

تنظيم النقل البحري للأشخاص في التشريع الجزائري  
*Regulating the maritime transport of person in the Algerian  
legislation*



عينين فضيلة،<sup>1</sup>

<sup>1</sup>جامعة بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، الجزائر 1 ،

medaouab2009@gmail.com



تاريخ النشر: 2022/11/24

تاريخ القبول: 2021/06/15

تاريخ الإرسال: 2021/06/03

**ملخص :**

تهدف هذه الدراسة الى تشخيص طرق النقل البحري للأشخاص , من حيث أدائه لوظيفة ربط جميع قطاعات الاقتصاد الوطني والأجنبي وخدماتها ببعضها البعض , باعتبار شبكات النقل البحري هي الشرايين التي يتدفق من خلالها النشاط الاقتصادي العالمي ، يتحمل الناقل البحري مجموعة من الأعباء التنظيمية ، فرضتها الأعراف والقواعد القانونية الوطنية منها والدولية ، تسيرها أجهزة و هياكل نوعية ، توصلنا في الأخير إلى ضرورة تقديم خدمة النقل البحري مقابل ضمان السلامة المادية و المعنوية للركاب و الأمتعة .  
**الكلمات المفتاحية :** التجارة الدولية ، عقد النقل البحري ، طبيعة النقل البحري ، تسيير النقل البحري .

**Abstract:**

this study aims to diagnose people s maritime transport routes in terms of its performance of the function of linking all sectors of the national and foreign economy and their services to gathers . considering that maritime transport networks are the arteries through which global economic activity flows . the maritime carrier bears a set of regulatory burdens imposed by national and international customs and legal rules . run by quality agencies . and we finally came to the need to provide maritime transport service in exchange for ensuring the physical and

moral safety of passengers and luggage in addition to preparing the ship in terms of technical equipment necessary for travel .

**Keywords:** International trade ; maritime transport contact ; nature of shaping ; maritime transport management .

1- المؤلف المرسل: عينين فضيلة، الإيميل: [authora.s@mail.com](mailto:authora.s@mail.com) مقدمة :

اجتمعت أغلب الآراء على تقسيم النقل بحسب وسائله ، أي جوي بحري و بري وبحسب نطاقه الجغرافي أي داخلي وخارجي ، فيتحقق النقل إما بطائرة أو باخرة أو مركبة ، ونحن نجد أن هذا التقسيم يمكن أن يصلح في بعض المجالات دون الأخرى ، التي تعكف إلى استغلال التكنولوجيا الحديثة لخلق نمط سير جديد يستهويه المسافر الراغب في الاستمتاع ، والذي قد يجمع كل هذه الأنماط في رحلة واحدة ، وهو ما تؤكد باستخدام مركبة طائرة وعائمة في نفس الوقت .

كما يتحدد النقل بحسب الرغبة الذاتية لكل متنقل ، وبالطريقة التي يستهويها وما يتلاءم مع قدرته المادية والبدنية ، فيتحدد نوع النقل بمعيار شخصي ذاتي وموضوعي ، فإذا كانت الرغبة استكشافية وتطلعية و حب التجديد ، فهو يسعى إلى بلوغ مناطق لم يزرها من قبل باستعمال وسائل نقل تتلاءم معها، وتستجيب لحالته الصحية والعمرية ، كالتزلج على الماء بالنسبة لكبار السن ، وركوب المصاعد الهوائية بالنسبة للأشخاص الذين يعانون من الخوف من المرتفعات ، كما يخضع اختيار وسيلة النقل الى الظروف المادية لطالبا كما هو الحال بالنسبة للنقل البحري - مقارنة بالنقل الجوي - خاصة نحو دول أجنبية .  
أهمية الدراسة :

تشمل أهمية الموضوع تفصيل بعض القواعد المنظمة للنقل البحري للحفاظ على الالتزامات العامة في مجال التعاقد ، من خلال ما توصل إليه المشرع من سبل للوقوف على مجمل النظم القانونية لمسايرة الحاجة الى تنقل الأشخاص بحرا .  
هدف الدراسة :

