

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق



التسيير التجاري والملاحي في القانون البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر تخصص النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف

طوظاوي محمد أمين

من تقديم الطالبين:

1- محاي اشواق

2- خالد العايب

لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة العلمية	الإسم و اللقب
رئيسا	استاذ محاضر ب	شليحي كريمة
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر ب	طوظاوي محمد أمين
مناقشا	استاذ محاضر ب	لخشين حسن

دورة جوان 2025

شكر و عرفان

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿قَالَ رَبِّ أَوْزِعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَى وَالِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَالِحًا تَرْضَاهُ وَأَدْخِلْنِي بِرَحْمَتِكَ فِي عِبَادِكَ الصَّالِحِينَ﴾ [النمل: 19]

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيّدنا محمّد
وعلى

آله وصحبه ومن دعا بدعوته إلى يوم الدين، وبعدُ

ففي البداية، واعترفاً بالجميل، أود أن أتقدم بجزيل شكري إلى من أفادني
بخبرتها العلمية ولم يبخل علينا بوقته الثمين وجهده الصادق المتواصل في
العطاء بالإشراف على هذه المذكرة وتقديم التوجيهات الرشيدة والآراء
السديدة في إثراء خبراتنا العلمية والعملية، أستاذنا الفاضل الدكتور طوطاوي
محمد، بارك الله له في علمه وسدد خطاه.

كما نتزجه بالشكر الجزيل إلى جميع أساتذة قسم الحقوق وجميع موظفيه.

كما نتوجه بشكرنا وامتناننا إلى أعضاء لجنة المناقشة كل واحد باسمه.

إلى كل الأساتذة الذين أضافوا بصمتهم في هذه المذكرة.

إلى جميع عمال المؤسسة محل الدراسة.

وإلى كل من ساندنا ولو بكلمة نصحه.

أطلب من الله أن يثبت أجورهم



الإهداء

أهدي ثمرة جهدي وعملي المتواضع هذا:

إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله وألبسهما ثوب الصحة والعافية.

إلى اخوتي واخواتي سدد الله خطاهم وحفظهم.

إلى كل العائلة.

إلى كل أساتذتي من بداية تعليمي

إلى كل من لقنني حرفا جزاهم الله عني خير الجزاء.

إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد ولو بابتسامة صادقة أو رفع يديه ودعا لي

ياخلاص.

إلى كل من وسعهم قلبي ولم يذكرهم لساني

خالد



الإهداء

أهدي ثمرة جهدي وعملي المتواضع هذا:

إلى أبي الحبيب حفظه الله وألبسه ثوب الصحة والعافية.

إلى أمي رحمها الله و أسكنها فسيح جنانه.

إلى زوجي الحبيب سندي في الحياة

إلى اخوتي واخواتي سدد الله خطاهم وحفظهم.

إلى كل العائلة.

إلى كل أساتذتي من بداية تعليمي

إلى كل من لقني حرفا جزاهم الله عني خير الجزاء.

إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد ولو بابتسامة صادقة أو رفع يديه ودعا لي

بإخلاص.

إلى كل من وسعهم قلبي ولم يذكرهم لساني

أشواق

مقدمة

شهد النشاط البحري حركة تجارية ضخمة، أين أصبحت الملاحة بدورها تتصف بالإجبارية و تتطلب مختصين في المجال البحري، هذه الحركة عرفت تطورا تكنولوجيا و اقتصاديا هائلين في مجال الملاحة البحرية ما جعلها نبض المعاملات الدولية، سواء لأغراض تجارية أو سياحية أو للصيد أو لنقل الأشخاص تحت ظل نظام قانوني بحري، و تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري كان يعتمد في تسيير أموره البحرية على التقنين الفرنسي إلى غاية صدور قانون ينظم الملاحة و التجارة البحرية بموجب الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 ثم بدأت تظهر بوادر الاهتمام بالجانب البحري في القانون الجزائري أكثر منذ سنة 1998 أين تم تعديل أحكام بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 بعد التحولات الكبرى التي عاشتها الجزائر و فتح مجال الاستثمار الخاص الوطني و الأجنبي.

إن ميناء سكيكدة كباقي موانئ الوطن عرف حركة تسيير ملاحية و تجارية ضخمة بداية من حقبة الثمانينات ما تطلب على الدولة خلق مدارس و كليات بحرية تتخرج منها يد عاملة مؤهلة قانونيا و عمليا في المجال البحري.

أهمية الموضوع

إن لموضوع التسيير الملاحى و التجارى في القانون البحرى بين النص القانونى و التطبيق العملى أهمية بالغة تتجلى فى خلق انسجام بين النص القانونى و الممارسة المعتمدة فى الموانئ باعتباره أساسيا فى العديد من الجوانب الحديثة ، سواء فى القطاعات التجارية أو العسكرية أو حتى فى الأنشطة اليومية، و هو ركيزة أساسية للاقتصاد العالمى و تكتسب الملاحة و التجارة البحرية أهميتها لما تمثله عمليات الشحن البحرى من أهمية محورية فى منظومة الاقتصاد. إذ تشكل أكثر من 80 بالمئة من مجمل التجارة العالمية.

فى حين تمكن أهمية كذلك فى أن التداخل والتكامل بين الجانبين التجارى والملاحى فى تسيير السفينة يخلق العديد من الإشكالات القانونية التى تتطلب تنظيماً دقيقاً لتفادى

النزاعات وحماية حقوق الأطراف في المجال البحوي وتزداد هذه الأهمية مع تطور التكنولوجيا البحرية، وتعدد أشكال العقود، وتنوع الفاعلين في عملية النشاط البحري .

ونظرا لشح الدراسات في هذا المجال، قمنا باختيار هذا الموضوع من أجل توضيح الأحكام النظرية الواردة في التشريعات الجزائرية مع تلك الأحكام و القواعد العملية.

أسباب اختيار الموضوع

وفي ما يخص أسباب اختيارنا لهذا الموضوع تعود لدافع ذاتية (شخصية) تتمثل في رغبتنا في دراسة هذا النوع من المواضيع لإرتباطه بموضوع تخصصنا و اكتساب معرفة في هذا المجال.

أما الدوافع الموضوعية فتكمن في الموضوع التسيير التجاري والملاحي في حد ذاته يشكل عصب حيوي للدولة الجزائرية خاصة في المجال البحري، نظرا لما يكتسبه من أهمية كبيرة لتنشيط المجال البحري.

صعوبات الدراسة

ما يمكن قوله هو تركيزنا في هذه الدراسة على الجانب النظري للموضوع حيث تقتصر لتوضيح ما يجري عمليا في الموانئ، فلا يخلو بحث من صعوبات تعترض مسار الباحث من بينها شح و نقص المراجع المتخصصة حيث وجدنا في كافة المراجع التي اعتمدناها جزئيات بسيطة ذات صلة بالموضوع.

اهداف الدراسة

تهدف هته الدراسة إلى الوقوف على عملية التسيير التجاري و الملاحي في القانون البحري بين النص القانوني و التطبيق العملي مع إبراز كافة الجوانب في هذا الموضوع

- تمييز العلاقة القانونية بين مختلف الأطراف المتداخلة في عملية التسيير، مثل مالك السفينة، المجهز، الریان، الشاحن، والناقل، مع تحديد مسؤوليات وحقوق كل طرف.

- إبراز الأطر القانونية والعملية التي قد تطرأ في عملية التسيير التجاري سواء من حيث الالتزامات العقدية أو قيام المسؤولية.

- تسليط الدراسة على الجوانب العملية لعقود التسيير التجاري وإبراز أهميتها في عقود النقل البحرية

اشكالية الدراسة

وعلى اعتبار موضوع التسيير التجاري والملاحي على ضوء القانون البحري يثير العديد من إشكاليات القانونية تم طرح الإشكالية التالية: في ما تكمن الجوانب المتعلقة بالتسيير التجاري و الملاحي على ضوء التشريع الجزائري خاصة في ظل التطورات الحديثة التي يشهدها قطاع النشاط البحري؟

منهج الدراسة

وللإجابة على إشكالتنا المطروحة اعتمدنا في هته الدراسة على المنهج التحليلي من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية الوطنية والإتفاقيات الدولية التي تنظم التسيير التجاري والملاحي، بالإضافة إلى استعمال المنهج الوصفي أحيانا من خلال تحديد المفاهيم ذات الصلة بالموضوع ووصفها وإبراز تفاصيلها النظرية، كما تم الاستعانة ببعض التطبيقات ذات الصلة بالإضافة إلى تقديم أمثلة واقعية من بعض عقود التسيير البحرية لتوضيح الجوانب التطبيقية للموضوع .

خطة الدراسة

وللإجابة على اشكالتنا المطروحة قمنا بتقسيم مذكرتنا الى فصلين أساسيين على النحو التالي :

تطرقنا في الفصل الأول الى التنظيم القانوني و العملي للتسيير الملاحي.

في حين تطرقنا في الفصل الثاني الى التنظيم القانوني والعملي للتسيير التجاري

الفصل الأول

يعد التسيير الملاحي أحد الركائز المهمة في مجال النشاط البحر نظرا للدور الحيوي الذي تلعبه الملاحة البحرية في تسهيل حركة البضائع والأشخاص على الصعيدين الداخلي والدولي، ومع التطور الكبير في التجارة العالمية وزيادة تعقيد العمليات البحرية، أصبح من الضروري وضع إطار قانوني وعملي يضمن حسن سير النشاط الملاحي ويحمي مصالح جميع الأطراف المتدخلة فيه وهو ما نتطرق اليه في المبحث التالي

المبحث الأول التنظيم القانوني للتسيير الملاحي :

تُمثّل الملاحة البحرية، نطاق تطبيق القانون البحري باعتباره القانون الذي ينظم العلاقات الناشئة عنها.

الملاحة عبارة عن علم و تقنية توجيه السفن من مكان لآخر و تحديد موقعها و هي تمثل عملية التخطيط و التسجيل و التحكم بحركة السفن أثناء الانتقال و الرأي الراجح للفقهاء حول تعريف الملاحة البحرية هو أنها كل ممارسة تتم في البحر بتحديداته العلمية بواسطة منشأة عائمة يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر.

المطلب الأول مفهوم التسيير الملاحي

على اعتبار التسيير الملاحي يدخل ضمن المجال البحري قامت العديد من الدول بنظمه حيث تنص المادة 161 من القانون البحري الجزائري¹ على ما يل: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون " .

¹- نص المادة 161 من الأمر رقم 76-80 والمعدل بالقانون 98-05 بتاريخ 25 يونيو 1998)، المتضمن القانون للبحري

الجزائري .

الفرع الأول: تعريف التسيير الملاحي و أنواعه :

تختلف التعريفات وتتعدد من فقهية وقانونية على النحو التالي :

1/ التعريف الفقهي :

يذهب بعض الفقه إلى أنّ العبرة في تعريف الملاحة البحرية وتمييزها عن الملاحة الداخلية أو النهرية تكون بوسيلتها، فالملاحة البحرية هي التي تكون أدواتها السفينة Navire أمّا الملاحة التي تقوم بها بالمراكب Bateau فهي ملاحة داخلية أو نهريّة،¹ وهذا التعريف يقتضي التفرقة بين السفينة والمركب، فالسفينة تختلف عن المركب من حيث القوة والقدرة على مواجهة مخاطر البحر ويبدو ذلك من مظهرها وطريقة بنائها وطرزها وأبعادها.

لكن غالبية الفقهاء تعرّف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه وليس بوسيلتها، فالملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر، وذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طراز بنائها، على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية، وهذا التعريف يقتضي بيان المقصود من البحر.²

المداول القانوني للبحر في نظر الفقه والقضاء يستند إلى معيار المخاطر، فالبحر هو المياه البحرية التي يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تصادف السفن في البحر، لأنّ الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل وأقلّ خطرًا من الملاحة البحرية، ففكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية.

¹ - عز الدين خليل، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2018، ص144.

² - عبد العزيز عبد الله الشامي، القانون البحري والنقل البحري الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2016 ص65.

كما عرفها آخرون على أساس المكان الذي تمارس في البحر تمييزا لها عن الملاحة النهرية وهو تعريف يتطلب تحديد مفهوم البحر الذي يتحدد قضاء بالاستناد إلى خاصية المخاطر التي يمكن أن يتميز بها السفر في البحر بالمقارنة مع خاصية السهولة أو على الأقل انخفاض المخاطرة التي تتميز به الملاحة في النهر أو المياه الداخلية¹.

بينما عرفها الجزء الآخر على أساس الأداة التي تستعمل فيها الملاحة التي تقوم بها العائمات البحرية و هو تعريف يتطلب التمييز بين النوعين من العائمات البحرية و هي السفينة التي من المفروض أداة الملاحة البحرية و المركب الذي يعتبر أداة ملاحية نهريّة داخلية².

وقد اعتمد الفقه في تعريفه للملاحة على معايير محددة نذكرها كالآتي (معيار البحر، معيار السفينة ' معيار الأخطار).

معيار البحر :

يرى أصحاب هذا الرأي أن البحر هو آخر مبنى للجمارك و أول ما يقابل السفينة في النهر و هذا فيه صعوبة في تحديد البحر بالنهر.

معيار السفينة :

إذا كان للسفينة وصفا واجب تطبيقه عليها حتى تمارس الملاحة البحرية فان هناك سفن كبيرة الحجم و رغم ذلك تقوم بالملاحة النهرية فتكتسي طابع الملاحة البحرية و هذا محل نقد كثير من الفقه.

¹ - سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر 1993 ص 16

² - يرى الشامي أن الملاحة البحرية تُعرف من خلال الوسيلة التي تستخدم في التنقل على الماء، حيث: تشمل السفينة (Navire) هي أداة الملاحة البحرية الحقيقية، تتميز بأنها مبنية خصيصًا للملاحة في المياه البحرية المفتوحة، وقادرة على مواجهة الظروف الصعبة للبحر، وتحمل الأحمال الكبيرة، وتخضع لقواعد قانونية دولية متطورة، راجع : عبد العزيز عبد الله الشامي، القانون البحري والنقل البحري الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص 50.

معيار الأخطار :

الملاحة البحرية في الغالب ليست دائما معرضة للأخطار خاصة و أن التطور التكنولوجي اليوم و بتوفر أجهزة متخصصة في مجال الأحوال الجوية أصبح يتنبأ بالأحوال الجوية و قدوم الاضطرابات و يحذر من الأخطار مسبقا.

