الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الصديق بن يحي - جيجل -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

عنوان المذكرة

مسؤولية مالك السفينة

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون العام

تخصص قانون البحريوالمينائي

إعداد الطلبة:

- ولاج أحمد
- بوطلبة عبد المهيمن

إشراف الأستادة:

سميرة حصايم

لجنة المناقشة

اللقب والاسم	الجامعة	الصفة
الياس مسعودان	جيجل	رئيسا
سميرة حصايم	جيجل	مشرفا
يوسف بوغانم	جيجل	ممتحنا

السنة الجامعية:2023/ 2024م

شكر وعرفان

بداية نحمد الله عز وجل على إنجاز هذا العمل وتوفيقه لنا ومنحه القوة والإرادة والصبر لإنهائه.

وشكر خاص للأستاذةحصايم سميرة لقبولها الإشراف على هذا العمل المتواضع، التي لم تبخل علينا بنصائحها القيمة وتوجيهاتها من بداية هذا العمل إلى نهايته.

كما لاننسى توجيه الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة التي تشرفنا بقبولهم مناقشة هذا البحث، كما نتوجه إلى جميع الأساتذة المحترمين لكلية الحقوق والعلوم السياسية.

وفي الأخير نوجه الشكر إلى كل من ساهم في إنجاز وإتمام هذا العمل العلمي سواء من قريب أو بعيد.

إهداء

الحمد الله الذي انار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على هذا الواجب ووفقنا إلى انجاز هذا العمل. إلى من ساندتي في صلاتها ودعائها إلى من سهرت الليالي تنير دربي، إلى من تشاركني أفراحي وأحزاني إلى نبع العطف والحنان إلى أجمل ابتسامة في حياتي إلى أحن امرأة في الوجود أمي الغالية.

إلى الذي علمني أن الدنيا كفاح وسلاحها العلم والمعرفة، إلى الذي لم يبخل على بأي شيء ودعمني إلى من سعى لأجل راحتي ونجاحي إلى أعظم رجل في الكون أبي العزيز.

إلى من وهبني الله نعمة وجودهم اخوتي وأخواتي مصدر فخري حفظهم الله ورعاهم، الحمد الله الذي أنار درب العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب ووفقنا إلى انجاز هذا العمل.

إلى كل من ساهم معي اهديكم ثمرة نجاحي هذه في هذا العمل المتواضع لكم من فائق الشكر والتقدير.

أحمد ولاج

إهداء

اللهم لك الحمد قبل أن ترضى ولك الحمد إذا رضيت ولك الحمد بعد الرضا، نحمد الله عز وجل أنه وفقنا في إنجاز هذا العمل المتواضع.

أهدي هذا العمل إلى قرة عيني، إلى من جعلت الجنة تحت قدميها... إلى التي حرمت نفسها وأعطتني، ومن نبع حنانها سقتني .... إلى من وهبتني الحياة.... أمي العزيزة حفظها الله.

إلى من يزيدني انتسابي له وذكره فخرا واعتزازا وإلى من سهر الليالي من أجل تربيتي وتعليمي، وجعلني أكبر في أزكى وأطهر فضيلة أبي العزيز حفظه الله.

إلى أخوتي وأخواتي حفظهم الله ورعاهم.

بو طالبه عبد الرحمن

مقدمة

يعتبر النقل البحري من أبرز وأكثر الأنشطة البشرية انتشارا، حيث عرف اهتماما كبير لهذا النشاط قديما وكذا تطوير السفن لقدرتها على تحمل وقطع مسافات طويلة لتنقل لأداء مهمة التجارة والاستكشاف[1]ومع هذا الاهتمام الكبير بالسفن والتجارة البحرية التي أصبحت تمثل مصدرا هاما للقوة الاقتصادية، وكان لا بد من وضع قوانين تحقق الاستغلال الأمثل للمصطلحات المينائية والسفن دون حدوث أي تجاوزات.

كما يعرف ظهور القانون البحري لازمة قديمة ما قبل الميلاد حيث ظهر الأول مرة كأعراف بحرية تتوسط العالم القديم، أين كانت تربطهم علاقة تجارية بحرية في تبادل البضائع كالحبوب والخشب والنسيج.

ففي العصور الوسطى ونتيجة لتطور الملاحة البحرية تم تدوين أعراف بحرية، ألا أن العصر الحديث تميز عن غيره من العصور تم وضع القانون البحري.

في العهد الرماني فقد أقر أن مسؤولية مالك السفينة مسؤولية عقدية وللمضرور مسؤولية تقصيرية فأخذ هذا النظام من الرمان وطبقة المستغلين في البحر حيث كان مالك السفينة يبرم عقدا معشخص أخر على أن يقدم عمله ويكون مسؤولا عن أخطائه مسؤولية مطلقة[2].

[1] بورايق نوال وعامر سمير، مسؤولية النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أدرار، 2021/ 2022. ص7.

[2] خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، 2011/ 2012، ص5 . 6.

وبعد أن ظهرت حركة التشريع في عهد لويس الرابع عشر في فرنسا صدر أول قانون سمي بأمر البحرية عام 1681م تحدد مسؤولية مالك السفينة على أساس ترك السفينة للمضرورين كثرة بحرية لا يمكن للمضرور الا أن يتحمل عليها في حالة قيام مسؤولية مهما بلغت التعويضات[1].

أما النظام أنجلوسكسوني الذي أعتمد على نظام التقدير الجزافي ثروته بحرية خاصة بالتعويضات في حالة حدوث أضرار[2].