إذ كان تحديد النقل وتنوعه يخضع لمطالب ذاتية وشخصية ، كان لابد علينا أن نشير الى فائدته من خلال ابراز المعايير التنظيمية للتعامل معه ، والتي على أساها يمكن توزيع شبكات النقل البحرية المختلفة لتستجيب لجميع الرغبات الاجتماعية بنماذج موحدة ، ولقد أورد المشرع الجزائري عدة معايير يتم على أساسها إدراج نوع معين من النقل ضمن المشاريع الكبرى التي تتطلب عناية وأولوية خاصة من الدولة ، خاصة اذا كان مجاله بحري .  
الاشكالية :

تحدد الإشكالية حول ما يلي : ما هو البناء التنظيمي المسير والمركبي لخدمات النقل البحري في الجزائر ؟  
منهجية الدراسة :

من أجل تحقيق أهداف المداخلة ، تم اتباع المنهج الوصفي و التحليلي ، حيث ساعد اتباعه في التعريف بالأبعاد الرئيسية لمشكلة الدراسة ، مستعملين في ذلك مجموعة من النصوص التشريعية و التنظيمية ، بالإضافة الى الآراء الفقهية.  
المحاور الرئيسية للبحث :

أهم المحاور التي شملتها هذه الورقة البحثية ما يلي :

المحور الأول : الاطار المفاهيمي لعقد النقل البحري

أولا - المقصود بالنقل البحري

ثانيا - طبيعة النقل البحري

المحور الثاني : البناء التنظيمي للنقل البحري

- أولا - مشتملات النقل البحري  
ثانيا - البناء المؤسساتي للنقل البحري  
المحور الثالث : آثار عقد النقل البحري للأشخاص  
أولا - بالنسبة للراكب  
ثانيا - بالنسبة للناقل البحري  
1. الاطار المفاهيمي لعقد النقل البحري :  
1.1. المقصود بالنقل البحري :

ان الاعتماد على النقل بصفة عامة و النقل البحري بصفة خاصة ضرورة ملحة على جميع الأصعدة ، و مظهر من مظاهر التنظيم القانوني للعلاقات التجارية الناشئة بين الدول ، سواء تضمنت نقل البضائع أو الأشخاص ، و هو بذلك أداة لتنفيذ عملية النقل و ما يتصل بها من عقود .

#### 1.1.1. تعريف النقل البحري في القانون الجزائري :

يعد النقل البحري مظهر من مظاهر الاستغلال التجاري للبيئة البحرية ، بالاستعانة بالسفن كأداة الملاحة البحرية (4) ، ومادامت فكرة التنقل قائمة على اتفاق الأطراف ، فإننا نرجع إلى القواعد العامة في تعريفها للعقود ، حيث نصت المادة 54 من القانون المدني على أن " العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما " .

كما جاء تعريف المشرع الجزائري لهذا النقل كما يلي : " بأنه مجموع نشاطات نقل المسافرين والبضائع عن طريق البحر " (5) . و نجده بذلك قد وسع من مفهوم النقل ليشمل بالإضافة إلى تغيير المكان كافة الخدمات التي تتطلبها الرحلة عند ذكره بأنه مجموع النشاطات .

#### 2.1.1. تعريف النقل البحري في الاتفاقيات الدولية :

نركز في هذا المجال على تعريف النقل البحري وفق اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ، الى جانب

معاهدة هامبورق لسنة 1978 الخاصة بالنقل الدولي للبضائع ، و أخيرا قواعد روتردام لسنة 2008 .

**2.1.1.1. اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن (6) :**

" ينطبق على عقود النقل المثبتة في سند الشحن أو بأي وسيلة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا ، ابتداءا من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل و حامل سند الشحن "

**2.1.1.2. معاهدة هامبورق لسنة 1978 الخاصة بالنقل الدولي للبضائع (7):**

" وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل و تلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ، و يتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة و ينشأ من التعهد وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الاذن لحاملها " .

**2.1.1.3. قواعد روتردام لسنة 2008 (8) :**

" عقد يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان لأخر مقابل أجره النقل ، و يجب أن ينص العقد على النقل بحرا ، و يجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى و يمكن أن يتضمن عمليات نقل متعدد الوسائط أو النقل المختلط . "

**2.1. طبيعة النقل البحري :**

يكون النقل بحري اذا تم بواسطة سفينة نقل الأشخاص أو البضائع و تمت العملية بحرا و يسمى النقل في هذه الحالة بعقد النقل البسيط ، كما يكون مركب اذا تم جزء منه جوا أو برا و الآخر بحرا ، و في هذه الحالة يطبق القانون البحري على التعامل البحري فقط كما ورد في المادة 769 من القانون البحري.