(ب) تعريف المشرع الجزائري:

نصّت المادة 161 من القانون البحري الجزائري¹ على تعريف الملاحة البحرية بأنها "الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من نفس القانون.

المشرّع الجزائري جعل الضابط في تعريف الملاحة البحرية هو السفينة، فأى ملاحه تقوم بها منشأة عائمة في عرض البحر أو المياه الإقليمية لا تتوقّر فيها صفة السفينة حسب المادة 13 لا تعتبر ملحها بحرية.

يعاب على تعريف المشرّع الجزائري أنه يدور في حلقة مفرغة، لأنّه يعرف الملاحة البحرية بسفينة ويعرّف السفينة بالملاحة البحرية، وهو ما يتضح من خلال نص المادة 13 منه

2

المشرّع الجزائري إذن يعرّف الملاحة البحرية بأنها ذلك التي تتم في البحر بتحديداته الطبيعية بواسطة سفينة أو المنشأة التي تكون قادرة على مواجهة مخاطر البحر.

¹ نص المادة 161 من (الأمر رقم 76-80 والمعدّل بالقانون 98-05 بتاريخ 25 يونيو 1998)، المتضمن القانون للبحري الجزائري .

² المادة 13 تعرّف السفينة بأنها "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إمّا بوسيلتها الخاصة وإمّا عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصّصة لمثل هذه الملاحة" .

كما نصت المادة 122 على أن " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون مجهزة تجهيزا مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خُصصت له".¹

ونصت المادة 123 " لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة.

- بنائها، عتادها، آلاتها، والتجهيزات الموجودة على متنها وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق.

- الطفو والثبات وخطوط الشحن.

- الملاحة أجزاء الدفع والقيادة، عدد أفراد الطاقم، الشروط الأخرى الخاصة بسلامة الملاحة والأرواح".

يعاب على تعريف المشرع الجزائري أنه يدور في حلقة مفرغة لأنه يعرف الملاحة البحرية بالسفينة و يعرف السفينة بالملاحة البحرية.فالمادة 13 من القانون البحري الجزائري تعرف السفينة بأنها كل عمارة بحرية ا والية عائمة تقوم بالملاحة البحرية أما بوسيلتها الخاصة و أما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة.

أقسام الملاحة البحرية :

تنقسم الملاحة البحرية إلى ثلاث 03 أقسام سواء بحسب الغرض وذلك تبعاً لموضوعها (حسب الشكل) ، أو حسب المسافة التي تقطعها السفينة في رحلتها (حسب المدى) أو حسب الأخطار التي تتعرض لها السفينة (المضارية)².

¹ - نص المادة 122 من القانون البحري الجزائري .

² - رقية عواشرية ، موجز محاضرات القانون البحري، محاضرات ألقيت على طلبة السنة الرابعة نظام كلاسيكي جامعة قسنطينة 1 كلية الحقوق 2013/2012 ص 17.

1- أقسام الملاحة البحرية حسب موضوع أو الغرض منها:

تتقسم الملاحة البحرية بحسب الموضوع إلى ملاحه تجارية وملاحه صيد وملاحه نزهة.

1- الملاحة التجارية :

ويقصد بالملاحه التجارية هي الملاحه التي يكون من ورائها تحقيق الربح والتي تعد أهم أنواع الملاحه البحرية على الإطلاق، وقد وضعت النصوص البحرية لتحكم وتنظم نشاط التجارة البحرية أساسا وذلك عن طريق نقل الأشخاص والبضائع¹.

بالنسبة إلى الجزائر فان هذا النشاط كان حكرا على الدولة بواسطة الشركة الوطنية لكن بعد تعديل ق البحري بالقانون 05/98 للنقل البحري أصبح بإمكان الخواص الطبيعيين والملاحه التجارية تتم بأحد الأسلوبين ، أو المعنويين ممارسة هذا النشاط وفق شروط محددة وهما:

ملاحه الخطوط المنتظمة:

وهي الملاحه التي تتم على خطوط محددة ومعروفة مسبقا بين موانئ معروفة لنقل الأشخاص والبضائع ويكون وفقا لمواعيد محددة مثال نقل الأشخاص والبضائع بين الجزائر وفرنسا.

ملاحه جواله:

هذه الملاحه لا تتبع خطوط منتظمة وإنما تقوم السفن بالتجوال والتنقل بين الموانئ بحثا عن البضائع تنقلها إلى الميناء الذي ترسوا فيه ويكون ذلك حسب العرض و الطلب وقد نص المشرع الجزائري في المادة 166 قانون بحري على " تخصص الملاحه التجارية بين

¹ - تعرف الملاحه التجارية لى انها هي كل عملية نقل بحري تتم بواسطة سفينة تجارية مسجلة بشكل قانوني، تهدف إلى تحقيق ربح مادي من خلال نقل البضائع أو الأشخاص بين الموانئ".

الموانئ الجزائرية للراية الوطنية إلا في حالات استثنائية المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة".

ب-ملاحة الصيد:

وهي الملاحة التي تقوم بها سفن الصيد وذلك لاستخراج الأسماك والحيوانات والمنتجات البحرية، سواء كان هذا النشاط في الساحل أو في عرض البحر و قد نص المشرع الجزائري في المادة 169 ق بحري¹ على أن " تخصص ملاحة الصيد في حدود المياه الإقليمية لرجال البحر والسفن الجزائري " وفي حالة مخالفة هذا الأمر يترتب على ذلك عقوبة تتمثل في غرامة مالية من 10.000 إلى 100.000دج و بالسجن من 15 يوم إلى 06 أشهر او بإحدى هاتين العقوبتين.

ج-ملاحة النزهة :

وهي الملاحة التي يقوم بها الأشخاص للترفيه والاستمتاع بالبحر وذلك بركوب السفن المخصصة لذلك² أو أنهم يقومون بهذه الرحلة من اجل أغراض علمية و في كلا الحالتين فان الهدف من وراء هذه الرحلة ليس تحقيق الربح ورغم ذلك فإنها تخضع لأحكام القانون البحري ذلك لان السفينة في كلا الحالتين معرضة للخطر البحري.

2/أقسام الملاحة البحرية بحسب المسافة :

قد تكون المسافة هي الضابط وهي تنقسم إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية.

¹- تنص المادة 169 من القانون البحري الجزائري على " تخصص ملاحة الصيد في حدود المياه الإقليمية لرجال البحر والسفن الجزائرية".

²- نص المادة 164 من القانون البحري الجزائري

- ملاحه أعالي البحر :

تعد أهم أنواع الملاحه البحرية وأكثرها خطرا¹ وهي التي تتم بين خطوط طول وعرض معينة وتكون مختلفة و مثال ذلك الملاحه التي تتم بين الموانئ الجزائرية و الأجنبية.

-الملاحه الساحلية

وهي الملاحه التي تتم بين الموانئ الوطنية² (نفس خطوط الطول أو خطوط العرض) وهي تنقسم إلى ملاحه ساحلية كبرى وصغرى وحديه .

- الملاحه الساحلية الكبرى : وهي التي تتم بين ميناءين وطنين يقعان على بحرين مختلفين³ ، وهذا النوع من الملاحه لا يوجد في الجزائر ،ويوجد في المغرب حيث له واجهتين بحريين مختلفين وهما البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي.

- الملاحه الساحلية الصغرى: وهي الملاحه التي تتم بين ميناءين وطنيين يقعان على نفس البحر .

- ملاحه حديه : وهي الملاحه التي تقع على نفس الشاطئ ويكون ذلك بواسطة سفن ومراكب صغيرة ومثال ذلك ملاحه الصيد او النزهة.

ورغم أن الملاحه في أعالي البحار و الساحلية يخضع كلاهما للقانون البحري فان هناك تفرقة بينهما للاعتبارات التالية:

¹- تعريف قانوني (وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 198 – UNCLOS اعالي البحار هي جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لأية دولة، أو الأرخبيل" ..

²- نصت المادة 163 من القانون البحري الجزائري (الأمر 76-80، المعدل بالقانون 98-05) على: "تنقسم الملاحه إلى ثلاث مناطق: الملاحه الساحلية على نطاق ضيق، الملاحه الساحلية، والملاحه في أعالي البحار"...

³- هي نوع من الملاحه البحرية التي تتم في المياه الإقليمية للدول الساحلية أو بالقرب منها، لكنها تشمل رحلات طويلة نسبياً تمتد عبر عدة موانئ ساحلية أو مناطق بحرية على طول السواحل، سواء داخل حدود دولة واحدة أو بين دول مجاورة على الساحل نفسه.

من حيث التسيير الملاحي والإداري للسفينة:

الملاحة في أعالي البحار يجب أن يكون الريان ملما بقواعد القانون الدولي كقانون التصادم وإنقاذ الأرواح والإشارات الصوتية وغيرها.

من حيث التجهيز:

يتطلب في السفن التي تقوم بالملاحة في أعالي البحار تجهيزا إضافيا يراعى فيه ما تشترطه سلطات الميناء المتوجه إليه السفينة.

من حيث المصلحة الوطنية:

في معظم الدول تخول الدول الملاحة الساحلية لسفنها فقط وحسب المشرع الجزائري فقد جاء في نص المادة 166 قانون بحري¹ على أن تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية ماعدا بعض الحالات الاستثنائية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة. أما في فرنسا مثلا فقد ربطها المشرع الفرنسي وسمح بها للسفن أن لا تتجاوز حمولتها 300 طن و أن لا تبحر بعيدا أكثر من 100 ميل بحري.

3/أقسام الملاحة البحرية من حيث أهميتها:

تنقسم الملاحة البحرية بحسب أهميتها إلى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة وملاحة داخلية. كما انه توجد ملاحة مختلطة بالإضافة إلى الملاحة العامة².

¹ نصت المادة 166 من القانون البحري جزائري على " تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية الا في حالات استثنائية مقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية ".

² محمد نصر محمد ، الوجيز في قانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة. مكتبة القانون و الاقتصاد م ع س الرياض

الملاحة الرئيسية :

وتعد أهم أنواع الملاحة والتي تتم من خلالها استغلال أوجه الملاحة البحرية¹ ، و لعل أهم صورها في الملاحة التجارية المتمثلة في نقل الأشخاص و البضائع.

الملاحة المساعدة:

غرضها تقديم المساعدة للملاحة الرئيسية² ومن أمثلتها ملاحة القطر و الإنقاذ و الإرشاد.

الملاحة المختلطة:

والمقصود بها الملاحة التي تتم في البحر والنهر معا ويثور الأشكال بالنسبة إلى هذا النوع من الملاحة وذلك في تحديد القانون الذي يسري عليها³، فإذا طبقنا القانون البحري على الملاحة التي تتم في البحر والقانون الخاص بالملاحة النهرية على الملاحة التي تتم في النهر فان بذلك قد أخضعنا نفس الرحلة إلى قانونين مختلفين وهذا من شأنه أن يؤدي إلى تعقيد العملية. لذلك استقر الرأي الراجح على أن صفة الملاحة تكون بالملاحة الأكثر أهمية، أي أن الفرع يتبع الحكم في الأصل، و عليه نطبق أحكام القانون البحري على السفينة التي تقوم بالملاحة البحرية إذا اجتازت الوصول إلى ميناء.

الملاحة العامة :

هذه الملاحة التي تقوم بها السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة لأداء خدمة عامة او لأغراض غير تجارية كسفن الجمارك و المراقبة و سفن الموانئ⁴ و هذه السفن لا

¹ - سامي جاد الحق ، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، الملاحة في المضائق الدولية، الملاحة في أعالي البحار، الحقوق السيادية للدول الساحلية. الجامعة الجديدة، مصر 2012 ص 145.

² - لا يعد الصيد بذاته عملا تجاريا لأنه يعد من الأعمال الاستخراجية لكنه إذا اتخذ شكل المقارنة في انه يصبح عملا تجاريا.

³ - كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية و المرشد البحري ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1999، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر 2000، ص 12- 13.

⁴ - نجيب شلهوب ، أنواع السفن، مسؤولية الربان، الملاحة الساحلية والدولية، العقود البحرية، التصادم، الإنقاذ

تخضع لأحكام القانون البحري فهي تتمتع بحصانة قضائية حيث نصت على ذلك معاهدة بروكسل 1926 بمعنى أنها لا تخضع للقانون البحري لذلك فان مصطلح القانون البحري يطلق على الأعمال التجارية البحرية التي تقوم بها السفينة.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للتسيير الملاحي:

باعتبار عقد التسيير الملاحي عقد نقل فيمكننا القول بان عقد النقل هو عقد يلتزم بموجبه شخص يدعى الناقل أن ينقل شخصا آخر أو بضاعة من موضع إلى آخر و يدعى الطرف الآخر في عقد نقل الأشخاص بالراكب و في عقد نقل البضائع بالمرسل و قد ترسل البضائع إلى المرسل ذاتها والى شخص ثالث يدعى المرسل إليه.

عقد النقل عقد رضائي:

حيث يكفي لانعقاده ارتباط الإيجاب بالقبول و تطابقهما،¹ وغالبا ما يكون الإيجاب في عقد النقل عاما موجها للجمهور، و ينعقد العقد بقبول الراكب او المرسل، و من ثم فان عقد النقل أشبه بعقد إذعان لان شروطه لا تكون محل نقاش و تمحيص²، و إنما يضع الناقل شروطه مسبقا، و يقتصر القبول على التسليم بهذه الشروط³.

عقد النقل عقد ملزم للجانبين:

حيث يترتب التزامات متبادلة على عاتق الطرفين معا.

منشورات الحلبي الحقوقية - بيروت، لبنان 2005 ص 95

¹ - محمد السيد الفقى، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر 2007 ص 311

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر 2012 ص 223

³ - بورطال امينة الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 3 جامعة

تلمسان 2015 ص 223

عقد النقل من عقود المعاوضة:

حيث لا ينعقد العمل إلا إذا كان بمقابل اجر ولا يشترط فيه أن يكون الأجر نقدا و إنما قد يكون الأجر خدمة قدمت لحساب الناقل أما إذا كان النقل دون أجر، فإنه يعد نقلا مجانيا لا تطبق عليه أحكام عقد النقل و إنما تطبق بشأنه أحكام المسؤولية التقصيرية.¹

عقد النقل من حيث المبدأ ذو صفة تجارية:

فهو يعد عملا تجاريا فيما يخص الناقل إذا تم في ايطار مشروع. و يعد عملا تجاريا فيما يخص المرسل أيضا إذا كان تاجرا، و تعاقد لحاجات تجارته، و إذا كان وكيلا بالعمولة للنقل، إما إذا لم يكن المرسل تاجرا فيعد النقل فيما يخصه عملا مدنيا، و كذلك الحال فيما يتعلق بنقل الأشخاص.

