئة: يتضمن هذا القانون أحكام خاصة بالتلوث البحري
- 3- المصلحة الوطنية لحراس السواحل هي الهيئة المختصة في مراقبة السفن وتسهل على تطبيق الأحكام المذكورة سابقا **service national des gardes cotes**

الخاتمة: تدخل مملو سللدولة فيالشؤونالبحرية.

- رقابة دولة العلم
 - رقابة الدولة الساحلية
 - رقابة دولة الميناء
- على السفن الوطنية والسفن الأجنبية
==توسيع صلاحيات الدول فيعلنا المناطقالبحرية
- Flag state control, رقابة دولة العلم
 - Coast state control, رقابة الدولة الساحلية
 - Port state control, رقابة دولة الميناء

ماذا عن المبدأ المقدس لحرية البحار في مواجهة هذه القيود؟؟

العمل المطلوب رقم 2

1- قراءة مقال الدكتور Y. ZERIZER باحث في

مخبر قانون النقل وأنشطة الموانئ LADMAR

**Le service national des gardes-côtes: 44 annees
apres**

Revue de droit des transports et des activités
portuaires

Numéro 4 2017. Page 25

2- ما هو محتوى المختصرات التالية؟

--SOLAS – ISM- STCW – ISPS--MARPOL

-II- حجز السفينة -

ا. عموميات :

- هدفها توقف السفينة ومنعها عن الابحار ضمانا لدين بحري (م 150 ق 04-10 المؤرخ في 15/08/10).
- يعد الحجز التحفظي للسفينة وسيلة ناجعة ضد المجهز المدين بما تمنعه من استغلال سفينته وتوقفها مهما كان مكان ميناء رسوها مادام يوجد في دولة مصادقة عن المعاهدة الدولية الخاصة بالحجز التحفظي.
- كانت تستعمل بسهولة في الموانئ الجزائرية بحيث شروط الحجز تحت طائلة قانون 98-05 تعتبر غير معقدة لحد ما عدل المشروع الجزائري أحكام الحجز في قانون 04-10 تماشيا مع المعاهدة الدولية الخاصة بحجز السفن المؤرخة في 12/03/99 التي تقضي بأحكام أعقد عن ما جاءت به المعاهدة الدولية المؤرخة في 10/05/1952 والخاصة بالحجز التحفظي للسفن البحرية .
- يعد الحجز التحفظي للسفينة سبب جوهريا في رفع أسعار النقل البحري (التأمين عن الحجز).
- يؤدي مصالح المجهز ومصالح السلطة المينائية (أرصدة الميناء مشغولة ولا يستطيع المجهز تشغيل سفينته).
- لا يمس حقوق مالك السفينة (م 153)
- إن فشل يمكن أن يتحول إلى حجز تنفيذي للسفينة (أحكام الحجز التنفيذي من مستجدات ق 05-98).
- يعاقب الحجز التعسفي .

ا. الإطار التشريعي للحجز :

التشريع الوطني :

- ق 05-98 المعدل والمكمل م 150 وما بعدها.
- ق 04-10 المؤرخ في 15/08/10
- ق الإجراءات المدنية والإدارية م
- التشريع الدولي :
- المعاهدة الدولية المؤرخة في 10/05/52 لتوحيد بعض الأحكام الخاصة بالحجز التحفظي للسفن البحرية .
- المعاهدة الدولية المؤرخة في 12/03/99 بالحجز التحفظي .
- صادقت الجزائر على كلاهما.

شروط الحجز التحفظي:

م 152 مكرر 1: تأذن المحكمة المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من يدعي أن له ديناً بحرياً على السفينة .

(1) - الشروط الموضوعية**-أ- الشروط الخاصة بالدين**

يعدد المشرع في المادة 151 الديون البحرية على سبيل الحصر

-ب- الشروط الخاصة بالسفينة: م 154: "مع مراعاة أحكام المادة التالية

،يجوز لكل مدع إما أن يحجز السفينة التي يتعلق بها الدين البحري ، وإما أي سفينة أخرى مملوكة لمن كان وقت نشوء الدين البحري مالكا للسفينة التي يتعلق بها هذا الدين، حتى ولو كانت السفينة المحجوزة على وشك الإبحار".