**1.2.1. باعتباره عقد قائم بذاته :**

يعتبر عقد النقل البحري عقد رضائي و مسمى و زمني كما يلي :

**1.1.2.1. عقد رضائي :**

يتم النقل البحري بمجرد تطابق رغبة الناقل في السفر وإعلانه عنها ، مع عرض الناقل لإستعداده لتولي عملية النقل بحرا ، ويعتد برضائية هذا العقد حتى وإن تولت مكاتب خاصة عملية إبرامه بدلا من الناقل ، أو تولّى شخص إقتناء تذكرة السفر بدلا من الراكب ، مادامت البيانات الشخصية له مدونة،  
**1.2.1.2. عقد مسمى (9):**

فقد تولى المشرع الجزائري تنظيمه وبين أحكام وشروط تنفيذ إلتزاماته والمسؤولية عند الإخلال به في الباب الخامس من القانون البحري الجزائري،  
**1.2.1.3. عقد زمني :**

والذي يكون الزمن عنصر جوهري فيه، باعتباره المقياس الذي يقدر به محل العقد، ولا يمكن تصويره إلا مقترن بالزمن (10)، كتسديد السائح لمبلغ معين للناقل، نظير خدمات رياضية مائية يتلقاها في عرض البحر لمدة معينة، وفي هذه الحالة يرتبط الثمن بالمدة التي تمكّن السائح بالاستفادة من الخدمات، وكل إنقاص في الوقت المقرر لها، يفوت على السائح تلك المتعة ،  
**1.2.2.1. باعتباره عقد ربحي :**

ينطبق الوصف المادي لعقد النقل البحري على عدة ميزات منها  
باعتباره عقد تجاري بالنسبة للناقل البحري و معاوضة بالنسبة للطرفين .  
**1.2.2.1.1. عقد تجاري بالنسبة للناقل البحري:**

باعتباره يهدف إلى تحقيق الربح، ولا يعدّ كذلك إلا إذا صدر في نطاق مشروع، سواء كان الناقل البحري فرد أو شركة أو شخص من أشخاص القانون العام (11)، أما أعمال النقل المنفردة - التي يتولاها السائح بنفسه على متن مركبة للنزهة يملكها هو - فلا تعد عمل تجاري حتى وإن اصطحب معه عائلته أو بعض الأصدقاء، وبالتالي لا تكسبه صفة التاجر . ويجد البعض أن اعتبار عقد النقل البحري تجاريا بالنسبة للناقل البحري يتوجب أن يكون في حالة إيجاب دائم، ولا يجوز له الإمتناع عن تلبية طلب النقل إلا إذا أبدى أسباب معقولة (12)،

### 2.2.2.1. هو عقد معاوضة (13) :

وهو ما أكده المشرع الجزائري فيما يلي (14): " تشمل عبارة أرباح الأعمال دون الاقتصار على ذلك .... وعمليات النقل الداخلي وتوفير الخدمات ...". وعبارة دون الاقتصار على ذلك تدخل في نطاقها جميع عمليات النقل البحري .

### 2. البناء التنظيمي للنقل البحري :

كفل المشرع الجزائري تنظيم النقل البحري فجعل تسييره يخضع للإدارات البحرية المحلية (15) ، فقد كلفت مديرية البحرية التجارية والموانئ(16) بشؤون النقل البحري من بينها ؛ تقنين ومراقبة كيفية استعمال البحر في مجال البحرية التجارية واستغلال الموانئ والنشاطات الملحقة في إطار التشريع المعمول به ، بالإضافة إلى تنظيم ومراقبة المهن البحرية والمينائية وحرفها وتقييم إمكانيات تطويرها ، وتضم هذه المديرية أربع مديريات فرعية .

### 1.2. مشتملات النقل البحري :

تمثل أحكام القانون البحري ضمانات قانونية توفر الحماية لمتلقي الخدمة البحرية ، خاصة اذا سجلت أخطاء أثناء تنفيذ عقد النقل البحري .