الفرع الثالث: أركان عقد التسيير الملاحي:

وهي الرضا و الأهلية و المحل و السبب.

الرضا: عقد النقل عقد رضائي ينعقد بارتباط الإيجاب بالقبول و تطابقهما، و قد سبق الإشارة إلى ذلك، و يشترط أن يكون الرضا سليما²، أما إذا شاب إرادة احد المتعاقدين عيب من عيوب الرضا، كالغلط و الإكراه و التدليس، فيحق له أن يطالب بإبطاله.

الأهلية: النقل من حيث المبدأ عمل تجاري،ومن ثم يشترط في الناقل توافر أهلية الأداء التي تكتمل في القانون ببلوغ الشخص سن الرشد و هي إتمام الثامنة عشر من العمر راشدا عاقلا.

المحل: و هو الخدمة التي يقدمها الناقل، و هي نقل الراكب أو نقل البضائع³ التي يشترط فيها أن تكون داخلة في التعامل، و كذلك المحل هو الأجر الذي يدفعه الراكب او المرسل.

¹ - محمد بن عمار تحديد مسؤولية مالك السفينة المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية ، المجلد 32 ، العدد 4

جامعة يوسف بن خدة الجزائر 1995ص5

² - محمد السيد الفقى،مرجع سابق ، ص 311

³ - مصطفى كمال طه،مرجع سابق ، ص244.

السبب: إذا كان سبب التزام الناقل بتقديم الخدمة غير مشروع او دون سبب فيعد العقد باطل.

المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة على التسيير الملاحي:

تشير إلى المسؤولية القانونية التي يتحملها الشخص أو الجهة التي تتولى إدارة وتوجيه السفينة أو أي وسيلة نقل مائي أثناء رحلتها البحرية أو النهرية. وتُعرف هذه المسؤولية في القانون البحري وتترتب عليها التزامات متعددة، وعليه وجب التطرق لأطراف التسيير الملاحي أولاً تم الالتزامات الملقاة على عاتقهم .

الفرع الأول: أطراف التسيير الملاحي:

يشمل التسيير الملاحي عدة اطراف لتسييره وذلك بحسب صنف كل من هؤلاء وذلك على النحو التالي :

مالك السفينة:

لم يعرف المشرع الجزائري مالك السفينة في مضمون القانون البحري و إنما ترك المجال لإجماع فقهاء القانون، و الذين بدورهم يرون أن مالك السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي قام بتسجيل السفينة باسمه بغرض استغلالها. كما يعود له تزويد السفينة بكل الوسائل الضرورية للملاحة كالوقود و المئونة و توفير من البحار المؤهلين¹، و هو الذي يبرم عقود النقل و التامين و هنا يكون ملك السفينة مجهزها في نفس الوقت. و مالك السفينة قد يكون شخصاً طبيعياً أو معنوياً. كما يمكن المالك أن يكون شخصاً واحداً يملك السفينة بصورة فردية. أو يكون الملك عدة أشخاص يملكون السفينة بصورة شائعة أي شركاء في السفينة على الشيوع،² و تتجسد هذه الصورة من الملكية الشائعة للسفينة إما بسبب الإرث بعد وفاة المالك لها و إما بالبناء أو الشراء فتسجل ملكيتها للجميع علماً أن ملكية السفينة لا تتجزأ أي غير

¹- محمد نصر محمد ، الوجيز في قانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة. مكتبة القانون و الاقتصاد م ع س الرياض 2012 ط. 1 ص 22

²- محمد زهدور المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة ، دار الحادثة للطباعة و النشر ، لبنان 1990 ص 142.

قابلة للقسمة بطبيعتها فتدرج أسماءهم مع بيان مقدار حصصهم في دفتر تسجيل السفينة المنصوص عليه في المادة 43 من القانون البحري السالف ذكره¹.

و قد تكون السفينة مملوكة لشركة من الشركات خاصة تلك السفن التي تحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة و تكون الصورة الغالبة لها هي شركات المساهمة التي تعتبر في الغالب الأقدار على التمويل برؤوس أموال ضخمة. و لقد خصص المشرع الجزائري قسما من القانون البحري بالحديث عن ملكية السفينة عبر الفقرة الأولى من القسم الثالث من الفصل الثاني منه و المخصص للسفينة عموما.

مجهر السفينة:

لقد تطرق المشرع إلى مجهر السفينة في المادة 384 من القانون البحري 98-05 السالف ذكرها إذا عرفت المجهر بأنه كل شخص طبيعي او معنوي يستغل السفينة و يستخدم رجال البحر لهذا الغرض.²

بدورها تطرقت المادة 572 من نفس القانون المجهر بأنه يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه وذلك إما بصفته و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة

ربان السفينة:

هو قائد السفينة³ الذي يسند إليه مالك السفينة او تجهزها او مستأجرها أمر قيادتها و يكون صاحب الأمر و النهي فيها و يجب عليه أن يحمل شهادة خاصة تخوله قيادة السفينة

¹ - نص المادة 43 من القانون البحري الجزائري على " . يكون دفتر تسجيل السفن في متناول الجمهور، ويستطيع

الأشخاص المعنيون به الاطلاع على البيانات المسجلة أو طلب شهادة تثبت هذه البيانات"

² - انظر نص المادة 384 من القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق .

³ - ربان السفينة هو الشخص الذي يُكَلَّف بقيادة السفينة وتحمل المسؤولية الكاملة عن سلامتها وسلامة الطاقم والحمولة أثناء الرحلة البحرية. وهو ممثل المالك أو المجهز على متن السفينة ويتمتع بسلطات واسعة تشمل اتخاذ القرارات الفنية والإدارية والإنقاذية، وإدارة الطاقم، وضمان الالتزام بالقوانين البحرية الدولية والوطنية. راجع : أمين النحراوي ، الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، مصر . 2009ص212

و لقد تطرق القانون البحري الجزائري إلى الريان من خلال المادة 580 من القانون البحري الجزائري بقولها: " يتولى قيادة السفينة ريان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونيا.¹"

كما عرفت المادة 384 من القانون البحري بقولها: يعين الريان قائد السفينة و رئيس السفينة. و ذلك وفق مؤهلات يشترطها القانون و يمثل الريان مالك السفينة او مجهز بصفة قانونية بموجب نص المادة 583 من القانون البحري التي تنص على انه " يمثل الريان المجهز بحكم القانون الخارج الأماكن التي يقع فيها مؤسسته الرئيسية و ذلك في اطار الاحتياجات العادية للسفينة و الرحلة ."

و تنص المادة 585 من نفس القانون على أنه انه " لا يمكن لريان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز."

بمعنى آخر انه يحتاج إلى توكيل خاص خارج الصلاحيات العادية المخولة له.

تعريف البحارة:

في القاموس القانوني هو الذي يعمل في السفينة مقابل اجر و يساعد الريان أو الضابط في أعمال الملاحة البحرية² و هو نفس التعريف في القانون البحري وفق المادة 384 "يعني رجال البحر او البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد سجل رجال البحر."

و هناك رأي فقهي يرى بان مصطلح البحار يصدق أيضا على الريان و كل من يكون ضمن طاقم السفينة و يضطلع بخدمة ما على ظهرها.

¹-انظر نص المادة 580 من القانون البحري الجزائري .

²- منهم من يعرف البحار هو كل شخص يعمل على متن السفينة في خدمة تشغيلها، ويشمل الريان والضباط وأفراد الطاقم. يُسجل البحار في سجل خاص يسمى سجل رجال البحر، ويخضع لأنظمة العمل البحري من حيث حقوقه وواجباته". راجع ، محمد عبد العزيز شتيوي، دليل القانون البحري، دار الفكر الجامعي ببيروت لبنان ط1. 2015. ص68.

و تنص المادة 411 من القانون البحري على أنه طاقم السفينة بطبيعته مقسم الى مستخدمين مختلفين¹.

و البحارة تربطهم عقود عمل قانونية مع مجهر السفينة و هذا العقد قابل للفسخ كما ينتهي عموما بإنهاء مدته او انتهاء الرحلة و بوفاة البحار أو بتسريح أو طرده.اضف على ذلك فان البحارة يخضعون لسلطة الريان أثناء الرحلة حسب المادة 412 و سلطة الريان تبدأ قانونيا ب 24 ساعة قبل الإبحار حسب المادة 417 من القانون البحري ، كما يكون البحارة حاملين للجنسية الجزائرية او برخصة من الوزارة المعنية في حالة يكون احد البحارة أجنبي حسب ما نصت عليه المادة 413 قانون بحري جزائري².

الأشخاص المساعدون:

يعرفهم بعض فقهاء القانون برجال البر أو الطاقم البري للسفينة. كونهم يعملون في البر و لكن لصالح النشاط البحري، فهم تربطهم علاقة بالمجهر أو الشاحن غير أننا استخدمنا مصطلح المساعدون.

وكيل السفينة:

لقد نصت عليه أحكام المواد من 609 إلى 620 من القانون البحري بحيث عرفت المادة 609 وكيل السفينة³ على انه كل شخص طبيعي أو معنوي مقابل اجر و بموجب وكالة من المجهر او الريان القيام بعمليات السفينة، و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الريان شخصا و كذلك بالعمليات الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء.

إن فوكيل السفينة يعتبر وكيلاً عن المجهر، يضطلع بمهام كثيرة كاستلام البضائع باسم الريان و العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية و إبرام عقود المعالجة و القطر و الإرشاد

¹ - تنص المادة 411 من القانون البحري الجزائري على " ينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح و مستخدمين للمكينات و مستخدمين للخدمة العامة."

² - انظر نص المادة 413 من القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق.

³ - نصت المادة 609 من القانون البحري الجزائري على " يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر و بموجب وكالة من المجهر او الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة."

و إسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء، وتموين الريان بالمال اللازم و دفع الحقوق و المصاريف و غير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء. و له القيام بكل مهمة تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة و له أن يمثل المجهز بصفة قانونية أمام القضاء. و تتقدم كل دعوى ناشئة من عقد الوكالة بانقضاء سنتين ابتداء من تاريخ استحقاق الدين.

وكيل الحمولة:

تقتصر علاقة وكيل الحمولة بالبضاعة فحسب و السهر على مصطلح أصحاب البضائع و لقد نصت عليه أحكام المادة 621 من القانون البحري الجزائري السالف الذكر¹ و يتمتع وكيل الحمولة² بصلاحيات تمثيل أصحاب البضائع أمام القضاء، و يعد أيضا مسئولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام. و تتقدم كل دعوى ناشئة عن عقد الوكالة هاته بانقضاء سنتين من تاريخ استحقاق الدين. و تجدر الملاحظة انه يستحق وكيل الحمولة أجره المتفق عليه في العقد او في الوكالة و في حالة عدم ذكر و نشا نزاع بخصوصها فإنها تحدد وفقا للعرف السائد في الميناء.

¹- نصت المادة 621 من القانون البحري على " يعد وكيلاً للحمولة كل شخص طبيعي او معنوي يلتزم مقابل اجر و بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة. و توزيع البضائع بين المرسل إليهم" .

²- وكيل الحمولة هو الشخص أو الشركة التي تعمل كوسيط بين صاحب البضاعة ووسائل النقل (كالناقل البحري، الجوي، أو البري)، و يقوم بتنظيم و تنسيق شحن البضائع، من حيث استلامها، تخزينها، تجهيز الوثائق اللازمة، ترتيب النقل، والتأكد من تسليمها إلى وجهتها النهائية. نقلا عن نجيب شلهوب ، مرجع سابق ، ص 88

وفق المعجم فإنه السمسار عموما هو الذي يقوم بأعمال السمسرة لحساب موكلين مقابل سمسرة ، تحدد على أساس ثمن الصفقة المتفق عليها، ويحصل عادة على سمسرة مناصفة بين المشتري والبضائع، ويعتبر محترفا مهنة تجارية.

أما السمسار البحري في تعريف القانون البحري الجزائري فهو ما نصت عليه المادة /631 ق ب بأنه: (يعد السمسار بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية)، وعليه فقد وصفه القانون بأنه وسيط بعمولة يتصرف في مختلف أنواع التجارة البحرية، ولا يكون ذلك إلا بموجب وكالة تتحدد فيها صلاحياته التي لا يمكنه تجاوزها.

الفرع الثاني: التزامات أطراف التسيير:

تختلف الالتزامات الملقاة على مسؤولية اطراف عقد النقل البحري وذلك تبعا لوظائفهم على النحو التالي :

مسؤولية مالك السفينة: يعد مالك السفينة مسؤولا¹ عن أفعاله الشخصية بشكل مباشر، ومسؤولا عن أخطاء ربان السفينة والبحارة التي تسببها بمناسبة تأدية مهامهم²، وهي مسؤولية غير مباشرة، قوامها سببين:

أن المالك هو من إختار الربان والطاقم وأن السفينة مسجلة باسمه في دفتر تسجيل السفينة، وتقوم مسؤولية حتى لو أجر سفينة للغير ولو بشكل محدود. ويطبق على مالك هو السفينة أحكام المادة 577 من القانون البحري الجزائري التي تخص المجهز فيما لو كان الملك هو نفسه مجهز السفينة، وهنا تقوم مسؤولية كاملة عن أعمال تابعيه وهن أخطائهم وفقا للقواعد العامة. غير أنه لا تكون مسؤولية مطلقة في كل الأحوال، بل أجاز المشرع لمالك السفينة أن

¹ - كما يمكن ان تكون مسؤوليته مسؤولية عقدية فأ لأحكام اتفاقية هامبورغ 1978، يكون الناقل (ويشمل المالك إذا كان هو الناقل) مسؤولا عن فقد أو تلف البضائع إلا إذا أثبت أنه اتخذ جميع التدابير المعقولة لتفادي الضرر.