تضاربت الجهود الأنظمة في تحديد مسؤولية مالك السفينة وكذا الفقهاء بالبحث عن حلول لهذه المسؤولية خاصة لما فرضة التطور الصناعي وكذا التكنولوجي في العصر الحديث والتي قابلة تطور السفن والتطور التجارة الدولية وتطور البضائع إلى توحيد القانون البحري الدولي وتحديد مسؤولية مالك السفينة ومعالجة القواعد الخاصة به بظهور اتفاقية دولية وأولهم اتفاقية بروكسل الصادرة 1924 إذ جمعت بين التحديد العيني بترك السفينة وأجرتها والتجديد الجزافي أو النقدي للتعويض وجعلت مالك السفينة مخيرا بينهما للتعويض عن الاضرار التي تسبب بها الربان، تابعية البحرية كما أصدرت الاتفاقية بروتكول جديد سنة 1957 لتحديد مسؤولية مالك السفينة حيث حددت مبلغ التعويض عن الاضرار المادية والجسدية وأنظمت إلى هذه الاتفاقية معظم الدول منها الجزائر، بمرسوم تنفيذي 64 ـ 74 الصادر سنة 1964.

[1] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 5 . 6.

[2] خالد محمد المروني، نفس المرجع، ص6.

وقد اعتمد المشرع الجزائري على التقنين الفرنسي قوانين الاتفاقيات الدولية إلى غاية صدور قانون بنظم الملاحة والتجارة البحرية بموجب الامر رقم 76 ـ 80 المؤرخ في 13أكتوبر 1976 وقد ظهرت بوادر الاهتمام بالجانب البحري في القانون الجزائري أكثر منه سنة 1998، حيث صدرت أحكام القانون البحري بموجب القانون 98 ـ 05 المؤرخ في 25 جوان1998 بعد التحولات الكبرى التي عرفتها الجزائر كان أخر تعديل له بموجب القانون 10 ـ 04 المؤرخ في 15/ 2010.

حيث تطرق المشرع الجزائري إلى مسؤولية مالك السفينة والإجراءات التابعة له في الباب الثالث تحت عنوان أصحاب السفينة ومجهزها في المواد من 96 إلى 113.

منه تظهر أهمية الدراسة الحالية فيما يمكن أن تسفر عنه النتائج الإيجابية تفيد في التعرف على النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة وكذا التحديد القانوني له.

كما تعود أهمية هذا الموضوع إلى المستوى العلمي والقانوني من خلال إبراز طبيعة مسؤولية مالك السفينة ووظيفته وإجراءاته والتزاماته والتزامات نحو أطرافه.

وتكمن أهمية هذا الموضوع لدى المشرع الجزائري بتخصيص مكان له في تقنية، فظلا على إبراز طبيعة مسؤولية مالك السفينة والاحكام الخاص به، وأطراف دعوى المسؤولية للبضائع والركاب والجهة القضائية المختصة في الفصل فيها وكذا طرق الطعن فيها وكذا حالات قيام المسؤولية مالك السفينة على التلوث البحري والركاب.

كما تتجلى أهمية موضوع مالك السفينة في الالتزامات التعاقدية والاستثناءات الواردة عليه وتحديد المسؤولية في الجانب الحالي وطرق توزيعها.

هذه المعطيات تقودنا لتعرف على الموضوع من خلال طرح الإشكالية التالية: فيما تكمن مسؤولية مالك السفينة في ضوء القانون البحري الدولي والتشريع الجزائري؟

من خلال هذا موضوع مذكرتنا المتمثل في مسؤولية مالك السفينة فقد اقتضت منا الإجابة على هذه الإشكالية تم الاعتماد على منهجية وظيفة من خلالها عدة مناهج المنهج الوصفي وذلك بالتعرف على موضوع دراستنا أكثر وكذا تقسيم جميع المعلومات والنتائج التي تتعلق بموضوع دراستنا.

المنهج التحليلي كلما اقتضت الامر ذلك في تحليل النصوص القانونية للاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري من أجل تثمين مضمون المذكرة بالمعلومات والأدلة والبراهين القانونية.

المنهج المقارن وذلك من خلال مقارنة بين مختلف الاتفاقيات الدولية وبين القانون البحري الجزائري.

أن أهداف الدراسة عبارة عن انعكاس للتساؤلات في جميع الدراسات ونعلم أن لكل بحث علمي أهداف علمية مسطرة يسعى إلى تحقيقها من خلال النتائج متوصل إليها في نهاية الدراسة ولهذا الموضوع عدة أهداف أهمها:

ـ دراسة الاحكام القانونية المسؤولية مالك السفينة.

ـ دراسة طبيعة مسؤولية مالك السفينة والالتزامات وعناصر الخطأ في مسؤولية مالك السفينة.

ـ دراسة حالات قيام مسؤولية مالك السفينة سواء على التلوث البحري أو المنقولات.

ـ دراسة تحديد مسؤولية مالك السفينة في الاتفاقيات الدولية سواء على الاحكام القانونية ونطاقها.

ـ دراسة تحديد مسؤولية مالك السفينة في التشريع الجزائري في الالتزامات التعاقدية والاستثناءات الواردة عليه والجانب المالي وطرق توزيعها.

وللإجابة على هذه الإشكالية من خلال تقسيم موضوعنا على فصلين، الفصل الأول جاء تحت عنوان ماهية مسؤولية مالك السفينة من خلال دراسة الاحكام القانونية لمسؤولية مالك السفينة والتي تمكن في طبيعة مسؤولية مالك السفينة وعناصر مسؤولية مالك السفينة من جهة ومن جهة أخرى دراسة حالات قيام مسؤولية مالك السفينة والمتمثلة في مسؤولية مالك السفينة على التلوث البحري والركاب.