إذا السفينة المعنية بالحجز هي

- السفينة المعنية مباشرة بالدين البحري .
- السفينة الأخت (SisterShip) .
- تستبعد بعض السفن من إجراء الحجز (مثل السفن العسكرية)
- حالة استئجار سفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية (م155).
- التعويض المضاد: م152 مكرر التي اتخذت من الاتفاقية الدولية 1999

(2) الشروط الشكلية-

- أمر من رئيس المحكمة للمجلس التابع له ميناء الحجز صادر على عريضة
- السلطة المينائية تستدعي من طرف القاضي (م152).

-IV- رفع الحجز التحفظي :

- يرفع الحجز التحفظي من طرف نفس السلطة التي وضعته مقابل كفالة مالية للمدين (م152).
- يجوز طلب رفع الحجز من طرف السلطة المينائية أو المصلحة الإدارية المختصة (أسباب: السلامة النظام العام).
- م 152 مكرر 1: تأذن المحكمة المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من يدعي أن له ديناً بحرياً على السفينة .

-V- الحجز التنفيذي :

تعالج هذا الموضوع المواد 1-160 (وما بعدها قانون 05-98) إذا لم يسدد الدين في أجل أقصاه عشرون (20) يوماً من الإلزام بالدفع ،يقوم الحاجز برفع دعوى ضد السفينة أمام المحكمة المختصة التي تبلغه بأنه سيجري حجز تنفيذي على السفينة."

العمل المطلوب رقم: 3

**تلخيص المواد المتعلقة بالحجز التنفيذي للسفينة
م1-160 وما بعدها قانون 05-98**

المحور الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة

يتحقق الاستغلال التجاري للسفينة بطريقتين قانونيتين: عقد الاستئجار وعقد النقل.

-I- الاستئجار البحري -

- لقد يشكل الاستغلال التجاري للسفن 90% من حجم البضائع المتداول بها التي يتم نقلها عن طريق السفن المستأجرة .

- هو عقد رضائي يبرم عادة من طرف السمسار البحري ممثل الطرفين. م 640ق ب حمعناقل "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينته تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل اجر يمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها ."

I- أشكال الاستئجار :

أنواع لاستئجار البحري: يتم الفصل بين الأشكال المختلفة للاستئجار على أساس معيار سلطة التسيير الملاحي والتجاري

- استئجار على سبيل الرحلة: التسيير الملاحي والتجاري يخول للمؤجر.
- استئجار سبيل المدة: التسيير الملاحي يخول للمؤجر والتسيير التجاري يخول إلى المستأجر .
- استئجار السفينة بهيكلها: يؤول التسيير الملاحي والتجاري إلى المستأجر.
- التسيير الملاحي : يخص المصاريف المتعلقة بتجهيز وتسليح السفينة ،أجر الطاقم ،تأمين السفينة .
- التسيير التجاري: يخص المصاريف المتعلقة بوقود السفينة، رسومات الرسو ومصاريف الإرشاد (pilotage) .

II- مشارطه الإيجار:

- هي الوثيقة التي يدون فيها شروط عقد الاستئجار من التزام الطرفين ومسؤولياتهم والمحكمة المختصة لحلالنزاعات.
- توجد مشارطات إيجار نموذجية حسب البضاعة المنقولة، الخطوط الملاحية المتخذة أو نوع الاستئجار التيأعدتها BIMCO
- أهم مشارطات نموذجية : GENCON- BALTIME –SYNACOMEX –NYPE الخ
- عناصر المشاركة :
- تعريف السفينة وعناصر تشخيصها.
- هوية الأطراف .
- ميناء الشحن وميناء التفريغ الخ.

- ثمن الاستئجار :
- يتفاوض الأطراف في تحديد ثمن الاستئجار لكن السمسار البحري هو الذي يقوم بهذه العملية، يحدد ثمن الاستئجار حسب معطيات السوق الدولي (برصه الاستئجار).
- مصاريف الشحن والتفريغ يدفعها المستأجر (Clause free in –free out)
- المحكمة المختصة في حالة المنازعات أثناء تنفيذ عقدا الاستئجار

-||- عقد النقل البحري

1. أطراف العقد والتزاماتهم :

(1)- الأطراف

- يبرم عقد النقل بين الناقل والشاحن او ممثلهما
- المركز القانوني للمرسل إليه مركز خاص.
- الإشكال القانوني : يبرم عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن إلا أن آثاره تمتد إلى متدخل آخر ألا وهو المرسل إليه ما يتناقض مع مبدأ نسبية العقود م 106 ق م ح (principe de la privaty of contracts, relativité des contrats) .
- نجد عدة استفسارات لهذه الإشكالية .
- عقد النقل ثلاثي الأطراف (RODIERE) في الأصل.
- نظرية الاشتراط لمصلحة الغير.
- نظرية الانضمام (م 738 ق ب ح).