² - محمد بن عمار، تحديد مسؤولية مالك السفينة ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 32 ، العدد الرابع 1995. ص 830.

يحدد مسؤولية مسبقا تجاه المتعاقد الآخر أو تجاه الغير، طبقا الأحكام المادة (93)¹ وهي ميزة منحها المشرع لمالك السفينة في حالات مذكورة بالمادة /93 من القانون البحري وهي أضرار جسمانية و أضرار مادية متولدة عن حادث بحري بفعل إهمال أو خطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفريغ الحمولة و نقل المسافرين يكون الخطأ أو الإهمال بفعل كل شخص على متن السفينة و يكون المالك مسؤولا عنه.

مسؤولية المجهز: إن مسؤولية المجهز لا تختلف عن مسؤولية المالك، فهي واحدة من قواعدها، إذ تتوزع مسؤولية المالك والمجهز بين القواعد العامة والقواعد الخاصة على النحو التالي:

من حيث القواعد العامة:

نجد بأن مجهز السفينة سواء كان مستأجر لتلك السفينة أو مالكا لها يتحمل مسؤولية أفعاله الشخصية متى تسببت في ضرر للغير.

وهناك تكون ذمته المالية ضامنة لجبر هذا الضرر، وتكون مسؤولية المجهز قائمة على أساس الإهمال أو الإخلال بإحدى التزاماته المقررة قانونا، وقوام المسؤولية هنا تكون مبنية على أحكام المسؤولية التقصيرية².

غير أنه استقر القضاء على تحميل المتضرر (المدعي) عبئ إثبات الخطأ في عاتق مالك السفينة أو مجهزها، وإن عجز المدعي عن ذلك لجأ إلى تأسيس دعواه على أساس الخطأ المفترض، على اعتبار أن السفينة شيء جامد يتطلب عناية مالكاها أو مجهزها ليكون لاستغلالها بشكل قانوني، وكل ضرر تحدثه السفينة افترض معه خطأ المجهز وهذا الخطأ لا يحتاج إلى إثبات.

¹- نصت الماد 93 فقرة 03 من القانون البحري الجزائري على " مسؤولية او التزام يتعلق برفع حطام السفن او تعويمها او اصطدامها او تدميرها...كل ما يوجد على متنها ".

²- درويش مريم ، مدى مسؤولية مجهز السفينة عن التصادم الناشئ عن عملية القطر والإرشاد ، المجلة للجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس ،جامعة بو بكر قايد تلمسان 2014 ص141

إن نظرية الخطأ المفترض تعفي المدعي من الإثبات، وتلقي به إلى المجهز كمدعى عليه فيسعى من جانبه مقابل ذلك إثبات ما يعفيه من المسؤولية مادام الخطأ مفترض فيه مسبقاً.

أما المدعي في هذه الحالة يبقى عليه فقط إثبات الضرر الذي يجب أن يكون مصدره السفينة إلا أن المدعى عليه (المجهز) يمكنه أن يدفعه عنه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر سببه قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو بخطأ الضحية أو بفعل أجنبي عنهما.

إلا أنه يجب على المجهز في هذه الحالة، أن يثبت قيامه بما يلزمه من عناية بغية تفادي وقوع الحادث، وهنا نكون بصدد معالجة الدعوى الناشئة بين الضحية والمجهز وفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، في القسم الثالث المتضمن: المسؤولية الناشئة عن الأشياء حيث نصت المادة/138 قانون مدني¹ على ذلك .

ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة، أو القوة القاهرة.

كما أن المجهز لا يتحمل فقط مسؤولية الشخصية، وإنما يتحمل كذلك مسؤولية عن أعمال الغير، التابعين له بمناسبة عملهم على ظهر السفينة كالريان والبحارة... إلخ²، عن أخطائهم التي يرتكبونها أثناء خدمتهم على السفينة، فهي ترتب أيضاً المسؤولية على عاتق المالك أو المجهز على حد سواء وفقاً للقواعد العامة والمعروفة في القانون المدني بـ (مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه) في القسم الثاني منه تحت عنوان: (المسؤولية عن فعل الغير) من المواد/134 إلى 137 من القانون المدني الجزائري.

غير أن التساؤل قد يطرح في حالة إيجار السفينة، من يتحمل مسؤولية أخطاء الطاقم البحري؟ وللجواب عن هذا التساؤل يمكن القول بأنه عموماً يكون المستأجر مسؤولاً عن أفعال

¹-نصت المادة 138 من القانون المدني الجزائري على " كل من تولى حراسة شيء وكانت قدرة الاستعمال والتسيير

والرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء".

²-درويش مريم ، مرجع سابق ، 144.

الريان والطاقم البحري ولكن بشرط أن يكون قد إنتقلت مع عقد الإيجار الإدارة التجارية والبحرية وإلا فإنه عن يظل ملك السفينة مسؤولا عن تلك الأفعال رغم وجود المستأجر .

من حيث القواعد الخاصة:

طبقا للقواعد الخاصة في مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها، فإنه يتم العمل بمبدأ تحديد مسؤولية مالك أو مجهز السفينة عن أفعال الریان أو البحارة التابعين له حسب اختياره هو حيث يكون ذلك إما على أساس قيمة السفينة وملحقاتها، أو أجره النقل، أو على أساس دفع مبلغ جزافي على حسب سعة السفينة، وهو حق تقرر له بموجب معاهدة بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن¹، وهو نص المادة/07 منها كما أضافت معاهدة بروكسل لسنة 1957 حالات جديدة تضاف إلى مسؤولية مجهز ومالك السفينة.

غير أن موقف المشرع الجزائري، جاء واضحا من مبدأ تحديد المسؤولية، حيث أقره لصالح الملك والمجهز ووسع دائرة المبدأ ليكون من حق حتى للريان والمستأجر أيضا وحتى لطاقم السفينة من البحارة من خلال منحهم الحق في تحديد مسؤولياتهم، والغرض من توسيع دائرة هذا المبدأ هو إضفاء الحماية لكل من له علاقة مباشرة بالسفينة.

إذ نصت المادة /92 من القانون البحري الجزائري² على منح هذا الحق لمالك السفينة

فإنها منحت هذا الحق لباقي الأطراف الأخرى المذكورة أما المادة 111³: نجدها تطبيق أحكام هذا الفصل على مستأجر السفينة والمجهز والمسير والريان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوب عن ملك والمستأجر والمجهز أو المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه).

¹ انظر نص المادة السابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن: سنة 1924

² نصت المادة 92 من القانون البحري الجزائري على " يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو إتجاه الغير".

³ نص المادة 111 من القانون البحري 98-05، مرجع سابق .

مسؤولية الريان:

يكون الريان مسؤولاً إتجاه المجهز مسؤولية عقدية، وتكون مسؤوليته تجاه الغير مسؤولية تقصيرية، طبقاً للمادة /608 إما على أساس المسؤولية، إما على أساس مسؤولية المتبوع عن تابعه: (يتعين على الريان ممارسة نشاطاته المهنية بعناية الريان النزيه ويكون مسؤولاً عن كل خطأ من خلال ممارسته لمهامه).

أما من الناحية الجزائية، فيكون الريان مسؤولاً جزائياً عن الجرائم التي يتسبب أو يساهم فيها، إذ يتعرض لعقوبات قد تصل إلى حد الإعدام حسب أحكام المادة/481 قانون بحري وما يليها.

الصلاحيات العامة:

يتمتع الريان بصلاحيات السلطة العامة بصفته ممثلاً للدولة في السفينة، بإعتبارها إمتداداً للإقليم، حيث يخول له القانون صلاحيات التوثيق، والتأديب، والتحقيق... إلخ.

سلطة التأديب:

يخول الريان سلطة التأديب لأنه رئيس طاقم السفينة بنص القانون طبقاً لأحكام المادة 460 من القانون البحري¹ ومنه يحق له متابعة كل فرد من الطاقم تأديبياً إذا ارتكب عملاً يسيء بالسير العادي للسفينة طبقاً للمخالفات التأديبية المنصوص على في أحكام المادة 468 وما يليها، وتسليط العقوبة المنصوص عليها في المواد: 471-472 من القانون البحري .

سلطة التحقيق:

يمنح القانون لريان السفينة سلطة الضبط القضائي والتحقيق حفاظاً على نظام العام على متن السفينة، وهي صلاحيات مضبوطة قانوناً بموجب المواد من 452 إلى 458 من القانون البحري الجزائري² والتي تصل أحياناً إلى الإكراه البدني والحبس الإحتياطي إذا ما كان الشخص

¹-انظر نص المادة 460 من القانون البحري الجزائري .

²- راجع نصوص المواد 452-458 من القانون البحري الجزائري رقم 98-05 مرجع سابق .

المتابع يشكل فعلا تهديدا لنظام السفينة وسلامتها، على أن تتعدى مدة الحبس الإحتياطي المدة التي تلي وصول السفينة لأول ميناء جزائري أو ميناء البلد الذي ينتمي إليه المحبوس، مع ضرورة تحرير تقرير بذلك، ويسجل في دفتر السفينة .

كما يحق للريان تفتيش أي شخص على متن السفينة، يشتبه في حمله بضائع ممنوعة طبقا لأحكام المادة /423 من القانون البحري الجزائري .

سلطة التوثيق:

أضافت المادة/596 صفة الضابط العمومي على الريان فهو يعد ضابط للحالة المدنية إذ يسجل المواليد والوفيات ويسجل عقود الزواج، ويثبت كل ذلك في دفتر يوميات السفينة.

الصلاحيات الخاصة:

للريان صلاحيات خاصة كممثل عن مجهزة السفينة لا يحتاج فيها إلى توكيل خاص وهي ذات جانبين فني وآخر تجاري.

الصلاحيات الفنية:

تتمثل في قيادة السفينة وإدارتها والإشراف عليها إلى نهاية الرحلة والكشف على السفينة والتحقق من مدى صلاحياتها للملاحة، وصلاحية تنظيم الشحنة على ظهرها وتنظيم طاقم السفينة، ومسك جميع وثائق ومستندات السفينة... إلخ، وهي صلاحيات لا يحتاج فيها الريان لتعليمات المجهز، وذلك طبقا لأحكام المواد من 589 إلى 591 من القانون البحري الجزائري.

الصلاحيات التجارية:

وتتمثل في كل أعمال المخولة له قانونا للحفاظ على مصالح المجهز التجارية وكذا مصالح ذوي الحقوق على الحمولة، كما أنه يحتاج إلى تعليمه من المجهز حتى يتسلم البضائع من الشاحن في ميناء القيام، وهذا ما نصت عليه المادة /586 القانون البحري¹.

مسؤولية البحار:

أهم التزام يقع على عاتق البحار هو تنفيذ الرحلة البحرية على أفضل وجه طبقا للشروط المحددة قانونا، والتي لخصتها المادة 415 من القانون البحري الجزائري²:

- أن يقوم بعمله ضمن نطاق العناية المطلوبة لإنجاز الرحلة.

- أن يراعي القوانين التنظيمية والتأديبية.

- حفظ السر المهني.

- التعاون في الحياة البحرية المشتركة.

- عدم القيام بنشاط آخر ربحي.

- المحافظة على السفينة وتجهيزاتها.

- المحافظة على شرف وسمعة الراية الجزائرية.

- أن يكون أهلا لتمثيل الشهرة الحسنة للبحار الجزائري.

مسؤولية الناقل:

إن إخلال الناقل بالالتزامات المترتبة على تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع يترتب عليه مسؤولية في مواجهة الشاحن و المرسل إليه متسلم البضاعة و أساس قيام مسؤولية الناقل

¹- نص المادة 586 من القانون البحري الجزائري 98-05 ، مرجع سابق .

²- المادة 415 من القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق .

البحري مبنية على التزامه بتحقيق نتيجة و هي نقل البضاعة و تسليمها كاملة و سليمة و في الميعاد المتفق عليه و بالشروط المتعهد به و إذا أردنا حصر الحالات التي تقوم عليها مسؤولية الناقل البحري يمكن الرجوع إلى طبيعة الالتزامات المفروضة عليه في العقد و من ثم فان الإخلال بهذه الالتزامات يرتب مسؤولية على عاتقه تنحصر إجمالاً في ما يأتي:

عدم تنفيذ نقل البضاعة:

إن امتناع الناقل عن تنفيذ التزامه الأساسي و هو نقل البضاعة بحراً مع الشاحن و متى اثبت هذا الأخر الامتناع ثبتت المسؤولية للناقل الموجب التعويض¹ إلا إذا اثبت أن السبب يعود للشاحن نفسه ، كان يقدم له بضاعة تحتوي على مواد خطرة او لا تتطابق مع المقاييس المعمول بها.

هلاك البضاعة:

مسؤولية الناقل طيلة الفترة الممتدة من تسليم البضاعة في ميناء الشحن إلى غاية نهاية تسليمها في ميناء الوصول ، أما العجز الذي يصيب البضاعة وهو ما يسمى بعجز الطريق كان تكون البضاعة من السوائل و حدث تبخر لها فهذا النقص لا يتحمل الناقل مسؤوليته.

تلف البضاعة:

إذا وضعت إلى ميناء التفريغ كاملة من حيث العدد و الوزن لكنها معيبة فهنا الناقل يسأل مسؤولية المهمل و المقصر في نقل البضاعة ، على أن تسقط هذه المسؤولية متى اثبت في سند الشحن أن العيب مذكور.

التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء التفريغ:

إذا تأخر الناقل في إيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه و في الوقت المحدد في العقد قامت المسؤولية تجاه الشاحن او المرسل إليه جراء هذا التماطل و كان ملزماً بتحمل

¹- محمد عبد العزيز شتيوي، مرجع سابق ، ص 97.

تبعاتها في مواجهة الشاحن و المرسل إليها لا إذا اثبت أن التأخير يرجع لسبب أجنبي خارج عن إرادته.

ننوه ان هذه المسؤولية ليست مطلقة بل للناقل الحق في دفعها عنه متى اثبت أن هذه المسؤولية ترجع إلى حالات لا دخل له فيها و لعل أهمها:

- حالة القوة القاهرة.

- العيب الذاتي للبضاعة.

- انحراف الناقل عن خط السير للسفينة بسبب جدي.

- العيب الخفي.