أما في الفصل الثاني والذي جاء تحت عنوان تحديد مسؤولية مالك السفينة وذلك من خلال دراسة الاتفاقيات الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة المتمثلة في اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ من جهة ومن جهة أخرى دراسة التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة وفق التشريع الجزائري والمتمثلة في الالتزامات التعاقدية والاستثناءات الواردة عليه وكذا الجانب المالي وطرق توزيعها.

بالإضافة إلى الجانب التطبيقي الذي تناولنا في دراسته علاقة مالك السفينة بمديرية الميناء وماذا مسؤوليته في نطاق الحدود المينائية.

الفصل الأول:
ماهية مسؤولية مالك السفينة

تمهيد:

يسأل مالك السفينة عن أخطائه مسؤولية مدنية حيث أنه يتحمل كامل المسؤولية المالية عن الأخطاء التي تنشأ عنه سواء بالتقصير أو بالفعل، باستثناء الخطأ الجسيم قد تمتد المسؤولية من مدنية إلى مسؤولية جنائية، وفي كل الحالات تكون جميع أمواله ضامنة نتيجة هذه الأخطاء مع الإشارة إلى أنه هذه المسؤولية المدنية لا تحصر في التعويض فقط وإنما قد تمتد إلى عقوبة جنائية نتيجة للتطور الاقتصادي الكبير في عمليات التصنيع المتنوعة.

شهدت عمليات النقل البحري للسفن تطورا كبيرا، حيث تحولت من نقل الأشخاص والبضائع إلى نقل النفط والمواد الخام المختلفة، كما زاد استخدام الوقود النووي في عمليات النقل البحري، مما أدى إلى إبرام اتفاقيات دولية لتنظيم تعويضات الاضرار الناتجة عن هذه العمليات فتظهر الاحكام القانونية لمسؤولية مالك السفينة (المبحث الأول).

وفي ضوء هذه التطورات فقد نشأت مسؤوليات جديدة على مالكي السفن. على أنه تجدر الإشارة إلى أن مسؤولية المالك على الركاب هي مسؤولية عقدية تبين حالات قيام مسؤولية مالك السفينة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الاحكام القانونية لمسؤولية مالك السفينة.

عند انطلاق السفينة للإبحار يمكن أن تنجم عن ذلك عدة مخاطر وأضرار سواء للأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها أو البنية البحرية ولا شك أن مالك السفينة مسؤول مسؤولية مطلقة عن أعماله الشخصية التي يرتكبها أثناء الرحلة البحرية ويسأل مدينا وتكون جميع أمواله ضامن لكل الاضرار التي يتسبب فيها بخطته سواء بالنقل أو الترك، وهذا ما نصت عليه المادة الأولى من الاتفاقية بروكسل 1957 حول تحديد المسؤولية ملاك البواخر وكذا المادة 92 من القانون البحري الجزائري ولا يحق له في هذه الحالة طلب تحديد مسؤولية عن تعويض الاضرار بمبلغ محدد الا إذا كانت الاضرار الواقعة على البضائع أو الركاب بسبب أخطاء التابعين هذا ما جاء في قوانين المختلفة وكذا الاتفاقيات الدولية لتحديد مسؤولية مالك السفينة الصادرة عام 1957 وكذا اتفاقية الدعاوى البحرية لعام 1976.

والاصل في مسؤولية مالك السفينة أنها مسؤولية مدنية إلا أن ذلك لا يتعارض مع قيام المسؤولية الجنائية فتترتب عن العمل الواحد مسؤولية مدنية وأخرى جنائية في آن واحد.

وسوف نركز في دراستا على طبيعة مسؤولية مالك السفينة (المطلب الأول) وكذا عناصر مسؤولية مالك السفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: طبيعة مسؤولية مالك السفينة

تختلف عقود النقل البحري للركاب والبضائع في طبيعة الالتزامات التي تفرضها وكيفية اثبات حق المضرور في التعويض في كل منه.

تغيرت المسارات القانونية في مسألة مالك السفينة على مرور الزمن فقد كانت المسؤولية التقصيرية هي المبدأ السائد في القضاء الفرنسي بشأن حوادث الركاب خلال الرحلات البحرية، حيث كان يتعين على المدعي عليه إثبات اهمال مالك السفينة ومع ذلك تبنى القضاء في وقت لاحق المسؤولية العقدية على مالك السفينة أو الناقل، حيث تحول التزام هذا الأخير الى ضمان سلامة الركاب.

أما بالنسبة لنقل البضائع فقد شاهدت التشريعات تباين في الالتزامات المفروضة على الناقل، حيث يتعلق الأمر إما بتحقيق نتيجة (الفرع الأول) أو باتخاذ العناية الواجبة(الالتزام بضمان سلامة الركاب) (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزام مالك السفينة بتحقيق النتيجة:

تخضع مسؤولية مالك السفينة من حيث أساسها للقواعد العامة، وقد تكون هذه المسؤولية عقدية أو تقصيرية تكمن هذه المسؤولية عن الافعال الشخصية لمالك السفينة أو مجهزها.[1]

فالمسؤولية التقصيرية تقوم على أساس الإخلال بالالتزام القانوني وعدم الإضرار بالغير، هذا ما جاء في نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري[2]، المسؤولية العقدية هيالتزام بنقل العيني اولا، الالتزام بعمل، الامتناع عن العمل، تعرف المسؤولية العقدية بأنها

[1] محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003، ص 189.

[2] أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر. ج. ج، عدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

جزاء الإخلال بالالتزامات الناشئة عن العقد أو عدم تنفيذها، والمسؤولية العقدية لا تقوم إلا عند استحالة التنفيذ العيني[1].