(2)- التزام الأطراف

- الشاحن: يصرح الشاحن بكل العناصر المتعلقة بالبضاعة القابلة للنقل.
- يعد الشاحن مسئولاً عن صحة المعلومات المصرح بها .
- يدفع الشاحن كلفة النقل وهو الدائن الأصلي لها.
- الناقل:
- يجب أن تكون السفينة قابلة للملاحة .
- يتكلف الناقل بالبضاعة .
- يقوم بشحن وحزم البضاعة .
- يصدر الناقل سند الشحن بعد تفقد تصريحات الشاحن.
- النقل والسهر على البضاعة .
- مسافته (transbordement) البضاعة إن يقتضي ذلك.
- تفريغ البضاعة وتسليم البضاعة للمرسل إليه.

II. مسؤولية الناقل :

- أحكام إلزامية مصدرها المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بسند الشحن البحري والمؤرخة في 25/08/1924

تبني المشرع الجزائري هذه الأحكام : م 802" (قانون رقم 85-98 مؤرخ في 25/6/98) يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفته بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية. " أي المادة 803

لا نسعى لخطأ الناقل ولكن يكفي أن البضائع لا تصل في الحالة التي تم التكلف بها ليكون الناقل مسؤولاً.

خصائص مسؤولية الناقل البحري

- مسؤولية بحكم القانون
- مسؤولية مفترضة مرفقة بالتزام بتحقيق نتيجة .
- مسؤولية محدودة .
- مسؤولية مؤمنة .

إعفاء الناقل من المسؤولية

- حالات إعفاء الناقل من المسؤولية : م 803 ق ب ح مثلا : خطأ الشاحن ، القوة القاهرة ، الحريق... الخ
- حتى ولم توجد حالة استثنائية يستفيد الناقل بتحديد التعويض الذي يلزم به نحو صاحب البضاعة المتضرر (مبدأ المسؤولية المحدودة الخاص بالقانون البحري).
- إلا في حالتين (م 805 ق ب ح)
 - التصريح بقيمة البضاعة في سند الشحن
 - عند وقوع خطأ غير قابل العذر من قبل الناقل. Faute inexcusable

- تأخذ المعاهدة الخاصة بالنقل الدولي للبضائع المؤرخة في 31/03/78 (معاهدة هامبورغ) بالمسؤولية على أساس الخطأ ويمكن للناقل أن يدفع بعد م مسؤوليته إلا إذا أثبت "أنه قد أخذ كل التدابير المعقولة لإستبعاد الحادث وآثاره " بينما تتبنى اتفاقية بروكسل نظام المسؤولية المفترضة.

مدى مسؤولية الناقل -

معاهدة بروكسل: 1924 من الشحن إلى التفريغ
معاهدة هامبورغ 1978: من التكلف بالبضاعة إلى تسليمها للمرسل إليه

التشريع البحري الجزائري (م 832 ق ب ح) من التكلفة بالبضاعة إلى تسليمها للمرسل إليه او ممثلة القانوني .
في حالة فقدان أو أضرار للبضاعة أو تأخيرها يعود المرسل إليه أو (الشاحن) على الناقل بمقتضى عقد النقل ،بعد استرداد الناقل للتعويض لصالح المرسل إليه (أو الشاحن) يجوز له أن يعود على من تسبب في أضرار البضاعة (مقابلة المناولة أو التشوين) .

- الوثيقة الثابتة لعقد النقل -

عدة وثائق تثبت عقد النقل البحري Delivery Order
Lettre de transport maritime لكن سند الشحن هي الوثيقة الأكثر استخدامًا بسبب وظائفها المميزة.