### 1.1.2. مجال النقل البحري :

تعتمد عملية النقل البحري على الملاحة البحرية ، والتي تمارس في عرض البحر أو في المياه الداخلية بواسطة سفن لتحقيق ما يلي (17) :

#### 1.1.1.2. 1. نقل المسافرين ،

#### 1.1.1.2. 2. تقديم خدمات الإرشاد والقطر والإسعاف والبحث العلمي (18) ،

1.1.1.2. 3. يدخل ضمن الرحلة إذا تخللت الرحلة صيد الأسماك والنزهة بقصد الترفيه(19).

أما الوسيلة المستعملة في النقل فهي في الغالب السفينة ، وهي مركبة صالحة للعمل في الملاحة البحرية ، إذا تم بقطع المسافة عبر البحر في النطاقات المكانية التالية:

- أعالي البحار: يتم بين الموانئ الوطنية و أجنبية مهما كانت قريبة،
- الساحلية : تقوم بها السفن انطلاقا مما يلي:

أ- وطنية: إذا وقعت بين ميناءين يقعان في إقليم ذات الدولة،

ب- دولية: إذا وقعت بين ميناءين يقعان في دولتين مختلفتين(20).

### 2.1.2. أداة النقل البحري :

تتم عملية النقل بواسطة السفينة ، والتي اعتبرها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري بأنها : " كل عمارة بحرية أو آلية عائمة ، تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو قطرها " . وبذلك يكون المشرع قد وسّع من مفهوم السفينة ليشمل كل آلية مقطورة تؤدي مهمة السفر عبر البحر ، بشرط إظهار شخصيتها عن طريق الاسم (21)، الحمولة ، ميناء التسجيل والجنسية .

عرّف المشرع الجزائري السفينة بأنها كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو قطرها قد وسع من مفهوم السفينة تشمل كل آلية مقطورة تؤدي الاسم (22) الحمولة وميناء التسجيل والجنسية.

كما قسم مناطق الملاحة كما يلي: الملاحة الساحلية الضيقة، الملاحة بالمساحة ، وأخيرا الملاحة البعيدة المدى (23) يتم تقسيمها إلى ملاحة ساحلية محدودة وغير محدودة كما ورد في المرسوم التنفيذي رقم 08- 57 السابق ذكره. يكون نطاقها في كل الأحوال عرضا البحر (24) .

### 2.2. البناء المؤسساتي للنقل البحري :

يرتّب عقد النقل البحري ضرورة تهيئة السفينة و خلوها من العيوب التي تعيق عملية النقل ن الى جانب تزودها بكل الوثائق القانونية كما أكدته المادة

189 من القانون البحري و التي جاء فيها " كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من السلطة الادارية البحرية"

### 1.1.2.2. أجهزة الاشراف :

تشمل أجهزة الاشراف ما يلي :

#### 1.1.2.2.1. المديرية الفرعية للنقل البحري:

كلفتم بعدة مهام من بينها ما يلي :

#### 1.1.2.2.1.1. ترقية النقل البحري وتطويره،

1.1.2.2.2. القيام بدراسات اقتصادية للنقل البحري وتحليل دراسات سوق النقل البحري،

1.1.2.2.3. تسليم الإعتمادات والرخص الإدارية التي تدخل في إطار مجال اختصاصها ، طبقا للتنظيم المعمول به.

لعل أهم ما يرتبط بصناعة النقل البحري ؛ هو اهتمام هذه المديرية الفرعية بضبط النشاطات التي تقام في عرض البحر في مناطق محددة بعينها وليست عشوائية، مع تطبيق أنظمة حمائية للبيئة البحرية لكل مستغلها.

#### 1.1.2.2.2. المديرية الفرعية للسلامة والأمن البحريين والموانئ :

من بين ما كلفتم به ما يلي:

1.1.2.2.1.2. المشاركة مع الهيئات المعنية في سلامة الملاحة البحرية والامتثال لشروط العمل البحري وحماية وإنقاذ الأرواح البشرية في البحر، والوقاية من التلوث البحري،

1.1.2.2.2.1.2. ترقية سلامة وأمن البحر والموانئ وسلامة استغلال الموانئ والنشاطات البحرية،

1.1.2.2.3.1.2. المشاركة في التحريات حول أحداث وحوادث البحر، وفقا للتنظيم المعمول به .

إن تكليف هذه المديرية بالسلامة والأمن البحريين يهدف إلى وربطهما بالحماية الجسدية للراكب من كل حادث بحري الى جانب سلامة البيئة البحرية .