في مسؤولية مالك السفينة نظامان مختلفان، النظام الأول يجعل مسؤولية مالك السفينة مسؤولية عقدية، كالتشريع الفرنسي وغيره، أما النظام الثاني يجعل مسؤولية مالك السفينة مسؤولية تقصيرية كالقانون الانجليزي، نتيجة تدخل التشريع في تنظيم أحكامها وإخضاعها لنظام الفعل الضار، غير أن الوضع السائد في أغلب التشريعات الوطنية المختلفة هو نظام مسؤولية مالك السفينة العقدية؛ وهذه القوانين تأخذ بنظام مختلط، حيث تعتبر مسؤولية مالك السفينة مسؤولية تقصيرية في شأن النقل الخاص[2] دون النقل العام.

فتعتبر مسؤولية مالك السفينة في هذا الأخير عقدية وإن اختلف تكييف الالتزام باختلاف موضوع النقل، ففي حالة نقل البضائع فهو التزام بتحقيق نتيجة[3].

وبالنظر إلى التشريع في القانون المدني الجزائري وحسب المادة 176 منه[4]، فمسؤولية المتعاقد بالتنفيذ مسؤولية عقدية ومحل الالتزام العقدي في هذا العقد هو تحقيق النتيجة أو الغاية من النقل البحري وهو توصيل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول سالمة غير معيبة.

يتمثل الالتزام بتحقيق نتيجة في موضوع العقد الذي سعى إليه المتعاقدان إلى إجراء العقد، فمالك السفينة أو الناقل البحري يلتزم بغاية محددة في عقد النقل البحري، وذلك

---

[1] محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي،مرجع سابق، ص 190.

[2] "**يعرف الناقل الخاص على أنه من يتولى نقل البضاعة بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدى دون وجود ادنى التزام يقوم عليه النقل، إذ يمكنه القبول أو الرفض للطلبات المعروضة عليه، فلا تنعقد مسؤوليته إلا إذا وقع إهمال وأقام المضرور الدليل عليه**".

[3] خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، اطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 بن عكنون، 2011-2012، ص92.

[4] أنظر المادة 176 من الأمر 75-58، مرجع سابق.

بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول ولا يوجد بها عيوب، فإذا وصلت البضاعة بها عيوب، يعني ذلك أنه لم تتحقق النتيجة المطلوبة[1]، أي أن تحقيق النتيجة هيإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول في الميعاد المحدد سالمة ليس بها عيوب، وبالتالي تم تنفيذ الالتزام، فعدم تحقيق النتيجة يعني ذلك عدم تحقيق الالتزام وبالتالي لم تُبدل العناية المرجوة.

تقع مسؤولية عدم تحقيق النتيجة على مالك السفينة أو الناقل، وترفع عنه في حالة ما أثبت أن عدم تحقيق النتيجة وعدم القيام بتنفيذ الالتزام يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل له فيه كحادث فجائي[2] أو قوة قاهرة أو خطأ من الغير[3]، وبالتالي المشرع في قد راعى مصلحة المتضرر باعتباره الطرف الضعيف في هذه العلاقة العقدية على مصلحة مالك السفينة أو المجهز[4].

بناءا على ما سبق يمكن القول بأن الاتجاهات القانونية جعلت مسؤولية مالك سفينة قائمة على الالتزام ببدل العناية، يكون مالك السفينة فيها قد قام بواجبه إذا أثبت أنه قام بكل ما في وسعه من عناية وجهدلإيصال البضاعة سالمة إلى مناء الوصول، ويكون المشرع في هذه الحالة قد راعى مصلحةالمجهز على مصلحة الدائن.

---

[1]نفن بدر الدين سطاس، " المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والأردني (دراسة مقارنة)"، مجلة الدراسات، كلية علوم الشريعة والقانون، جامعة دمشق، المجلد 45، العدد 04، سوريا، 2016، ص100.

[2]خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص94.

[3]"**-القوة القاهرة: إذا كان الهلاك أو التلف أو العيب أو النقصان يرجع إلى قوة قاهرة فلا يسأل الناقل ولا تعتبر قاهرة سوى الحوادث التي يستحيل ردها أو توقعها، مثل الكوارث الطبيعية.**

- الخطأ من الغير: يعتبر كذلك قوة قاهرة إذا توافرت فيه الشروط، عدم التوقع وعدم القدرة على رده ولم يكن نتيجة اهمال مالك السفينة أو تابعيه".

[4]نفن بدر الدين سطاس، مرجع سابق، ص100.

أما الاتجاهات القانونية التي جعلت مسؤولية مالك السفينة قائمة على الالتزام بتحقيق النتيجة فلا يتبرأ من المسؤولية إلا إذا أثبت سبب الضرر، والذي يرجع سببه إلى سببأجنبي أو قوة قاهرة وليس بسبب خطئه أو خطأ أحد تابعيه، ويكون المشرع في هذه الحالة قد راعى مصلحة المشاحن[1] باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية على مصلحة مالك السفينة.

الفرع الثاني: الالتزام بتحقيق نتيجة

يقتصر الالتزام بضمان سلامة الركاب أي بدل العناية بضرورة سعي مالك السفينة لتحقيق نتيجة معينة وذلك ببذل الجهد الذي يبذلهالشخص العادي في مثل ظروف هذا العقد[2].

ظل القضاء الفرنسي مدة طويلة يطبق المسؤولية التقصيرية عن الحوادث التي قد تصيب الركاب أثناء الرحلة البحرية، وكان يلزم المدعي بإثبات خطأ مالك السفينة، ثم أستقر على تطبيق أحكام المسؤولية العقدية على ناقل الركاب3 وجعل التزام مالك السفينة هو التزام بضمان سلامة الركاب بعد أن طبق هذا النظام على النقل البحرية، وعلى سائر أنواع النقل؛ ولا ترفع هذه المسؤولية إلا بثبوت السبب الأجنبي أو قوة قاهرة[4].