المبحث الثاني: الاطار العملي لعملية التسيير الملاحي:

يعد عقد التسيير الملاحي أحد العقود الحيوية في القانون البحري، إذ يُنظّم العلاقة بين مالك السفينة أو مجهّزها من جهة، وشخص طبيعي أو معنوي يُعهد إليه بتسيير السفينة ملاحياً وتشغيلياً من جهة أخرى. وقد تطور هذا النوع من العقود في ظل تعقيد نشاط النقل البحري وتوسّع التجارة البحرية الدولية، وعليه نتطرق فيه الى الاجراءات المتممة للتسيير الملاحي مع ابراز نموذج عن ذلك .

المطلب الأول: الإجراءات المتممة لعملية التسيير الملاحي (نقل بحري للبضائع

لقد أولت الدول البحرية المتقدمة أهمية كبيرة لتجارة الخدمات البحرية إدراكا منها لما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة إلى الاقتصاد و عائد اقتصادي للاستثمار ، و ذلك لان العناصر التي تعرفنا عليها لا بد من خدمات تؤدي للسفن و البضائع لاكتمال هذا النشاط و انه من المناسب أن نولي هذه الخدمات نظرة تتلاءم مع آثارها الاقتصادية.

الفرع الأول: مراحل عملية التسيير الملاحي:

تمر عملية التسيير الملاحي بمجموعة من الاجراءات وهي

الشحن و التفريغ: يعتبر هذا النشاط من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن و البضائع في الموانئ ، إذ يختص هذا النشاط بشحن و تفريغ البضائع و كلما ارتفعت معدلاته كلما انخفضت مدة بقاء السفن بالموانئ و ارتفعت معدلات التداول و هذا ينعكس أثره على زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ و تحديد مستويات النوالين و تنقسم عمليات الشحن و التفريغ إلى قسمين:

*شحن و تفريغ تقليدي من السفينة إلى الرصيف ، و العكس صحيح.

*شحن و تفريغ الحاويات.¹

التخزين: يتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها على السفن و البضائع الواردة لحين تسليمها لأصحابها في المخازن و الساحات الموجودة بالميناء أو الملحقة به.و تعتبر هذه المرحلة مكملة لعملية الشحن و التفريغ و التجارة العابرة (ترانزيت) و لذلك فان توفير المخازن و المساحات الكافية لاستيعاب ما يتم تفريغه و شحنه يسهم في تحقيق معدلات عالية للشحن و التفريغ للبضائع و سرعة تداولها و ليس أن تصبح الموانئ مناطق لتخزين البضائع بل على العكس من ذلك فان من المرغوب فيه أن تكون الموانئ طاردة للتخزين و ليس جذابة .

القطر و الإرشاد: و هذه المرحلة هي مرحلة إرشاد السفن للدخول إلى الميناء و الخروج منه بصورة سليمة،و كلما كانت هذه المرحلة منظمة و سريعة كلما كان دخول و خروج السفن من و إلى الميناء بطريقة آمنة و سريعة.²

1- المرسوم التنفيذي 19 . 157 . 30 افريل 2019 ينظم نقل البضائع بحرا بما في ذلك إجراءات الشحن و التفريغ المتواجد في الموانئ و العبور

2- درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، 2019ص44.

الوكالات الملاحية:

تقوم هذه المرحلة على تمكين السفن الأجنبية من دخول الموانئ و تكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو تموينها أو إصلاحها للقيام بهذه العمليات¹، و تقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصما من حسابات السفن لديها و تغذي حسابات السفن من أموال الملاك سواء بتحويل النقد الأجنبي المباشر من الخارج أو بتحصيل نوالين تلك السفن²، و سداد ما عليها من التزامات بالداخل و تحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي و نشير هنا أن عمل الوكالات الملاحية لا يتطلب رؤوس أموال كبيرة ، لأنه يعتمد على الخبرة ووسائل الاتصال بالدرجة الأولى و الخدمة الكافية لاستقبال السفن الأجنبية بالموانئ. بالإضافة إلى توافر أجهزة الاتصال المحلية و الدولية.

صيانة و إصلاح السفن و تخريدها:

تعتبر هذه المرحلة من أهم الأنشطة الصناعية و الخدماتية التي تقدم بواسطة الشركات المتخصصة ، و تشمل هذه المرحلة أعمال الصيانة و الإصلاح اللازمة للسفن.

تموين السفن:

تعد مرحلة تموين السفن من المراحل الهامة التي يتم توفير احتياجات السفن الأساسية من الزيوت و الوقود و المواد الغذائية و غيرها و تعتبر من المراحل التي لها مردود اقتصادي مرتفع إذا ما نفذت هذه المراحل بأسلوب جيد و بأسعار منافسة فان ذلك يؤدي إلى جذب العديد من السفن إلى الميناء و تحقيق عائد مجزي و قيمة مضافة عالية .

¹ - جمال الدين كريم، التشريعات البحرية والنقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2018، ص. 210-215.

² - هي مؤسسات أو شركات تقوم بتمثيل مالكي السفن أو الناقلين البحريين في الموانئ المختلفة. وتعتبر حلقة وصل حيوية بين السفينة والجهات المختلفة في الميناء، حيث تتولى تنظيم جميع العمليات المتعلقة بوصول السفينة، تحميل وتفريغ البضائع، التنسيق مع سلطات الميناء، وتوفير الخدمات اللوجستية اللازمة راجع ، منظمة البحرية الدولية IMO ، دليل الوكالات الملاحية و دورها في قطاع النقل البحري، متوفر على الموقع الرسمي <https://www.imo.or> :

الفرع الثاني: الوسائل المعتمدة في عملية التسيير الملاحي:

باعتبار عملية النقل البحري قائمة على أساس العائمة البحرية إلا و هي السفينة لتحقيق عملية النشاط البحري و سريانه بشكل جيد و سريع فان هذه الوسائل تتمثل بالإيجاز في:

السفينة و طاقمها :

و بالرجوع إلى نص المادة 13 من القانون البحري نجد أنها¹ تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية تقوم بالملاحة البحرية و طاقمها الذي يسيرها في رحلتها في عرض البحر .

الفرع الثالث: نموذج عقد تسيير ملاحي:

البيانات الشخصية القانونية للطرفين (المرسل و الناقل) بما فيها الاسم و العنوان. رقم الهوية .السجل التجاري أو رخصة النقل.

تحديد البضاعة (نوع البضاعة . حجمها . عددها . حالة البضاعة ومدى حساسيتها

(LIQUIDE . SOLIDE . FREGILE)

المكان و الزمان المحددين لتسليم البضاعة بالنسبة للناقل و المرسل إليه.

مبلغ الأجرة المتفق عليه.

طريقة الدفع قبل أو بعد التسليم.

بنود جزائية في حالة وقوع ضرر أو تأخير للبضاعة.

فحص البضاعة بالنسبة للناقل و تحميلها تحت مسؤوليته.

¹- نصت المادة 13 من القانون البحري على " تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية و آلية عائمة تقوم

بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى ،أو مخصصة لمثل هذه الملاحة " .

تحمل الناقل مسؤولية تلفها أو تأخيرها.

في حالة نزاع فانه يحل أمام المحكمة التجارية المختصة و يخضع العقد للقانون الجزائري.

الرسوم الجمركية و تغطية عمليات الشحن و التفريغ.

يحرر بنسختين بتوقيع الطرفين.

الفصل الثاني

يعد التسيير التجاري من الركائز الأساسية التي تقوم عليها المؤسسات الاقتصادية الحديثة، إذ يشمل مختلف الأنشطة المرتبطة بإدارة العمليات التجارية من تسويق و تمويل و توزيع و تخطيط استراتيجي، و سيلزم هذا التسيير إطارا قانونيا ينظم المعاملات و يضبط العلاقة بين التاجر و الزبون و الجهات الرسمية و الشركاء و عليه نتطرق في فصلنا هذا للتنظيم القانوني للتسيير التجاري مبرزا كذلك عقود التسيير التجاري والمسؤوليات المترتبة مع اعطاء نماذج عن ذلك على النحو التالي:

المبحث الأول: التنظيم القانوني للتسيير التجاري

يعد التسيير التجاري للسفن أحد أهم محاور القانون البحري، و يقصد به استغلال السفينة لأغراض نقل البضائع أو الركاب مقابل أجر، و يتطلب هذا التسيير إطارا قانونيا واضحا ينظم العلاقة بين مختلف المتدخلين: مالك السفينة، المستأجر، الناقل الشاحن و الركاب.

وقد تدخلت العديد من التشريعات القانونية و الاتفاقيات الدولية لتنظيم هذا المجال حماية لحقوق المتعاملين و ضمانا لسير التجارة البحرية بشكل منظم و فعال¹. من هنا نتناول مفهوم التسيير التجاري وخصائصه اضافة الى ابراز الآثار المترتبة عنه .

المطلب الأول: مفهوم التسيير التجاري و خصائصه

على اعتبار الأنشطة التجارية البحرية متماز بنوع خاص في تسييرها على اعتلتها تتعلق بالتجارة والأنشطة البحرية وبالتالي تطرح مسألة التسيير التجاري البحري وعليه وجب التطرق لمفهوم التسيير التجاري مبرزا طبيعته القانونية على النحو التالي :

¹ سامي محمد عبد الحميد ، القانون البحري و النقل البحري للبضائع، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2014، ص38.

الفرع الأول: تعريف التسيير التجاري و خصائصه

1- تعريف التسيير التجاري

هو استعمال السفينة في النشاطات ذات الطابع الربحي مثل نقل البضائع أو الركاب، أو تأجير السفينة للغير مقابل أجر في إطار منظم قانونا بعقود بحرية محددة، و يتم التسيير التجاري إما مباشرة من طرف مالك السفينة أو عن طريق شخص آخر (المستأجر البحري) يتولى استغلالها تجاريا وفقا لنظام قانوني يحدد التزامات كل طرف و مسؤوليته، و الضمانات الواجبة أثناء تنفيذ النشاط.

كما يعرف بعض الفقهاء التسيير التجاري بأنه " العمل الذي بمقتضاه يتم تشغيل السفينة لتحقيق ربح مادي سواء كان من قبل مالكة مباشرة أو من ينوب عنه عن طريق النقل أو التأجير البحري¹.

2- خصائص التسيير التجاري

يتسم التسيير التجاري بمجموعة من الخصائص القانونية العملية التي تميزه عن غيره من أشكال التسيير.

كما يعد التسيير التجاري نظاما تجاريا بحكم القانون حتى لو مارسه شخص غير تاجر مادام يتم بالسفينة لاستغلال البضائع أو الأشخاص بمقابل. و تنص بعض القوانين مثل القانون البحري: بمقابل تعني عملا تجاريا².

يتبين كذلك ان التسيير التجاري في القاون البحري ضمن أطر تعاقدية بحرية مثل:

عقد النقل البحري للبضائع أو الأشخاص.

عقد الإيجار البحري زمني أو مجرد.

عقد التوكيل البحري التجاري.

¹ سامي محمد عبد الحميد، مرجع سابق ، ص41.

² انظر المادة 03 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في أكتوبر 1976 المتعلق بالقانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998

- يخضع التسيير التجاري للسفينة إلى قواعد مزدوجة: قوانين وطنية مثل قانون التجارة البحرية أو القانون البحري الخاص بكل دولة، و اتفاقيات دولية مثل اتفاقية (بروكسل 1924، هامبورغ 1978، و قواعد روتردام 2008)¹.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للتسيير التجاري

يستند التسيير التجاري البحري إلى العملية القانونية والتنظيمية التي يتم من خلالها إدارة السفينة أو استغلالها تجارياً لأغراض النقل البحري للبضائع أو الأشخاص، إما من طرف مالكيها أو بواسطة مؤجر أو مشغل تجاري بموجب عقد².

كما يعد التسيير التجاري عملاً قانونياً بحكم القانون و ليس بالنظر إلى صفة القائم به وهو ما نصت عليه العديد من القوانين البحرية :

حيث ينص القانون البحري الجزائري يعتبر نقل البضائع أو الأشخاص عبر البحر بمقابل عملاً تجارياً سواء كان القائم به تاجراً أم لا³.

- نشاط عقدي تنظمه قواعد خاصة: يمارس التسيير التجاري من خلال عقود بحرية لها طبيعتها القانونية عن العقود المدنية، منها:

- عقد النقل البحري: يخضع لمسؤولية موسعة للناقل.

- عقد إيجار السفينة: ينشئ التزاماً باستغلال السفينة لأغراض تجارية.

- عقد التوكيل البحري: يعرض الوكيل بإبرام تصرفات تجارية باسم مالك السفينة، و تخضع هذه العقود لأحكام القانون البحري⁴.

¹ انظر المادة 03 من اتفاقية هامبورغ بشأن نقل البضائع بحرا 1978.

² محمد سامي عبد الحميد، القانون البحري وتطبيقاته العملية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر 2021،

ص. 89

³ انظر نص المادة الثالثة من اتفاقية هامبورغ بشأن نقل البضائع بحرا 1978.

⁴ نبيل خليفة، قانون التجارة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان 2017، ص75.

الفرع الثالث: أركان عقد التسيير التجاري

إن عقد التسيير التجاري في القانون البحري و إن كان يقوم في أساسه على الأركان العامة للعقود، إلا أنه يتميز بأركان خاصة تتماشى مع الطبيعة التقنية القانونية للسفينة كأداة تجارية، ويتطلب ضبطا دقيقا لمحل العقد و أطرافه، فضلا عن الالتزام بكتابة العقد و شروطه الفنية.

و يمكن أن نعرف عقد التسيير التجاري بأنه العقد الذي يتفق بموجبه مالك السفينة مع شخص آخر كالمستأجر البحري أو الوكيل البحري على استغلال السفينة تجاريا، أي في عمليات النقل و التأجير أو أي نشاط بحري مقابل أجر محدد، وضمن شروط قانونية خاصة، و يمكن أن نفرق بين نوعين من أركان هذا العقد، فهناك أركان عامة و أركان خاصة.

1- الأركان العامة لعقد التسيير التجاري

ينبني عقد التسيير التجاري البحري على مجموعة من الأركان

أ/ الركن الرضائي (التراضي): التراضي هو أساس جميع العقود، بحيث يخضع الرضا للقواعد العامة للالتزامات و يجب أن يصدر عن إرادتين سليمتين (مالك السفينة، المستغل التجاري)، ويشترط أن يكون الرضا خاليا من العيوب كالغلط، الإكراه أو التدليس.