### 2.2.2. أجهزة الترقب :

تشمل أجهزة الترقب ما يلي :

### 2.2.2.1. المديرية الفرعية للمنشآت الأساسية المينائية :

من بين ما كلفت به ما يلي:

2.2.2.1.1. ترقية الهياكل الأساسية للموانئ وتطويرها وعصرنها،

2.2.2.1.2. دراسة مشاريع إقامة الموانئ وتوسيعها وتحديد الارتفاقات التي

تلق بها،

2.2.2.1.3. السهر على تحديد معايير وتقنيات استعمال وصيانة المنشآت

الأساسية والتجهيزات المينائية.

### 2.2.2.2. المديرية الفرعية للمنشآت المتناية :

كلفت بعدة مهام أهمها ما يلي :

2.2.2.2.1. دراسة وتنشيط النشاطات والأشغال التي يمكن تقديمها على

مستوى الموانئ وضبطها عند الاقتضاء،

2.2.2.2.2. ضمان متابعة تطوير وترقية التكوين المتعلق بالمهن المساهمة

في نشاطات الموانئ وإعداد حصيلة عن ذلك، بالاتصال مع الهياكل المعنية

التابعة للوزارة،

2.2.2.2.3. جمع الإحصائيات المرتبطة بنشاط الموانئ ومختلف مؤشرات

الأداء ومعالجتها وتخليها.

### 3. أثار عقد النقل البحري للأشخاص :

يعتبر النقل البحري للأشخاص بمثابة عقد ملزم لجانبين ، يفرض عدّة

التزامات متقابلة بين أطرافه سواء بالنسبة للراكب أو الناقل .

### 1.3. بالنسبة للراكب :

من بين ما يلتزم به الراكب ما يلي :

### 1.1.3. دفع أجرة السفر كاملة :

وهذا مقابل الخدمة التي يتلقاها ، وهي الوصول إلى المحطة البحرية المتفق عليها ، ويتسلم لقاء ذلك تذكرة السفر ،

### 1.1.3.2. الحضور إلى السفينة في الوقت المحدد للركوب:

هو الوقت المحدد في تذكرة السفر، كما أكدته المادة 830 من القانون البحري، حتى تتمكن المصالح الإدارية من القيام بعمليات التأكد من هويته ووثائق المسافرين، بالإضافة إلى فحص الأمتعة التي يمكنه إحضارها،

### 1.1.3.3. التقيد بتعليمات طاقم السفينة:

كما ورد في المادة 838 من القانون البحري، حيث يراعي السائح القواعد المطبقة لحفظ النظام والآداب على متن السفينة باعتبار النقل عمومي يضم غيره من الركاب.

### 2.3. بالنسبة للناقل البحري:

من بين ما يلتزم به الناقل البحري ما يلي:

### 2.3.1. تسليم تذكرة السفر:

جاء ذكرها في المادة 826 من القانون البحري، وهي وصل إما اسمي أو لحامله، يجوز تداوله ،

### 2.3.2. إيصال الراكب وأمتعته :

وهو محور عقد النقل البحري ، لأن الغرض منه هو التمكين من الوصول إلى المكان المتفق عليه،

### 2.3.3. ضمان المرور إلى السفينة:

حيث يلتزم الناقل بمراقبة تجهيز الممرات الخاصة بالعبور ،

### 2.3.4. تجهيز السفينة :

يوفر الناقل جميع ضروريات ما تتطلبه شقة عادية، وهو سبب تسميتها بالعمارة البحرية . وقد جاءت الإشارة إليها في القانون البحري في نصوص

منفرقة منها المادة 834 - الفقرة الثانية – من القانون البحري، والتي ورد فيها:  
" ... المؤونة للسفرة المقصودة ..."

### 2.3.5. ضمان سلامة الراكب وأمتعته :

يلتزم الناقل البحري خلال تنفيذ عقد النقل البحري بتحقيق نتيجة ، وهي السلامة الجسدية والبدنية للراكب ، كما أكدته المادة 842 من القانون البحري ، والمدة التي يعتد بها هي وقت التنفيذ الفعلي للعقد، وتحقيقها مرتبط بمتانة السفينة وخضوعها للمراقبة التقنية ، وكفاءة طاقم القيادة البحرية ، ويبقى التزام الناقل البحري قائما، سواء كانت السفينة متوقفة أو في حالة سير في عرض البحر، أو في المحطة البحرية ، كما يلتزم الناقل بضمان السلامة ، في جميع الأمكنة التي يكون فيها تحت الحراسة الفعلية للناقل ، مادام تواجهه بها هو في الأساس تنفيذ لعقد النقل البحري ، وفي نطاقه الزمني.