استمر القضاء الفرنسي حتى أوائل القرن العشرين (20) يرى بأن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر أثناء سفره هي مسؤولية تقصيرية ويجب على المتضرر إذا طلب التعويض

---

[1] **الشاحن هو الذي يقدم البضاعة للناقل لينقلها من مكان لآخر، فهو يتعهد بتقديم البضاعة لشحنها سواء اكان مالكاً لها أو لا، والشاحن قد يرسل البضاعة لنفسه فيكون مرسلا ومرسلا إليه بنفس الوقت أو قد يكون يرسلها إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه".**

[2] نفن بدر الدين سطاس، مرجع سابق، ص 100.

[3] **"الناقل قد يكون مالك السفينة وقد يكون مستأجرا لها مجهز أو غير المجهز ويصدر سندات الشحن للشاحنين الذين ينقلون بضائعهم على السفينة، فالناقل يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر".**

[4] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 88.

عن الضرر أن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته، وقد سار القضاء الفرنسي على هذا النهج حتى عام 1885 أين أصدرت محكمة الصين التجارية حكم يقرر على الناقلأن يوصل المسافر سالما معافى إلى مكان الوصول[1]، حيث أستمر الوضع على هذه الحالة بتردد القضاء الفرنسي على هذا الحكم لمحكمة الصين التجارية حتى عام1911، حين أصدرت محكمة النقض حكما شهيرا أقرت فيه بأن مسؤولية مالك السفينة اتجاه المسافر هي مسؤولية عقدية وبالتالي تنفيذ قاعدة الالتزام بضمان السلامة[2].

من خلال نص المادة 62 من القانون التجاري الجزائري[3]، التي تنص على ما يلي: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين وأن يوصلهمإلى الوجهة المقصودة في حدود وقتمعين".

كما نظم المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري الأحكام المتعلقة بمسؤولية مالك السفينة (الناقل البحري) في المواد 841 إلى 859 منه[4]، والتي أقرت ما استقر عليه القضاء من اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص بالبحر مسؤولية عقدية تقوم عند تخلف الناقل عن تنفيذ الالتزام الأساسي للنقل وهو توصيل المسافر سالما إلى ميناء الوصول[5].

---

[1] خالد محمد المروني، مرجع نفسه، ص89.

[2] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 89.

[3] أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج ر، عدد 101، صادر في 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم.

[4] أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، متضمن القانون البحري، ج ر، عدد29، صادر في10 أفريل 1977، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 98-05، مؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر، عدد 57، صادر في 27 جوان1998، معدل ومتمم بالقانون رقم 10-04، مؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر، عدد 46، صادر في ... . 2010.

[5] دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، ملقاعلى طلبة السنة أولى ماستر، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019-2020، ص29.

بناءا على ما سبق فإن مالك السفينة (المجهز)[1]يلتزم بنقل المسافرسواء في جسده أو تأخره عن موعد الوصول، فمالك السفينة أو المجهز يضمن الحماية الجسدية للمسافر، هذا الالتزام لا ينفصل من عقد النقل.

من خلال ماسبق نجد أن العلاقة بين مالك السفينة والراكب هي علاقة عقدية والتزام الأول أمام الثاني هو التزام بضمان السلامة، إذ يكون مالك السفينة (المجهز) ملتزم بتحقيق نتيجة أو غاية هي المحافظة على السفينة حتى لا يضر الركاب، فإذا أضر بهم فإن الهدف لم يتحقق، ويكون مالك السفينة قد أخل بالتزامه العقدي، وبالتالي يكون قد أخل بالتزامه ويتحمل مسؤولية التعويض من الضرر[2]، وعلى المتضرر إذا أراد أن يقاضي مالك السفينة أو الناقل بدعوى المسؤولية أن يثبت وجود عقد صحيح وأن يثبت كذلك أن مالك السفينة أو المجهز (الناقل)، لم يضمن سلامة الركابالمتعارف عليها بين مالكي السفن لدى تنفيذه هذا العقد ويكون المشرع في هذه الحالة قد راعى مصلحة مالكالسفينة على مصلحة المتضرر أو الراكب[3].

المطلب الثاني: خطأ مالك السفينة:

الأصل ان مالك السفينة مسؤول عن الخطأ الشخصية التي تقع منه في الرحلة البحرية، والواقع أنه من الصعب أن تستظهر خطأ شخصيا لمالك السفينة (المجهز)، لأن السفينة تخرج عن سلطاته بمجرد إبحارها وكل. ما يمكن أن بنسب إلى المجهز من خطأ شخصي هو أنه لم يجهز السفينة تجهيزا كافياأو تركها تقوم بالملاحة وهي غير صالحة.

---

[1]**"هو كل شخص يتولى إعدادها للاستغلال البحري وممارسة نشاطها في البحر عن طريق تزويدها بالمعدات والوقود والمؤن".**

[2]خالد محمود المروني، مرجع سابق، ص 89.

[3]نفن بدر الدين سطاس، مرجع سابق، ص 101.

فالخطأ لا يتحقق الا بتوفر عنصر ين، فإذا تحققت عناصر الخطأ وتحققت مسؤولية المدين فإن الخطأ اليسير يختلف عن الخطأ الجسيم وكل منها تأثير مختلف على المسؤولية. حيث سنتطرق إلى تعريف خطأ مالك السفينة (الفرع الأول) وكذا عناصر خطأ مالك السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف خطأ مالك السفينة.

وفقا للقواعد العامة يعتبر مالك السفينة هو المسؤول عن الأخطاء الشخصية التي تقع منه في الرحلة البحرية وبما أن السفينة تخرج عن سلطانه بمجرد ابحارها، من الصعب استظهار خطأ شخصيا لمالك وكل ما يمكن أن ينسب إليه أنه لم يقوم بتجهيز السفينة تجهيزا كافيا وتركها تقوم بالملاحة وهي غير صالحة للملاحة[1].