(1) --وظائف سند الشحن

غير أن سند الشحن البحري هو الوثيقة أكثر استعمال بسبب وظائفه المتفرقة (م749ق ب ح)

- يعد وثيقة إثبات إستلام البضاعة للناقل
- يعد سند حيازة البضاعة وتفرد هذه الوظيفة الأخيرة سند الشحن البحري عن باقي السندات الأخرى وتقريبه عن الأوراق التجارية بحيث تسمح تداول البضاعة وهي على متن السفينة بتطهير سند الشحن بالطرق التجارية.

(2) - صدور سند الشحن : يصدره الناقل م 758.

- لشخص معين
- لأمر
- لحامله

(3) - بيانات سند الشحن البحري : م748ق ب ح

- هوية الأطراف
- تعريف البضاعة وظروف صيانتها
- قيمة كلفة النقل .
- الرحلة البحرية

(4) - التحفظات (les réserves)

- سند الشحن النظيف (B/L net ; clean B/L) لن يتضمن أي تحفظ
- سند الشحن المشوه (B/L clausé) يتضمن تحفظات تخص البضاعة (في حالتها أو وزنها) .
- لن يتقبل المصرف (la banque) سند الشحن المشوه في العملية تحويل قيمة البضاعة من خلال الاعتماد المستندي. crédit documentaire.
- تعد التحفظات على سند الشحن قرينة المسؤولية المفترضة على عاتق الناقل.

العمل المطلوب رقم 3

قارن بين عقد الاستئجار البحري وعقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الثالث: البيوع البحرية

تظهر أهمية دراسة البيوع البحرية في تحديد المسؤول عن النقل في عقد البيع الدولي، ومن يدفع التكاليف لمشتري أو البائع؟

- تمهيد :

البيوع البحرية هي تلك التي تقع على بضائع يتم نقلها بين البائع والمشتري عن طريق البحر.

وهذه البيوع البحرية أنواع فهي تنقسم إلى طائفتين: بيوع عند القيام ventes au départ وبيوع عند الوصول ventes à l'arrivée والطائفة الأولى هي والأكثر استخدام.

I- البيوع عند القيام: البيع سيف وبيع فوب

في هذه البيوع يلتزم البائع تسليم البضاعة المباعة في ميناء القيام، وأهم النتائج التي تترتب على ذلك هي أن مخاطر النقل يتحملها المشتري.

(1)-البيع سيف

التعريف بالبيع سيف :

هو ذلك البيع الذي يتفق فيه البائع مع المشتري على أن يلتزم الأول بتسليم البضاعة في ميناء القيام، ويقوم بشحنها على سفينة يختارها هو، (أي يختارها البائع)، ويؤمن عليها هو (أي يبرم البائع عقد التأمين عليها)، وذلك في مقابل أن يدفع المشتري ثمن البضاعة cost، وقيمة التأمين insurance وأجرة النقل freight ومن هذه العناصر الثلاثة يتكون الاسم الذائع C.I.F

آثار البيع سيف :

(أ) التزامات البائع:

فالبائع يلتزم بتسليم البضاعة المتفق عليها صنفاً وقدرًا ولكي يتجنب البائع ما يمكن أن يثيره المشتري من منازعات بصدد صنف البضاعة فإنه يلجأ عند الشحن، إلى استصدار شهادة بنوعها certificat de qualité من خبراء متخصصين.

. ويظل البائع ضامناً لسلامة البضاعة حتى يتم شحنها في ميناء القيام ، إذ تنتقل مخاطرها منذ ذلك الوقت إلى وصولها للمشتري .

(ب) ويلتزم البائع بشحن البضاعة في الميعاد المتفق عليه على سفينة يختارها هو، فيحصل على سند شحن متضمنا للبيانات التي ينص عليها القانون. كذلك يلتزم بالتأمين عليها فيحصل على وثيقة التأمين على البضاعة المباعة، كذلك قد يتفق على التزام البائع بالحصول على مستندات أخرى كشهادة الخبراء السابقة ذكرها، أو شهادة الأصل *certificat d'origine* التي تحدد الدولة المنتجة للسلعة.

(ج) ويلزم البائع بإرسال سائر المستندات المتعلقة بالبضاعة المباعة إلى المشتري.

فان مخاطر الطريق تقع على المشتري، ويظل التزامه بدفع الثمن كاملا للبائع الذي قام بتنفيذ سائر التزاماته منذ شحن البضاعة، وإرسال المستندات.