و يعبر عنه عادة من خلال وثيقة مكتوبة كعقد إيجار السفينة، أو عقد النقل البحري. او يصبح متلا متطابقا في الوقت الذي يبدي فيه الشاحن قبوله ورضاه عن هته الشروط¹

ب/ المحل: و هو العمل البحري التجاري الذي يتم الاتفاق عليه كتشغيل السفينة في نقل البضائع أو الركاب أو تأجيرها أو القيام بمهام وكيل بحري.

¹ - بوفنار بديعة ،عقد النقل البحري للبضائع ، مذكرة تخرج لنيل اجازة في المعهد الوطني للقضاء 2001-2002 ص 23.

ان موضوع عقد النقل البحري يتمثل في تغيير مكان البضاعة مهما كانت طبيعتها الكيماوية كما يشترط في المحل أن يكون ممكنا، مشروعاً، محددًا وقابلًا للتجديد.

ج/ السبب: و هو الدافع القانوني لإبرام العقد، و يتمثل في استغلال السفينة تجارياً و تحقيق الربح.

يشترط أن يكون السبب مشروعاً وغير مخالف للنظام العام أو الآداب أو القوانين البحرية الدولية (مثل قوانين البيئة و السلامة)¹.

2- الأركان الخاصة بعقد التسيير التجاري

إلى جانب الأركان العامة لعقد التسيير التجاري فإنه لابد من توافر مجموعة من الأركان الخاصة، و هذا حسب القانون البحري الجزائري الذي نظمها من خلال المواد 113 إلى 116 من القانون البحري الجزائري، و التي نلخصها في ما يلي:

أ/ صلاحيات السفينة للملاحة: وهي أولى الأركان الخاصة التي نص عليها المشرع الجزائري تتعلق بضرورة أن تكون السفينة محل التسيير التجاري صالحة للملاحة، أي يجب أن تكون السفينة في حالة فنية جيدة و مزودة بجميع الوثائق القانونية و الفنية اللازمة مثل شهادة التسجيل، التأمين البحري، شهادة السلامة و غيرها من الشهادات البحرية المعتمدة حسب المادة 114 من قانون البحري الجزائري²

ب/ تحديد مدة العقد: يعد تحديد مدة العقد عنصراً جوهرياً في عقد التسيير التجاري سواء تعلق الأمر بعقد محدد المدة أو قابل للتجديد، فغياب تحديد المدة قد يؤدي إلى حالة من الغموض في العلاقة التعاقدية، خاصة في حالة إنهاء العقد أو تجديده حسب المادة 115 من القانون البحري الجزائري.

¹ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج4، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، السنة 2002ص71.

² - انظر نص المادة 114 من القانون البحري الجزائري 98-05، مرجع سابق.

ج/ أهلية المسير التجاري: يشترط في المسير التجاري أن يكون شخصا طبيعيا أو معنويا تتوافر فيه الأهلية القانونية و التجارية الكاملة لاستغلال السفينة،¹ و أن يكون قادرا على تحمل المسؤوليات المترتبة عن النشاط البحري سواء من حيث التسيير أو المخاطر أو الصيانة، و قد أشارت إلى هذا المادة 116 من القانون البحري الجزائري بوضوح.

د/ تحديد طبيعة النشاط البحري التجاري: من الأركان الخاصة أيضا ضرورة تحديد طبيعة النشاط البحري الذي سيمارسه المسير التجاري، سواء تعلق الأمر بنقل البضائع أو نقل الركاب أو خدمات بحرية أخرى، و يجب أن يكون هذا النشاط لحساب المسير و تحت مسؤوليته، و هذ حسب المادة 113 من القانون البحري الجزائري².

المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن عقد التسيير التجاري

يرتب عقد التسيير التجاري في القانون البحري آثارا قانونية هامة ترتب التزامات أطراف عقد التسيير التجاري، إضافة إلى الأهمية البالغة التي يخلفها عقد التسيير التجاري مع تحديد المسؤولية المترتبة عن هذا الأخير ، ولدراسة جميع هذه الآثار يجب التطرق إلى التزامات أطراف عقد التسيير إضافة إلى الأهمية المترتبة عن هذا العقد.

الفرع الأول: التزامات أطراف عقد التسيير التجاري

يعتبر عقد التسيير التجاري من العقود المسماة في القانون البحري الجزائري، كما يتميز بخصوصية طرفيه و هما مالك السفينة و المسير التجاري الذي يتولى استغلالها لحسابه و تحت مسؤوليته، و يترتب عن هذا العقد مجموعة من الالتزامات القانونية التي تنظم العلاقة التعاقدية بين الطرفين:

¹ - عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط02، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ، الاردن 2008 ، ص211.

² انظر نصوص المواد 114-115-116 من الأمر رقم 98 05 المتعلق بالقانون البحري الجزائري .

1- التزامات المسير التجاري:

يلتزم المسير التجاري باستغلال السفينة لحسابه الخاص وتحت مسؤوليته التامة وهو ما يعني تحمله للربح و الخسارة، بالإضافة إلى مسؤوليته عن أي أضرار تنتج عن التسيير سواء كانت قانونية أو حادثة.

من التزامات المسير أيضا المحافظة على السفينة و صيانتها بصفة دورية حتى تظل صالحة للملاحة البحرية، كما يلتزم بمراعاة المعايير الفنية و قواعد السلامة البحرية.

يعد المسير مسؤولا أمام المالك و الغير عن أي مخالفة ترتكب أثناء تسييره سواء من الناحية المدنية أو الجنائية، و لا يفر منها إلا بنص صريح في العقد. كما يجب عليه احترام الشروط التعاقدية المبرمة، و عدم تغيير طبيعة الاستغلال البحري المتفق عليه، ما لم يحصل على موافقة مسبقة من مالك السفينة¹.

2- التزامات مالك السفينة

يكون مالك السفينة مسؤولا عن الاضرار التي تحدث للركاب والبضائع بفعل السفينة انطلاقا من مسؤوليته عن فعل الشيء كونه حارسا له² وأساس هذه المسؤولية هو الخطأ المفترض فالخطأ متوافر في جانبه فرضا بنص القانون ما لم يثبت هو العكس³.

¹ - أحمد عبد الكريم سلامة ، القانون البحري، دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر 2018، ص232-235.

² - خالد محمد المروني، التحديد القانوني بمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل الدكتوراه جامعة الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة بن عكنون 2014 ،ص.43

³ - إسحاق إبراهيم منصور: نظريتا القانون والحق وتطبيقاتهما في القوانين الجزائرية ، دار المطبوعات الجامعية 2001ص316.

كما يلتزم المالك بتسليم السفينة إلى المسير في حالة صالحة للملاحة و مزودة بكافة الوثائق القانونية اللازمة مثل شهادة التسجيل، شهادة السلامة و وثائق التأمين¹.

كما يمنع المالك من التدخل في نشاط التسيير طوال مدة العقد، و لا يجوز له سحب السفينة أو التأثير على حرية المسير في استغلالها، إلا في الحالات التي يثبت فيها الإخلال بشروط التسيير.

و من التزاماته الجوهرية أيضا عدم إبرام أي عقد تسيير آخر مع طرف ثالث لنفس السفينة خلال سريان العقد الأول².

الفرع الثاني: أهمية عقد التسيير التجاري البحري

- يكتسي عقد التسيير أهمية بالغة في القانون البحري نظرا لما يوفره من مرونة بالغة في استغلال السفينة بتمكين مالكيها من تفويض تسييرها لشخص آخر أكثر خبرة و قدرة على إدارتها دون التنازل عن ملكيتها.

- يسهل هذا العقد انخراط شركات النقل في مجال الملاحة البحرية دون الحاجة لامتلاك السفن.

- يعزز من ديناميكية السوق البحرية و يشجع على التخصص في المجالات المتعلقة بالشحن و النقل.

¹ - تنص المادة 117 من القانون البحري الجزائري على: "يعتبر مالك السفينة التي ينقل فيها الوقود بدون تنظيم كحمولة ، مسؤولا عن كل ضرر ناتج عن جراء التلوث الحاصل من تسرب و طرح الوقود من سفينته، ما عدا الحالات المبينة في المادتين 118 و 119 المدرجتين فيما يلي:

المادة 118 لا يعتبر المالك مسؤولا عن التلوث إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن : أ- عمل حربي و الأعمال العدوانية و الحرب الأهلية و العصيان أو التمرد أو حادث ذي طابع استثنائي يمكن تجنبه أو التغلب عليه

ب- الغير الذي تعمد بعمله إحداث ضرر ج- الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن الصيانة و المساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة.

² - انظر المواد 113 الى 116 من القانون البحري الجزائري رقم 98-05، المرجع السابق،

و من الناحية القانونية ينظم هذا العقد العلاقة بين المالك و المسير و يتحمل هذا الأخير كامل المسؤولية أمام الغير، مما يوفر حماية قانونية للمعاملات و يقلل من النزاعات المعروضة¹.

الفرع الثالث: المسؤولية المترتبة عن عقد التسيير التجاري

يترتب عن عقد التسيير التجاري البحري تحميل المسير كامل المسؤولية القانونية عن كل ما ينجم عن استغلال السفينة خلال مدة العقد، إذ يعتبر هو المسؤول الوحيد عن الأضرار التي تنجم عن تشغيل السفينة ، سواء تعلقت بالملاحة أو بالالتزامات التعاقدية، مثال ما نصت عليه المادة 805 من القانون البحري الجزائري² على ترتيب المسؤولية حال الإخلال في التأخير بالتسليم وهو ما جاء مستمدا من قواعد اتفاقية هامبورغ لعام 1978 حيث غطت انالتاخير الناتج عن تسليم البضاعة يكون موجبا لمسؤولية الناقل البحري الذي عليه تحديدها .

كما يتحمل المسؤولية المدنية عند الإخلال بالتزاماته اتجاه مالك السفينة مثل الإهمال في الصيانة أو مخالفة شروط العقد.³

¹ - عبد العزيز عبد المنعم خليفة، القانون البحري، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2020، ص282.

² - انظر نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري رقم 98-05، مرجع سابق .

³ -هاذف محمد الصالح التزامات ومسؤولية الناقل البحري ، مجلة شرة القضاة العدد 65 مديرية الدراسات القانونية والوثائق وزارة العدل 2010ص44.

و قد تمتد هذه المسؤولية لتشمل الجانب الجزائي¹ في حال ارتكاب أفعال يعاقب عليها قانونيا أثناء التسيير مثل الإضرار بالبيئة البحرية أو ارتكاب مخالفات جمركية أو تنظيمية².

في المقابل فإن مالك السفينة يعفى من أية مسؤولية مباشرة اتجاه الغير³ خلال فترة التسيير طالما تم تسجيل العقد بصورة صحيحة و تم إعلام الجهات البحرية المعنية باعتبار أن المسؤولية انتقلت قانونيا إلى المسير طوال مدة التسيير.

كما أن تحديد المسؤولية رخصة قررها المشرع لمالك السفينة و لطائفة أخرى من الاشخاص، و لذا لا يقع بقوة القانون،⁴ والتي تقضي به المحكمة من تلقاء نفسها و إنما يتعين لوقوعه أن يتمسك به صاحب الحق⁵.

ورجوعا لنص المادة 803 من القانون البحري السابق الذكر فانها تختلف نوعا ما عن قواعد اتفاقية هامبورغ حيث نجدها غير مطابقة لما جاء به المشرع الجزائري في ما يخص حالات الاعفاء وحتى بمقارنتها مع اتفاقية بروكسل حيث لم تحصر حالات الإعفاء من المسؤولية كون قواعد هامبورغ تنص على انه يكفي على الناقل ان ينفي العلاقة السببية بين خطاه والضرر الحاصل وهذا ما نلتمسه من خلال نص المادة

¹-تقوم المسؤولية الجزائرية على اساس مخالفة قاعدة من قواعد النظام العام فقد تكون اخلاقية او قانونية لكن بوجه عام هي اللتزام بتعهد للقيام بفعل او الامتناع منه وفي حال المخالفة يتعرض الشخص لمسائلة نتيجة افعاله راجع ، فدوى كحلوش ، المسؤولية الجزائرية لمسيري الشركات التجارية الخاصة ، مذكرة لنيل ماجستير كلية الحقوق جامعة قسنطينة 2014-2015 ص09.

² - أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق، ص235.

³-نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري على حالات واردة على سبيل الحصر تعفى فيها مسؤولية الناقل البحري اذا توافرت شروطها وبالتالي اعفاء الناقل من المسؤولية متى ثبت نفي العلاقة السببية بين الخطا والضرر أي يعود لسبب أجنبي محض .

⁴-فتاحي محمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ ، مجلة الحقيقة العدد 35 ، جامعة احمد دراية ادرار الجزائر 2018ص422.

⁵-محمد صالح الفقي ،قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ط01 الاسكندرية ، مصر 2007 ص 189

خامسة منها التي جاء في فحواها حالات اعفاء الناقل فغليه ان يتخذ جميع التدابير الازمة والمعقولة¹.

نخلص من هذا ان كل من المشرع الجزائري وكذا اتفاقية بروكسل تحدد التزامات في حال التسيير التجاري وبالتالي نصت على بطلان اي شرط او اتفاق يتضمن الاعفاء او حتى التخفيف من المسؤولية اذا كانت مخالفة لهته الالتزامات وأنها أقرت جواز الاتفاق على عدم مسؤولية الناقل في حالات معينة².

المبحث الثاني: الإطار العملي لعقد التسيير التجاري

يظهر الإطار العملي لعقد التسيير التجاري من خلال التطبيق الفعلي لهذ العقد في مجال استغلال السفن لأغراض تجارية، حيث ينتج عن هذا النوع من العقود للشركات و الأفراد الذين لا يمتلكون سفنا فرصة دخول سوق الملاحة البحرية من خلال استغلال سفن الغير لحسابهم الخاص³.

كما يستخدم عقد التسيير التجاري بكثرة في الشركات الكبرى التي تمتلك عددا كبيرا من السفن حيث تفضل تفويض تسيير بعضها إلى شركات مختصة بهدف رفع الكفاءة و عوائد مالية دون تحمل أعباء الإدارة العمومية⁴.

كما يتضح من الناحية العملية هذا النوع من العقود سيساهم في تنشيط قطاع النقل البحري خصوصا في الدول التي تسعى لتقوية أسطولها التجاري دون إنفاق مبالغ ضخمة على شراء السفن بل تكفي باستغلال سفن الغير بموجب عقود تسيير⁵.