ويمثل خطأ مالك السفينة في الالتزامات التعاقدية بمجرد عدم تنفيذ الالتزام المتفق عليه بين المتعاقدين حسب النصوص القانونية، وتحديد الشخص المسؤول عن التعويض عن الاضرار الحادث البحري في نقل الركاب والبضائع يتم حسب طريقة النقل سواء فيما يتعلق بالمسؤولية الثابتة بسبب الاخطاء الناتجة عن الفعل الضار أو الأخطاء الناتجة عن الالتزامات التعاقدية[2].

الزم الشرع مالك السفينة بالقيام بالأعمال للازمة لإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية، وهو التزام بتحقيق نتيجة فإذا حدث للسفينة حادث ملاحي[3] أحدث معه أضرار للركاب والشاحنين، وعد مالك السفينة هنا مخطأ خطأ شخصي تقصيري، أما إذا لم يعد مالك السفينة بتنفيذ الالتزام التعاقدي الذي اتفق على تنفيذه مع الطرف الاخر فيعتبر مالك السفينة بمجرد

[1] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري والقانون التجاري، الدار الجامعة، القاهرة، 1992، ص104.

[2] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص90.

[3] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص105.

عدم تنفيذ الاتفاق مخطأ ويكون خطأ شخصيا عقديا[1]، نشأ عن عمد أو إهمال. الأخطاء الشخصية تقوم على خطأ واجب الاثبات طبقا للقواعد العمة، فمسؤولية مالك السفينة تفترض بمجرد إحداث السفينة ضررا للغير سواء كان ضررا للأنفس أو ضررا للأموال[2]، فمسؤولية مالك السفينة عن أخطاءه الشخصية تنحصر بين حالتين:

أولا: عدم تجهيز السفينة تجهيزا كافيا تقوم بالملاحة وهي غير صالحة لها.

حيث نجد الحالتين لخطأ مالك السفينة عن الاضرار التي تتسبب بها السفينة وهي غير صالحة للملاحة فالحالة الأولى: هي قيام مالك السفينة كمجهز بعملية نقل الركاب والبضائع حيث يكون مسؤولا أمام الركاب والشاحين أو المرسل إليهم عن الاضرار الناتجة في الرحلة البحرية.

أما الحالة الثانية: هي قيام مالك السفينة بإيجار السفينة القريبة للمستأجر ليقوم باستغلالها في عملية نقل الركاب أو البضائع ويتوجب على مالك السفينة تقدم للمستأجر سفينة صالحة للملاحة البحرية، وهذا في حالة ترتب ضرر ناشئ عن عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي.

ثانيا: رفض قبول البضاعة المتفق عليها للسفينة أو يرسلها إلى الجهة الغير المطلوبة توصيلها إليه، إذ يعتبر قيام السفينة برحلة ما بغير أن تكون قادرة عليها وهذا يعد خطأ شخصي من مالك السفينة (المجهز)[3].

[1] عبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص154.

[2] عبد القادر حسين، مرجع نفسه، ص ص155,154.

[3] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص107.

الفرع الثاني: عناصر الخطأ المرتب لمسؤولية مالك السفينة:

في الالتزام بعمل إذا كان المطلوب من المدين الحفاظ على الشيء أو أن يقوم بإرادته أو أن يتخذ جميع الإجراءات في تنفيذ التزامه فإن المدين يكون قد وفى بالالتزام إذا بدل في تنفيذ من العناية كلما بدله الشخص العادي، لو لم يتحقق الفرض المقصود هذا ما لم ينص القانون أو الاتفاق على غير ذلك[1].

نطبق هذه العناية في مجال المسؤولية العقدية، ويمكن القول ان في كل حالة يبقى المدين مسؤولا عما يأته من غش أو خطأ جسيم[2]، ولهذا الخطأ عنصر ين أساسين العنصر المادي والعنصر المعنوي.

أولا: العنصر المادي:

العنصر المادي للخطأ في مسؤولية مالك السفينة يتمثل نتيجة لعدم القيام بالالتزام المحول له، ويعتبر مالك السفينة مخلا بالتزامه الناشئ عن العقد في حالة عدم تحقيق النتيجة، مثلا يلتزم الناقل بالتزام أساسي وهو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في المكان والميعاد المتفق عليه، فمسؤولية الناقل إزاء الشاحن أو المرسل إليه هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل[3].

---

[1] أنور العمروسي، المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية في القانون المدني (الأركان والجمع بينهما دراسة تأصيلية مقارنة)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2004، ص268.

[2] " كل شخص يكون مالك للسفينة مسؤولا عن فعله أو خطئه أو إهماله بسبب تأدية وظيفته، مادام يفعل في نطاق وظيفته، إذ يلزم على ملاك السفن العناية الكافية بالسفينة وتجهيزها قبل القيام بالرحلات البحرية، كذلك تقديم يد المساعدة عند الحاجة....."

[3] هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون جنائي وعلوم جنائية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، ص08.

يمكن القول انه لم يقوم المدين في العقد بتنفيذ التزامه عمدا أو إهمالا يكون هذا الخطأ عقدي ويتحقق الخطأ العقدي[1] حتى لو كان عدم قيام المدين بالالتزام الناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة، لكن ما يلاحظ في هذه الحالة الأخيرة انه إذا تحقق الخطأ العقدي، فإن العلاقة السببية هي ركن في المسؤولية العقدية ينعدم ولا تتحقق المسؤولية. في حالة إخلال المدين بالتزامه المخول له استنادا إلى العلاقة التعاقدية بين المدين والدائن يكون المعيار موضوعي درجة قيام مقدار الاخلال بالالتزام المخول له دون الحاجة إلى البحث عن الطريق تبعده لتنفيذ التزامه.