### الخاتمة :

إن النظرة الإجتماعية للنقل البحري لا تختلف عن واقعها المالي بفعل الإختلالات الميدانية ، لكن هذا لم يقضي على الجهود المبذولة لتطويره ، بفعل ارتفاع أسعار بعض الرحلات في بعض المناطق الأكثر ترددا للركاب و قلة الموانئ ، مما يؤدي في الغالب إلى وقوع حوادث بحرية خطيرة أو التأخيرات عن ميعاد الإنطاق أو الوصول ، بالإضافة إلى الصعوبات التي تواجهها شركات النقل العامة التي تباشر رحلات بحرية منتظمة فتضطر إلى دفع مبالغ التأمين الإلزامية ورواتب ومصاريف طاقم الباخرة من دون اكتمال حجوزات المقاعد، حيث تضطر إلى تركها شاغرة بفعل التوجه نحو الخطوط الخاصة بفئة السياح ، التي يسيرها خواص سواء كانت ملك لهم أو مؤجرة مما يجبر الشركات الأخرى إلى مسايرتها في الأسعار وإلا اختفت .

من أجل معالجة البعض من هذه الإختلالات و تحرير النقل البحري داخل المجتمع ، يتعين إستعمال الخطوط الجوية الداخلية إلى جانب الخطوط الجهوية للتصريح بقبالية السفن في الهبوط المتعدد الجهات خاصة عند إقبال

بعض التنظيمات إلى تأجير السفن بدل استغلالها لارتفاع السيولة والتكلفة وقلّة الأرباح.

إلى جانب هذا كله ، يتعين إخضاع الفضاء البحري لتنظيمات القسمة الجدّ صارمة ، للتقليل من الحوادث البحرية ، ودفع شركات الرحلات إلى معالجة التأخيرات ، ببرمجة رحلات خاصة في الأوقات التي تشهد ركود أو تأخير السفن .

نخلص من كل ما سبق ذكره ، أن المشرع الجزائري نظم عملية النقل البحري وفق نصوص قانونية مستمدة أغلب أحكامها من الاتفاقيات الدولية ، خاصة وأن مجال هذا النشاط يتسع لدول أخرى ، وهو الأمر الذي يتطلب سن برامج مشتركة تكون متوافقة مع حالة ووضعية كل ساحل ، في ظل الاهتمام بما يلي :

- 1- تحسين المنظومة التربوية والتكوينية ، وتكييفها مع المتطلبات العصرية، والتي تشمل الأعوان والإطارات المكلفة باستقبال الركاب ، على مستوى شركات النقل البحرية وشرطة الحدود والجمارك،
- 2- وضع نظام تسهيلات النقل البحري ، وتبسيط منح تأشيرات الدخول للجزائر ، مع فرض سرعة التعامل الإداري .
- 3- فتح المجال للدفع المؤجل و بالتقسيط ، بالأخص الجالية الجزائرية المقيمة بالخارج
- 4- اشراك الجمعيات و المؤسسات الحقوقية و الاجتماعية لطرح انشغالات مختلف الشرائح الاجتماعية بصدد تحسين خدمات النقل البحري.

#### التهميش و الإحالات :

- 1- سورة الرحمان، الآية 34.
- 2- سورة الرحمان ، الآية 33 .
- 3- سورة هود ، الآية 41 .