يلتزم المشتري بدفع الثمن. وهو ثمن مركب، اذ هو لا يقتصر على قيمة البضاعة المباعة، بل هو يتضمن أيضا أجره النقل وقسط التأمين. ويستحق البائع دفع الثمن بوصول المستندات المتعلقة بالبضاعة (والمتفق عليها)، الى المشتري، وذلك دون انتظار لوصول البضاعة ذاتها الى ميناء الوصول إلا أن كيفية الوفاء بالثمن هي أهم ما يتفق عليه في عقد البيع.

ولذا فالبايع لا يطمئن إلى إرسال المستندات قبل ان يتحقق من مطابقة هذه المستندات للشروط المتفق عليها بينه وبين البائع. لذا لا بد بينها من وسيط يكون موضع ثقتهما معا، وهو البنك في عملية الاعتماد المستندي (*le crédit documentaire*).

فالمشتري يلجأ الى البنك الذي يتعامل معه، فيطلب منه إرسال خطاب اعتماد للبايع غير قابل للإلغاء (*crédit documentaire non révoicable*)، مقابل المستندات المتفق عليها. وحينئذ يقوم البائع بسحب كمبيالة مستندة يرفق بها المستندات المطلوبة، ويقوم بخصمها لدى البنك الذي يتعامل معه البائع فيحصل على ثمن البضاعة وتصل المستندات في النهاية الى البنك الذي يتعامل معه المشتري فيتحقق من مطابقتها، ويقوم بالوفاء لبنك البائع، ويرد بنك المشتري المستندات إليه مقابل الثمن الذي يدفعه المشتري حينئذ.

(2- بيع فوب

تعريف البيعفوب FOB

هو البيع الذي يتعهد فيه البائع بإتمام التسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يحددها المشتري مقابل دفع الثمن. ومن جوهر هذا الالتزام تتكون تسمية هذا البيع F.O.B وهي الحروف الأولى من الاصطلاح الإنجليزي free on board ومعناه أن البائع يبرأ متى وضع البضاعة فوق ظهر السفينة ويلتزم بمصاريف الشحن.

وواضح أن البائع في البيع فوب (وكذلك في البيع فاس) لا يلتزم لا بإبرام عقد نقل ولا عقد تأمين. ولذا فان المشتري هو الذي يبرم هذين العقدين ثم يطلب من البائع تسليمه البضاعة على السفينة التي يحددها له

آثار البيع فوب:

آثار البيع فوب تشبه كثيرا آثار البيع سيف. فالبيعان من بيوع القيام. فهنا أيضا يلتزم البائع بالتسليم على ظهر السفينة في ميناء القيام. ومن ثم لا يتحمل البائع مخاطر الطريق. كذلك يلتزم البائع بتقديم المستندات فيستحق الثمن.

-II- البيوع عند الوصول Ventes à l'arrivée

البيوع عند الوصول هي تلك التي يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة في ميناء الوصول وبالتالي لا تنتقل فيها ملكية هذه البضاعة إلا بوصولها، ويتحمل البائع خطر الطريق، كما يتحمل هو أجرة النقل. وإذا قام بالتأمين عليها فإنما يفعل ذلك لمصلحة نفسه أساسا لا لمصلحة المشتري الذي لا يدفع الثمن إلا عند وصول البضاعة سليمة .

وواضح إن هذا النوع من البيوع أقل أهمية إذ إنها باهظة الثمن بالنسبة للمشتري لأن البائع يتحمل جميع المخاطر على حسابه الخاص وقد يكون البيع عند الوصول بسفينة معينة أو غير معينة.

الخاتمة

كانت البيوع البحرية موجودة بالفعل في القرن التاسع عشر. ومع ذلك، قامت الغرفة التجارية الدولية CCI chambre de commerce

International international
بدمجها في قائمة مفاهيم التجارة الدولية International
.INCOTERMS commercial terms

تحدد هذه المفاهيم التجارية التزامات الأطراف -- البائع والمشتري -- فيما يتعلق بالنقل (البحري أو الجوي أو البري أو متعدد الوسائط) والتأمين وتبعية الهلاك. يعود أحدث إصدار من INCOTERMS إلى عام 2020 ويحتوي على 11 مفاهيم تجارية

لاحظ أن البيوع البحرية الحالية الوحيدة المستعملة في الجزائر هي FOB و CIF