يستوجب القانون من مالك السفينة الخاص بنقل الركاب والبضائع الالتزام ببدل الجهد في سبيل غرض، سواء تحقق هذا الغرض أو لم يتحقق فهو التزام بعمل، فعلى مالك السفينةان يبدل العناية التي يبنها الشخص العادي[2]، والتي تتمثل غاية في وصول الركاب والبضائع سالمين فإذا أقل بهذا الالتزام فقد أخطاء ومن ثم تتحقق المسؤولية بمجرد عدم تحقق النتيجة المرجوة.[3]

وما يمكن القول هو ان مسؤولية مالك السفينة هي مسؤولية ذات طابعة عقدية كمبدأ عام تنشأ عن عقد النقل البحري وتقوم على أساس الخطأ المفترض، فالخطأ المفترض من

[1] أنور العمروسي، مرجع سابق، ص305.

[2] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص104.

[3] " قضت محكمة النقص بان عقد نقل الأشخاص يلقى على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة الراكب بمعنى ان يكون ملتزما بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليما، وهو الالتزام بتحقيق غاية، بحيث إذا أصيب الراكب فإنه يكتفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ النقل، ويعتبر هذا منه إثبات لعدم قيام الناقل بالتزامه ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير الحاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترفع مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب إذا أثبت الناقل ان الضرر الحاصل قد تنشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ من المضرور أو عن خطأ من الغير، على أنه يشترط في خطأ الغير الذي يعفى الناقل من المسؤولية إعفاء كامل الا يكون في مقدور الناقل توقفه أو تفاديه وأن يكون هذا الخطأ وحده هو سبب الضرر".

جانب الناقل البحري بمجرد وقوع الضرر المادي وذلك راجع إلى الالتزام الذي على عاتق مالك السفينة والمتمثل في تحقيق النتيجة[1].

ثانيا: العنصر المعنوي:

هو نسبالواقعة إلى المكلف بهذا الواجب بأن يكون قد تخلف عن القيام بواجبه رغم أنه كان في الوسع أن يقوم به بغير ذلك لا يجوز اعتبار الشخص مخطأ إذا أن فكرة الخطأ تتضمن فكرة المؤاخذة.

1. الخطأ العقدي: هو عدم تنفيذ المدين الالتزام ناشئ عن العقد الذي أبرمه تنفيذ عينيا الأمر الذي يدفع إلى المطالبة بالتعويض[2] لكن المشرع الجزائري في نص المادة 107 من القانون المدني الجزائري[3] لم يلزم المدين بالتعويض إذا أثبت أن سببا أجنبيا لا يد له فيه قد جعل التنفيذ مستحيلا.

2. الادراك: هو الركن المعنوي للخطأ فلا يكفي التعدي ليقوم الخطأ بل يجب أن يكون من وقعت منه أعمال التعدي مدركا لها.

فلا مسؤولية دون تمييز بالصبي وغير مميز والمجنون والمعتوه ومن فقد رشده بسبب عارض كالسكر والمرض.... إلى كل هؤلاء لا يمكن أن ينتسب إليهم خطأ لأنهم غبر مدركين لأعمالهم[4].

---

[1] هاشمي عثمان، مرجع سابق، ص92.

[2] حركاتي بلال أمزال أمال، الخطأ في المسؤولية التقصيرية وتطبيقاته، مذكرة لنيل شهادة الماستر، القانون الخاص الشامل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2013/2012، ص15.

[3] تنص المادة 107 من ق م ج:" يجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبحسن نية، ولا يقتصر العقد على التزام المتعاقد، كما ورد فيه بحسب بل يتناول أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام غير أنه إذا طرأت حوادث فجائية لم يكن بالوسع توقيعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدي وأن لم يصبح مستحيلا صادر مرهقا للمدين.... على خلاف ذلك".

[4] حركاتي بلال أمزال أمال، مرجع سابق، ص44.

الشخص الطبيعي مسؤول عن أفعاله غير المشروعة عندما تصدر منه وهو عاقل ومدرك لأفعاله، والتميز وفق معظم الفقهاء يعتبر ركن في تحمل الخطأ وبالتالي في حالة عدم التمييز يكون الشخص غير مسؤولا عن أفعاله إذ أن التمييز يعد بشرط أساس لوجود المسؤولية إذن متى توفر عنصر الادراك التميز لدى الشخص وحصل منه انحراف في سلوكه عن سلوك الرجل العادي يعتبر مسؤولية عما يرتكبه من أخطاء فالأدراك مرتبط بقدرة الانسان على التميز، وسن التميز في القانون الجزائري هو 13 سنة فمن بلغ السن يكون مسؤولا مسؤولية كاملة عن أفعال الضارة[1].

نظرا لأن مالك السفينة في غالب الحالات يون حارس الشيء "السفينة" فإن هذا الأخير لا يجوز أن يكون عديم التمييز لا أن مسؤولية قائمة على الخطأ، بينما عديم التمييز لا يتصور الخطأ في جانبه[2]. وقع الخطأ من الناحية العلمية تحت أنواع درجات متعددة نذكر منها الخطأ الجسيم والخطأ اليسير[3]فهل تأثر جسامة الخطأ على مقدار التعويض

[1] حركاتي بلال أمزال أمال، مرجع نفسه، ص45.

[2] عبد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص932.