- 4- د. هالي دويدار, النقل البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، الطبعة الأولى ، سنة 2008 ، ص 157 .
- 5- الفقرة الأخيرة من المادة 210 من الأمر رقم 76- 80 ، المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ، الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976، والمتضمن القانون البحري ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98- 05 ، المؤرخ في 25 ربيع الأول عام 1419 هـ ، الموافق لـ 25 جوان سنة 1998.
- 6- اتفاقية بروكسل الدولية الموقعة في 25 أوت سنة 1924 ، و التي دخلت حيز التنفيذ سنة 1931 ، عدلت بموجب بروتوكول فسبي الأول سنة 1968 و الثاني سنة 1979 ، و التي انضمت اليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64 – 70 ، المؤرخ في 02 مارس سنة 1964 ، ج ر ع 28 1964 .
- 7 - اتفاقية الامم المتحدة هامبورق للنقل الدولي للبضائع ، المؤرخة في 31 مارس 1978 ، المادة 01 فقرة 07 .
- 8 - اتفاقية الأمم المتحدة روتردام المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا ، الموقعة في 11 ديسمبر سنة 2008 .
- 9 - يكون هذا النقل عقد مسمى إذا تولى المشرع تسميته، وإذا لم يبين أحكام بعض النشاطات السياحية بالتفصيل ، فإن هذا لا يجردها من صفة العقد المسمى، وإنما يتم الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني ، باعتبارها الشريعة العامة.
- 10 - عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام، مصادر الإلتزام، الجزء الأول ، مرجع سابق ، ص 166.
- 11 - مصطفى كمال طه ، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري ، بيروت ، لبنان ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، سنة 2006 ، ص ص 41 -42.
- 12 - هاني دويدار، مرجع سابق ، ص 33.
- 13- أنماط تحقيق الربح في البيئة البحرية متعددة، بين إستخراج المعادن والبتترول من قاع البحار والمحيطات و مَدَّ خطوط الإتصالات السلكية وغيرها، وإستغلال الملاحة البحرية للأغراض التجارية كالنقل البحري والإرشاد والقطر، ومنها الأغراض غير التجارية كالصيد السياحي وملاحة النزهة والرياضات المائية، وبعد النقل البحري في طليعة الإستغلال التجاري للبيئة البحرية . هاني دويدار، نفس المرجع، ص 157.
- 14 - المادة 07 من المرسوم الرئاسي رقم 15- 337، المؤرخ في 15 ربيع الأول عام 1437 هـ، الموافق لـ 27 ديسمبر سنة 2015، المتضمن التصديق على الإتفاقية بين

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة العربية السعودية لتجنب الإزدواج الضريبي ولمنع التهرب الضريبي في شأن الضرائب على الدخل وعلى رأس المال، الموقعة بمدينة الرياض بتاريخ 19 ديسمبر سنة 2013، ج ر ع 01 . س 53 ، الصادرة في 25 ربيع الأول عام 1437 هـ ، الموافق لـ 06 يناير سنة 2016.

15- المادة 01 من الأمر رقم 76-80 ، المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ ، الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 ، والمتضمن القانون البحري ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 ربيع الأول عام 1419 هـ ، الموافق لـ 25 جوان سنة 1998.

16 -المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 10-98 ، المؤرخ في 02 ربيع الثاني عام 1431 هـ ، الموافق لـ 18 مارس سنة 2010 ، المتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل .

17 - المادة 01 من من الأمر رقم 76-80 ، السابق ذكره

18 - فإذا كانت خدمات النقل البحري تحقق في جانبها المتعلق بنقل المسافرين وصيد الأسماك والنزهة بقصد الترفيه بعد سياحي ، فإن عرض خدمات الإرشاد والقطر والإسعاف والبحث العلمي تعد من العقود المساندة التي تحتاجها المركبات البحرية في نشاطها البحري ، ذلك أن السفينة في دخولها وخروجها من الموانئ أو في سيرها في القنوات المائية أو بعض الخلجان تحتاج إلى إرشاد كي تتجنب العوائق البحرية ، كما أنها تحتاج إلى قطر بحري كي تتمكن من الوقوف في الأرصفة ، وتعتبر هذه الأعمال سياحية كالاستعانة بمرشد بحري له خبرة ملاحية في ممرات الميناء قصد توجيه السفينة وحمايتها من أي عرض بحري يمكن أن يجله الربان أثناء التنقل في عرض البحر، للإطلاع أكثر على هذه المساعدات البحري راجع في ذلك د. عبد القادر العطير ، د. باسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة ، عمان ، الطبعة الأولى ، سنة 2009 ، ص 186 وما بعدها.

19-المادة 162 من الأمر 76-80 ، السابق ذكره

20- د. هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص من 172 حتى ص 174.