¹ -جودي خليفة وصديقي ليليا ،مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ والتشريع الجزائري ،مذكرة لنيل متطلبات الماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة بوملرداس 2020-2021 ص20

² - لطيف جبر كومانى ،مسؤولية الناقل البحري ، الدار العلمية للنشر والتوزيع عمان ، الاردن ،2000ص99.

³ عبد العزيز عبد المنعم خليفة ، مرجع سابق، ص286.

⁴ أحمد عبد الكريم سلام، مرجع سابق، ص232.

⁵ سامي السيد حسين، النقل البحري و عقود، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر 2019 ص160.

المطلب الأول: الإجراءات المتممة لعملية التسيير التجاري بميناء سكيكدة

تعتبر عملية التسيير التجاري داخل الموانئ من أهم عناصر تنظيم النشاط البحري، إذ تضمن السير الحسن للعمليات التجارية من لحظة دخول السفينة إلى غاية مغادرتها الميناء، و في ميناء سكيكدة تتخذ هذه الإجراءات طابعا منظما يمر عبر عدة مراحل متكاملة يمكن تفصيلها كالتالي:

1- إشعار الوصول و برمجة الرسو:

تبدأ العملية بإرسال إشعار مسبق من وكيل السفينة إلى إدارة الميناء يتضمن كافة البيانات المتعلقة بالسفينة (اسمها، نوع الشحنة، العلم، موعد الوصول)، وذلك حتى تتم برمجة رسوها حسب الرصيف المتاح و أولويتها مقارنة ببقية السفن المتوقعة¹.

2- إعداد الوثائق و التصريحات الأولية:

يتعين على وكيل السفينة تقديم ملف يضمن مجموعة من الوثائق الإلزامية كقائمة الطاقم، شهادة التسجيل، بيان الشحنة و شهادة السلامة قصد إخضاعها للمعاينة من طرف المصالح المختصة².

3- تنسيق الدخول إلى الميناء:

تنسيق إدارة الاستغلال التجاري مع مصالح الإرشاد البحري لإدخال السفينة إلى الحوض المينائي بطريقة آمنة، وذلك بمرافقة القاطرات البحرية و تحديد موقع الرسو المناسب وفقا لطبيعة الشحنة و حجم السفينة³.

¹ - بن خليفة عبد القادر ، القانون البحري و نشاط الموانئ في الجزائر، دار هومة، الجزائر، 2019، ص142.

² مؤسسة ميناء سكيكدة: دليل العمليات التجارية، منشور داخلي، 2021، ص7.

³ - وزارة النقل، النصوص التنظيمية الخاصة بالموانئ التجارية الجزائرية، ج-ر ، العدد 27 ، 2020.

4- التفتيش الجمركي و الصحي:

تخضع السفينة و البضائع لرقابة جمركية و صحية فور دخولها الميناء كما تشمل هذه الرقابة التحقق من مدى مطابقة الشحنة للتصريحات المقدمة، و كذا فحص الطاقم و وثائق السلامة و الصحة الخاصة بالسفينة¹.

5- تنفيذ عمليات التفريغ أو الشحن:

بمجرد الحصول على إذن بالتفريغ أو الشحن، تباشر المصالح المختصة (مصلحة المقاول) العمليات الميدانية، و تراقب هذه العمليات من طرف إدارة الاستغلال التجاري التي تضمن انسيابية الحركة داخل الأرصفة².

6- الإجراءات المحاسبية و التسعيرية:

تصدر إدارة الميناء مجموعة من الاجراءات لمختلف الفواتير المتعلقة بعمليات الخدمات المقدمة للسفينة كحقوق الرسو، الإرشاد، خدمات الأرصفة و المرافقة، و تدفع هذه الرسوم من طرف الوكيل الملاحي وفقا للتعريفات المعتمدة من وزارة النقل³.

7- التخزين المؤقت و النقل الداخلي:

في حالة عدم تسلم البضائع مباشرة، يتم تخزينها مؤقتا في مخازن أو ساحات الميناء إلى حين توجيهها نحو زبائنها، و تسجل هذه العمليات في نظام معلوماتي مخصص لضبط حركة البضائع⁴.

¹ عبد العالي خلاف، القانون الجمركي و تفتيش السفن، منشورات جامعة الجزائر، 2018، ص213.

² معلومات صادرة من مسؤول الاستغلال التجاري بميناء سكيكدة.

³ مؤسسة ميناء سكيكدة: تعريفات الخدمات التجارية، 2023.

⁴ تقرير نشاط مؤسسة ميناء سكيكدة سنة 2022، ص34.

8- إنهاء المعاملات و الإذن بالمغادرة

بعد استكمال كافة المعاملات التجارية، تصدر إدارة الميناء إذنا بمغادرة السفينة و تعلق بذلك دورة التسيير التجاري، كما يرسل تقريرا مفصلا عن العملية إلى الجهات المعنية لأغراض الرقابة و الإحصاء¹.

الفرع الأول: الوسائل المكرسة في عملية التسيير التجاري

تستند عملية التسيير التجاري داخل الموانئ إلى جملة من الوسائل المتكاملة المادية منها و البشرية و كذا التقنية لضمان تنظيم حركة السفن و البضائع و تقديم خدمات ذات جودة، و في ما يلي تفصيل لأهم هذه الوسائل كما هو معمول به في ميناء سكيكدة.

1- الوسائل البشرية:

تعد الكفاءات البشرية حجر الأساس في تسيير العمليات التجارية و تتنوع هذه الموارد ما بين:

الإدارة التجارية: و هي المسؤولة عن التخطيط العام و إعداد برنامج الاستغلال التجاري و تحديد تسعيرة الخدمات.

أعوان المقاولات: وهم الذين يتكفلون بعمليات التفريغ و الشحن و التخزين.

أعوان الإرشاد و المرافقة: يشرفون على دخول السفن و خروجها، و يعملون بالتنسيق مع قبطان السفينة².

2- الوسائل التقنية و المعلوماتية

تلعب الرقمنة دورا محوريا في تحسين فعالية التسيير التجاري، و تشمل الوسائل التقنية ما يلي:

¹ تقرير نشاط مؤسسة ميناء سكيكدة سنة 2022، ص 38.

² عبد الرزاق بوزيدي، إدارة الموانئ و النقل البحري في الجزائر، دار المعرفة، الجزائر، 2020، ص 88.

نظام "SIGEM" : و هو نظام معلوماتي معتمد في ميناء سكيكدة لتسيير عمليات دخول السفن، متابعة البضائع، إصدار الفواتير و أرشفة العمليات¹.

أجهزة الفحص والمعاينة : مثل الكاميرات الحرارية، أجهزة الكشف على الحاويات و الموازين الإلكترونية.

المنصات الرقمية: تسمح للمتعاملين الاقتصاديين بإجراء المعاملات عن بعد (حجز الأرصفة، التصريحات الجمركية، تتبع البضائع²).

3- الوسائل المادية و اللوجيستية:

تشمل هذه الوسائل كل المعدات و المنشآت التي تمكن من تنفيذ الأعمال التجارية داخل الميناء، منها:

الرافعات الجسرية و المتحركة: تستخدم لرفع البضائع و الحاويات الثقيلة.

ساحات و مخازن التخزين: مخصصة لتجميع و تخزين البضائع قبل و بعد التفريغ.

قوارب الإرشاد و القاطرات البحرية: تسهم في توجيه السفن داخل الميناء.

محطات الطاقة والماء: توفر الخدمات الأساسية للسفن أثناء الرسو³.

4- الإطار القانوني و التنظيمي:

يعد التنظيم القانوني جزء من الوسائل المعتمدة، حيث تحدد القوانين و الإجراءات حقوق و واجبات المتعاملين داخل الميناء، و تتكفل إدارة التسيير التجاري بتطبيق:

- القوانين البحرية الوطنية.

- الاتفاقيات الدولية (مثل اتفاقية Solas).

¹ مؤسسة ميناء سكيكدة: دليل استخدام SIGEM، منشور داخلي، 2022.

² وزارة النقل: رقمنة خدمات الموانئ الجزائرية، تقرير رسمي 2023.

³ - معلومات صادرة عن رئيس قسم اللوجيستيك بميناء سكيكدة.

- النظام الداخلي للميناء الذي ينظم أوقات العمل، شروط السلامة و تسعيرة الخدمات¹.

- 5- وسائل التنسيق مع المتدخلين الخارجيين:

يتطلب التسيير التجاري تنسيقا دائما مع أطراف خارج إدارة الميناء، مثل:

الجمارك لتشريع المعايير و إجراءات التخليص.

المصالح الأمنية: لمراقبة النشاطات و ضمان السلامة. وكذا تشمل الوكالات الملاحية لتمثيل السفن و تنظيم جداول الرسو².

الفرع الثاني: مراحل عملية التسيير التجاري

تمر عملية التسيير التجاري البحري بمجموعة من المراحل

1- مرحلة التعاقد التجاري البحري: تشتمل هذه المرحلة على:

- إبرام عقود الرسو و التفريغ و الشحن بين وكلاء السفن و إدارة الميناء.
- التفاوض حول شروط التوقيت، الكميات و التكاليف الخاصة باستخدام الأرصفة و المعدات.
- التعاقد مع وكلاء الشحن البحري Transitaires لتسهيل العمليات اللوجيستية³.

2- مرحلة تنظيم العمليات اللوجيستية:

تشمل لعمليات اللوجستية البحرية إلى جميع الأنشطة المتعلقة بتخطيط وتنفيذ ونقل وتخزين ومراقبة البضائع من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول عبر الوسائط البحرية، وذلك بأعلى كفاءة ممكنة من حيث الزمن والتكلفة والجودة⁴.

¹ - النظام الداخلي بميناء سكيكدة التجاري، العدد 41، ج-ر 2021.

² تقرير نشاط مؤسسة ميناء سكيكدة، 2022، ص22.

³ وزارة النقل الجزائرية : تقرير حول تسيير الموانئ التجارية.

⁴ - يعد الوجيه البحري يُعد العمود الفقري لسلاسل التوريد العالمية، ويشكل نحو 90% من حجم التجارة العالمية.

المصدر: المنظمة البحرية الدولية IMO 2023،

حجز الرصيف المناسب حسب نوع السفينة و البضائع.

كما تقوم بتنظيم الدخول و الخروج للسفن وفق جداول الملاحة البحرية. وكذا تنسيق العمليات بين مختلف الفاعلين: الجمارك، شرطة الحدود، المفتشيات التقنية و شركات التفريغ.

3- مرحلة تنفيذ العمليات التجارية: تشمل هذه المرحلة:

شحن و تفريغ السفن باستخدام وسائل الميناء (الرفعات، الحزام الناقل). معالجة البضائع (تخزين مؤقت، معاينة، توجيه). تطبيق شروط السلامة و النظافة أثناء العمليات.

4- مرحلة المراقبة و المتابعة:

مراقبة الأداء التجاري للميناء (عدد السفن، مدة المكوث، حجم البضائع). التأكد من التزام جميع المتعاملين بالعقود و القوانين البحرية و التجارية. تقييم مدى احترام إجراءات السلامة البيئية و الأمن البحري.

5- مرحلة التسوية المالية و التقارير:

وتشمل التسوية عموماً مايلي :

تسوية المستحقات المالية بين إدارة الميناء و المتعاملين الاقتصاديين.

إعداد تقارير دورية حول نشاط الميناء.

معالجة النزاعات التجارية التي قد تنشأ مع وكلاء السفن أو الزبائن الصناعيين¹.

¹ - المؤسسة العمومية لميناء سكيكدة : نشرية الأداء التجاري، العدد السنوي، 2023.

المطلب الثاني: نموذج تطبيقي لعقد التسيير التجاري

يأتي النقل في طبيعة صور الإستغلال التجاري للبيئة البحرية فإن نقل البضائع بوجه عام يعد عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يأتي إنجاز المبادلات المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل البضائع من مكان إلى آخر، أي أن عملية النقل البحري للبضائع¹. باعتبارها وسيلة مادية فإنها ترتبط بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع. وهو ما تطرقت إليه كذلك وعرفته الاتفاقيات الدولية² وهو ما نوضحه على النحو التالي :

الفرع الاول : عقد النقل البحري للبضائع

عقد النقل البحري يثبت بموجب وثيقة الشحن، بأن يعهد أحد الشاحنين بنقل البضاعة

إلى إحدى سفن الخطوط المنتظمة ثم إلى الموانئ المتفق عليها مسبقا³.

1- إشعار الوصل المسبق:

قبل 72 إلى 48 ساعة من وصول السفينة، يقوم وكيل السفينة البحري بإرسال إشعار مسبق إلى إدارة الميناء يتضمن:

- اسم السفينة.

¹ يعرف البعض عقد النقل البحري للبضائع هذا العقد بأنه " :العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر يسمى الشاحن مقابل أجره وفي الحدود المتفق عليها راجع : مصطفى كمال طه، علي البارودي، أساسيات القانون البحري والقانون التجاري، منشأة المعارف .

الإسكندرية، مصر د.س.ن، ص75

² - مفهوم عقد النقل البحري في قواعد هامبورغ يختلف عن معاهدة بروكسل ذلك أن هذه الأخيرة يقتصر عبارة عقد النقل على العقد المثبت بسند الشحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة، كما أن معاهدة بروكسل كانت تصب كل إهتماماتها على توحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن، أما التعريف الوارد في إتفاقية هامبورغ، فنجد أنه تجنب فيه حتى مجرد الإشارة إليه في سند الشحن حتى نعتبره عبارة سند الشحن، يعني ذلك أنه ليس من الضروري أن يكون عقد النقل البحري مصاغا لقواعد هامبورغ راجع : .كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع منشأة المعارف، الإسكندرية،) مصر 1997ص09.

³ - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر 1991ص11.

- نوع الحمولة.
- العلم الذي ترفعه السفينة.
- التوقيت التقديري للوصول.
- طلب الرصيف المخصص.

2- رسو السفينة:

عند اقتراب السفينة من المياه الإقليمية، تتواصل مع برج مراقبة الميناء، كما يتم إرسال مرشد مينائي Pilot للصعود إلى السفينة و توجيهها حتى ترسو بأمان بينما ترافق السفينة قاطرات للمساعدة في الرسو خصوصا في حالات الأحوال الجوية السيئة.

3- الإجراءات الإدارية و الجمركية:

الإجراءات الإدارية و الجمركية المتعلقة بعقد التسيير التجاري البحري (سواء كان عقد نقل بحري أو عقد إيجار سفينة) تختلف حسب نوع العقد وطبيعة النشاط (نقل بضائع، تأجير سفينة، تشغيل خط ملاحى...). لكن يمكن تلخيص الإجراءات الأساسية المشتركة كما يلي:

تتخذ بعض الاجراءات الادارية و الجمركية بمجرد رسو السفينة

- شرطة الحدود تصعد على متن السفينة للتأكد من هوية الطاقم و تفقد الوثائق.

مفتشية الجمارك تقوم بفحص الوثائق المرتبطة بالبضائع.

السلطات الصحية و الزراعية أو البيطرية قد تقوم بتفتيش البضائع إن كانت حساسة (مواد غذائية، مواد كيميائية).

توثيق عقد التسيير التجاري

- يُنصح بتوثيق العقد لدى الجهات البحرية المختصة (مثل المديرية العامة للموانئ أو المكتب الوطني للموانئ).

- تسجيل العقد لدى الغرفة البحرية أو التجارية.

4- الشروع في عملية الشحن أو التفريغ:

تبرمج العمليات من قبل مديرية الاستغلال التجاري في الميناء، كما تستخدم الرافعات أو المعدات الخاصة حسب نوع الحمولة (رافعات للحاويات أو أنابيب لنقل الغاز أو النفط).

كما يتم التنسيق في عمليات الشحن والتفريغ مع شركات التفريغ، وكلاء الشحن و فرق الأمن الصناعي.¹

5- المتابعة الفنية و المراقبة المستمرة :

تتم المراقبة اليومية للعملية من طرف:

- المراقبين التجاريين للميناء.
- الجمارك وذلك لتفادي عمليات التهريب.
- السلطات البيئية إذا كانت الحمولة خطيرة.

يتم تسجيل مدة مكوث السفينة بدقة لحساب التكاليف لاحقا.

6- تسوية الفواتير و الوثائق:

بعد الانتهاء من العمليات، تحرر الفواتير الخاصة ب:

- خدمات الرسو.
 - استخدام الأرصفة.
 - استغلال الرافعات و المعدات.
- كما يقوم وكيل السفينة بتسوية الحساب مع مصلحة المحاسبة في الميناء.

¹- كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام (1191 قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997 ص 44

7- مغادرة السفينة:

- يتم الحصول على ترخيص المغادرة من قبل شرطة الحدود بعد التأكد من:

إتمام العمليات التجارية.

تسوية الوضعية القانونية للطاقم.

تسليم تقارير التفتيش.

- يعود المرشد البحري إلى السفينة ليرافقها خرج الميناء¹.

الفرع الثاني: التعليق على بعض النماذج القضائية

من بين النماذج القضائية نجد القرار الصادر عن المحكمة العليا الجزائرية - غرفة البحرية و التجارة² حيث تتلخص وقائع القضية في قيام شركة شحن بحري (ناقل) بعدم احترام موعد التفريغ المتفق عليه في عقد الإبحار الزمني للسفينة مع مستأجر جزائري، ما أدى إلى تحميل البضاعة بعد الآجال المتفق عليها، ما تسبب في أضرار مالية للطرف المستأجر و الذي رفع دعوى للمطالبة بالتعويض عن التأخير في التفريغ.

المشكل القانوني:

- هل يسأل الناقل البحري عن التأخير الناتج عن سوء التسيير التجاري للسفينة حتى في حال وجود أسباب مناخية جزائرية؟

حيثيات القرار:

- اعتبرت المحكمة أن التسيير التجاري الجيد يقتضي التخطيط المسبق للأحوال الجوية و توقع الظروف المينائية قبل وصول السفينة.

¹ المؤسسة العمومية لميناء سكيكدة.

²- قرار صادر عن المحكمة العليا الجزائرية - غرفة البحرية و التجارة - رقم 52476 بتاريخ 2020/11/15.

- استندت المحكمة إلى مبدأ حسن النية في تنفيذ العقود البحرية و الالتزام بتحقيق نتيجة فيما يخص الالتزامات الزمنية في عقد الإبحار الزمني.
- اعتبرت المحكمة أن التأخير كان بإمكان الناقل تفاديه و بالتالي فهو مسؤول عن الضرر الناتج.

التعليق القانوني:

أ- من حيث الأساس القانوني:

جاء القرار منسجماً مع المبادئ المستقر عليها في الفقه البحري مثلما ورد في اتفاقية هامبورغ 1978 التي تقرر مسؤولية الناقل في حال الإخلال بالتزاماته التعاقدية حتى في ظروف خارجة جزئياً عن إرادته إذ لم يتخذ التدابير الكافية لتفاديها.

ب- من حيث التسيير التجاري :

يظهر القرار القضائي أهمية التخطيط الجيد في التسيير التجاري للسفن، بما يشمل التحقق من جاهزية الأرصفة، الأحوال الجوية و قدرة التفريغ في الميناء. يدل أيضاً على أن الخطأ في التنظيم التجاري للسفينة يمكن أن تكون له تبعات قانونية و تعويضية.

خاتمة

خاتمة :

نخلص من خلال موضوع دراستنا لموضوع التسيير التجاري و الملاحي في القانون البحري و بالنظر إلى أهميته البالغة في تنظيم و تسيير النشاط البحري داخل الموانئ و خارجها، و من خلال تحليل النصوص القانونية تبين لنا ضمان سلامة التسيير التجاري و أمن الملاحة البحرية مرهون بفعالية النجاعة الاقتصادية لقطاع النقل البحري وهو ما عملت عليه الجزائر في قوانينها من خلال تكريس مجموعة من الآليات للتسيير بنوعيه التجاري والملاحي المتعلق بقطاع النشاط البحري.

و قد خلصت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج والتوصيات نذكرها تباعا :

النتائج :

1. اتضح لنا أن التسيير التجاري يتمحور حول تنظيم العمليات ذات الطابع التعاقدية و التجاري المرتبطة بالسفينة و البضاعة داخل الميناء واستغلالها ، في حين أن التسيير الملاحي يركز على الجوانب الفنية والتقنية المرتبطة بقيادة السفينة و ضمان سلامة رحلتها.
2. تبين لنا من خلال دراستنا أن التسيير التجاري و الملاحي يمثلان محورين متكاملين يتقاطعان في كثير من الجوانب، الا ان لكل منهما طبيعته الخاصة استنادا للدور الوظيفي الذي يلعبه في مجال قطاع النشاط البحري .
3. ان القواعد التي تحكم عملية التسيير البحري بين الناقلين وأصحاب البضاعة ادى الى ظهور مشكل إختلال التوازن بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع، وذلك بمحاولة الناقلين وضع في عقود النقل ما تتفق مع مصالحهم واعفاء أنفسهم من المسؤولية.
4. وجود نوع من التداخل الوظيفي بين التسيير التجاري و التسيير الملاحي، مما قد يؤدي في بعض الحالات إلى تضارب في الصلاحيات و المهام بين مختلف المتدخلين في المجال البحري.

5. استمرار بعض العراقيل العملية في تطبيق النصوص القانونية المنظمة للتسيير سواء بسبب ضعف التنسيق بين الهيئات المعنية ، أو بسبب غياب الكفاءة التخصصية خاصة فيما يخص إبرام عقود النقل.

التوصيات:

1. نأمل من المشرع الجزائري تحديث و توحيد الإطار التشريعي المتعلق بالتسيير التجاري و الملاحي في القانون البحري بما يتماشى و يتواءم مع المعايير الدولية، وما جاءت به الاتفاقيات الدولية في قطاع النشاط البحري.

2. العمل على تعزيز التكوين المتخصص للكوادر البحرية العاملة في مجالات التسيير البحري وصقلها خاصة من حيث الجوانب القانونية و التقنية.

3. الحث على تشجيع استخدام الأنظمة الرقمية في الموانئ الجزائرية ، والعمل على انشاء محطات رقمية تحتية ذكية تشمل الرافعات الآلية، اللوجستيات القائمة على البيانات لتسيير العمليات التجارية و الملاحية بما يرفع من كفاءة الخدمات و يخلق مردودا إيجابيا.

في الأخير تبقى الإشكاليات المرتبطة بالتسيير البحري بشقيه التجاري والملاحي في تزايد مستمر مما يستدعي بذل الجهود التقنية وتوحيدها ، و تطوير التشريعات في هذا المجال لمواكبة التحولات الاقتصادية التي يشهدها قطاع النقل البحري .

قائمة

المصادر و المراجع

قائمة المصادر والمراجع

اولا : قائمة المصادر :

1- الاوامر :

الأمر رقم 76-80 والمعدّل بالقانون 98-05 بتاريخ 25 يونيو 1998)، المتضمن القانون للبحري الجزائري لعام 1998 .

امر رقم 07-05 الموافق 13 مايو 2007 يعدل ويتمم للأمر رقم 75-58 الموافق 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، جريدة رسمية، عدد 31، سنة 2007

2- المعاهدات الدولية :

معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن سنة 1924

3-المراسيم :

المرسوم التنفيذي رقم 19- 157 ينظم نقل البضائع بحرا بما في ذلك إجراءات الشحن والتفريغ المتواجد في الموانئ و العبور لسنة 2019 .

ثانيا : المراجع :

1-الكتب :

1- أمين النحراوي ، الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، مصر 2009.

2- جمال الدين كريم، التشريعات البحرية والنقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر 2018.

3-عز الدين خليل، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر ، 2018.

- 4- عبد العزيز عبد الله الشامي :القانون البحري والنقل البحري الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2016.
- 5- محمد سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر 1993
- 6- عبد العزيز عبد الله الشامي، القانون البحري والنقل البحري الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.
- 7- رقية عواشرية ، موجز محاضرات القانون البحري، محاضرات أقيت على طلبة السنة الرابعة نظام كلاسيكي جامعة قسنطينة 1 كلية الحقوق 2013/2012.
- 8- محمد نصر محمد ، الوجيز في قانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة. مكتبة القانون و الاقتصاد م ع س الرياض، ط2 سنة 2012 .
- 9- سامي جاد الحق ، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، الملاحة في المضائق الدولية، الملاحة في أعالي البحار، الحقوق السيادية للدول الساحلية. الجامعة الجديدة، مصر 2012.
- 10- كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية و المرشد البحري ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1999، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر 2000.
- 11- نجيب شلهوب ، أنواع السفن، مسؤولية الربان، الملاحة الساحلية والدولية، العقود البحرية، التصادم، الإنقاذ ، منشورات الحلبي الحقوقية - بيروت ، لبنان 2005
- 12- محمد السيد الفقى ،القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر 2007 .
- 13- مصطفى كمال طه ، القانون البحري دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر 2012
- 14- محمد نصر محمد ، الوجيز في قانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة. مكتبة القانون و الاقتصاد ط02 م ع س الرياض 2012

15- محمد زهدور المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة ، دار الحادثة للطباعة و النشر ، لبنان 1990.

16- محمد عبد العزيز شتيوي، *دليل القانون البحري*، دار الفكر الجامعي ،بيروت، لبنان ط1 . 2015 .

2- المذكرات :

درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أوبكر بلقايد، تلمسان ، سنة 2019.

3- المقالات :

¹- بورطال امينة الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ،عدد 3 جامعة تلمسان 2015 .

2- محمد بن عمار تحديد مسؤولية مالك السفينة المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية جامعة سوسف بن خدة الجزائر المجلد 32 ، العدد 4 مارس 1995.

3- درويش مريم ، مدى مسؤولية مجهز السفينة عن التصادم الناشئ عن عملية القطر والإرشاد المجلة للجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس ،جامعة بو بكر قايد تلمسان 2014 .

4- محمد بن عمار، تحديد مسؤولية مالك السفينة ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، جامعة الجزائر ، المجلد 32 ،العدد الرابع ، سنة 1995.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
/	شكر و عرفان
/	إهداء
أ	مقدمة
الفصل الأول: التنظيم القانوني و العملي للتسيير الملاحي	
2	المبحث الأول : التنظيم القانوني للتسيير الملاحي
2	المطلب الأول: مفهوم التسيير الملاحي
3	الفرع الأول: تعريف التسيير الملاحي و أنواعه
12	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للتسيير الملاحي:
13	الفرع الثالث: أركان عقد التسيير الملاحي:
14	المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة على التسيير الملاحي:
14	الفرع الأول: أطراف التسيير الملاحي:
19	الفرع الثاني: التزامات أطراف التسيير:
27	المبحث الثاني: الايطار العملي لعقد التسيير الملاحي:
27	المطلب الأول: الإجراءات المتممة لعملية التسيير الملاحي (نقل بحري للبضائع
28	الفرع الأول: مراحل عملية التسيير الملاحي:
30	الفرع الثاني: الوسائل المعتمدة في عملية التسيير الملاحي:
30	الفرع الثالث: نموذج عقد تسيير ملاحي:
الفصل الثاني: التنظي القانوني و العملي للتسيير التجاري	
33	المبحث الأول: التنظيم القانوني للتسيير التجاري
33	المطلب الأول: مفهوم التسيير التجاري و خصائصه

34	الفرع الأول: تعريف التسيير التجاري و خصائصه
35	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للتسيير التجاري
36	الفرع الثالث: أركان عقد التسيير التجاري
38	المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن عقد التسيير التجاري
38	الفرع الأول: التزامات أطراف عقد التسيير التجاري
40	الفرع الثاني: أهمية عقد التسيير التجاري البحري
41	الفرع الثالث: المسؤولية المترتبة عن عقد التسيير التجاري
43	المبحث الثاني: الإطار العملي لعقد التسيير التجاري
44	المطلب الأول: الإجراءات المتممة لعملية التسيير التجاري بميناء سكيكدة
46	الفرع الأول: الوسائل المكرسة في عملية التسيير التجاري
48	الفرع الثاني: مراحل عملية التسيير التجاري
50	المطلب الثاني: نموذج تطبيقي لعقد التسيير التجاري
50	الفرع الاول : عقد النقل البحري للبضائع
53	الفرع الثاني: التعليق على بعض النماذج القضائية
56	خاتمة
59	قائمة المصادر و المراجع
	فهرس المحتويات