21 - نظم المشرع الجزائري أسماء السفن بموجب القرار المؤرخ في 28 شعبان عام 1409 هـ، الموافق لـ 05 أبريل سنة 1989، الذي يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، ج ر ع 20 . س 26 ، الصادرة في 12 شوال عام 1409 هـ، الموافق لـ 17 مايو سنة 1989

- 22 - وقد أصدر المشرع الجزائري القرار المؤرخ في 28 شعبان عام 1409 هـ ، الموافق لـ 05 أبريل سنة 1989 ، الذي يحدد شروط منح أسماء السفن و تغييرها ، المؤرخة في 12 شوال عام 1409 هـ ، الموافق لـ 17 مايو سنة 1989.
- 23 -المادتين 163 و 164 من الأمر رقم 76- 80 ، السابق ذكره.
- 24- يختلف هذا النقل عن النقل النهري من حيث نطاق توزيعه . و الذي أعتبره البعض بأنه نقل تنصدره الأنهار وغيرها من المسطحات المائية غير البحار ، و تكون ممتدة فوق اليابس ، وتشهد مؤخرا العديد من الاهتمامات لما تتميز به من هدوء مياهها وتحركها في اتجاه معين واستخدامها لوسائل بسيطة ، راجع د. طارق عبد الفتاح الشريعي ، اقتصاديات النقل السياحي ، مرجع سابق ، ص 130 . وينتشر هذا النوع من النقل في الدول التي توجد بها أنهار طويلة حيث تستخدم فيه البواخر السياحية والقوارب الشراعية والتجارية ويمكن استعماله كوسيلة نقل للفنادق العالمية .

### قائمة المراجع:

- المؤلفات:
  - حسن علي الذنون، ( سنة 2006 )، المبسوط في شرح القانون المدني، الرابطة السببية، الأردن ، دار وائل.
  - عبد القادر العطير، د. باسم محمد ملحم، ( سنة 2009)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، عمان، دار الثقافة.
  - عبد الرزاق أحمد السنهوري، (بدون سنة النشر)، نظرية الالتزام، مصادر الالتزام، الجزء الأول، بيروت، لبنان، دار إحياء التراث العربي.
  - محمد نصر محمد، (سنة 2012)، الوافي في عقود التجارة الدولية، الأردن، دار الراية الأردن.
  - طارق عبد الفتاح الشريعي، (سنة 2011)، اقتصاديات النقل السياحي، الإسكندرية، مصر، مؤسسة حورس الدولية .
  - هاني دويدار، (سنة 2008)، النقل البحري و الجوي، بيروت، لبنان، منشورات الحلبي الحقوقية.
- النصوص التشريعية والتنظيمية :  
الاتفاقيات الدولية :

- اتفاقية بروكسل الدولية الموقعة في 25 أوت سنة 1924 ، و التي دخلت حيز التنفيذ سنة 1931 ، عدلت بموجب بروتوكول فسبي الأول سنة 1968 و الثاني سنة 1979 ، و التي انضمت اليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64 - 70 ، المؤرخ في 02 مارس سنة 1964 ، ج ر ع 28 1964 .
- اتفاقية الامم المتحدة هامبورق للنقل الدولي للبضائع ، المؤرخة في 31 مارس 1978 ، المادة 01 فقرة 07 .
- اتفاقية الأمم المتحدة روتردام المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، الموقعة في 11 ديسمبر سنة 2008 .

#### الأوامر :

- الأمر رقم 76-80 ، المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ، الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976، والمتضمن القانون البحري ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 ربيع الأول عام 1419 هـ، الموافق لـ 25 جوان سنة 1998.

#### القوانين :

- القانون رقم 01-11، المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 هـ، الموافق لـ 03 يوليو سنة 2001، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات.

#### المراسيم :

- المرسوم رقم 63-351، المؤرخ في 11 سبتمبر سنة 1963 والمتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بالإسترداد المؤقت لمركبات النزهة والطائرات ذات الاستعمال الخصوصي.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-، المؤرخ في 16 أبريل سنة 2002، الذي يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها.
- المرسوم التنفيذي رقم 08-57، المؤرخ في 06 صفر عام 1429 هـ، الموافق لـ 13 فيفري سنة 2008 الذي يحدد شروط منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته .
- المرسوم التنفيذي رقم 10-98، المؤرخ في 02 ربيع الثاني عام 1431 هـ، الموافق لـ 18 مارس سنة 2010، المتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل .

- القرار المؤرخ في 28 شعبان عام 1409 هـ، الموافق لـ 05 أبريل سنة 1989، الذي يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، المؤرخة في 12 شوال عام 1409 هـ، الموافق لـ 17 مايو سنة 1989.