[3] نقماري حفيظة، أحكام الخطأ في المسؤولية المدنية وفقا للقانون المدني الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بم باديس، مستغانم، 2015/ 2016، ص30." الخطأ الجسيم وهو الخطأ الذي لايرتكبه أقل الناس إهمالا وأكثر هم جهلا، وقد ألحق هذا الخطأ بالغش وأخذ حكمة لتعارضه مع حسن النية لكون أن الجسامة التي يتميز بها هذا الخطأ جعلته يفترض سوء نية الفاعل، بالرغم من صعوبة إثباتها وتقدر جسامة الخطأ في ضوء سلوك الفاعل أو باعتبار خطورة ما يترتب على هذا السلوك. اليسير هو الخطأ الذي لا يرتكبه شخص معتاد في حرصه ويتضح من ذلك أن تحديد كون الخطأ خطأ جسيم أو تسير يتوقف على تحديد قدر الإهمال الذي بدأ من محدث الضرر والقاضي هو المختص بتحديد ذلك على ضوء ظروف كل حالة على حدى".

أشرنا سابقا أن مالك السفينة مسؤول مسؤولية شخصية عن الاضرار التي يتسبب بها الدائن بسبب أخطائه الشخصية نتيجة الرحلة البحرية وتكون دمته كلها ضامن للوفاء بالتزامه قبل الدائن، وبما أن مالك ملزما بتحقيق نتيجة بالنسبة للركاب والبضائع، لكن مع وجود الاستثناءات التي يعفى فيها من المسؤولية كالقوة القاهرة الفعل الأجنبي ...إذ حصل ضرر بسببها.

أما فيما يخص مقدار التعويضات تبقى السلطة التقديرية للقاضي كلما زادت درجة الجسامة ترتفع مبالغ التعويض كتعويض أضرار الوفاة والاصابة[1].

[1] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص113.

المبحث الثاني: حالات قيام مسؤولية مالك السفينة:

تتضمن مسؤولية مالك السفينة عدة حالات منها الحفاظ على سلامة السفينة والركاب، وتوفير الصيانة اللازمة وحماية للبضائع أثناء الرحلة البحرية والامتثال للقوانين البحرية المحلية والدولية بالإضافة إلى توفير الإمدادات اللازمة للسفينة وطاقمها، كما عليه التأكد من توفير وسائل السلامة والإنقاذ والتأمين اللازمة للسفينة والركاب في حالة الطوارئ.

مع التطور الاقتصادي تطورت عمليات النقل البحري للسفن من نقل الأشخاص والبضائع إلى نقل النفط والمواد الخامة المختلفة، مما أدى لعقد العديد من الاتفاقيات الدولية التي تم إبرامها للتعامل مع القضايا المتعلقة بالأضرار الناتجة عن مختلف مصادر الطاقة، حيث خلقت تحديات جديدة ومسؤوليات إضافية على مالك السفينة، أول مسؤولية تتمثل في مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالوقود والزيت واستخدام الطاقة الذرية(المطلب الأول)، وثاني مسؤولية مالك السفينة الناجمة عن الركاب (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالوقود والزيت واستخدام الطاقةالذرية:

تفاقمت مشكلة التلوث البحري مع بداية الألفية الثالثة التي أصبحت تهدد صحة الإنسان وتعيق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماكوالأنشطة السياحية[1].

مشكلة التلوث البحري لهم تجد قوانين داخلية إلا في العشرينات، أين كان أقدم مشروع وفاقدولي[2] الذي عقد سنة 1996 في واشطن؛ وأهم قاعدة رئيسية في أحكام الوفاق هي تجريم الإلقاء أو صرف في البحر.

---

[1] طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، دون بلد نشر، 2007، ص163.

[2] **"الوفاق الدولي: هو سياسية من أجل بناء علاقات بين بلدين أو أكثر على أساس المصالحة والوفاق بدلا من توتر المواجهة".**

ومع ذلك فإن التلوث البحري في زيادة على غالبية الدول المطلة على البحر مما أدى إلى عقد عديد الاتفاقياتعلى رأسها اتفاقية لندن لسنة 1954[1]، أبرمت هذه الاتفاقية نظرا لكثرة حوادث التلوث النفطي في 12 ماي 1954 ودخلت حيز التنفيذ في 26 ماي 1954، وقد طرأ عليها العديد من التعديلات في أعوام 1962،1969،1971، وذلك بناءا على اقتراحات من المنظمة البحرية الدولية،[2]انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية سنة 1963 بموجب المرسوم رقم 63-344.[3]

عقدت الاتفاقية البحرية الاستشارية الدولية (ايميكو)، مؤتمرا دوليا سنة 1973[4]، ألحق بها بروتوكول سنة 1978، الذي اعتبر جزءا مهما لاتفاقية ماربول وأوجدت هذه الاتفاقية التزاما على عاتق كل الدول بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث (الفرع الأول)، ولم ينحصر التلوث البحري بوقود زيتي فقط بل أيضا بطاقة ذرية، حيث عقدت لجنة للبحرية الدولية والوكالة الدولية للطاقة مؤتمر ديبلوماسي للقانون البحري. ببروكسل عام 1962 حول استخدام الطاقة الذرية في الملاحة البحرية (الفرع الثاني).

---

[1]«**تعتبر اتفاقية لندن لعام 1954 مؤتمر دولي الغرض منه مواجهة الآثار المدمرة الناتجة عن إلقاء وتصريف زيت البترول من السفن، إما بصورة اختيارية عمدية أو بسبب حوادث في البيئة البحرية**".

[2]محمد منصوري، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونيةوالسياسية،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حمة لخضر بالوادي، المجلد 10، العدد 02، سنة 2019، ص 839.

[3]المرسوم الرئاسي رقم 63-344، المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، المتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع تلوث مياه البحر بالنفط، ج ر، عدد 66، المؤرخ في 14 سبتمبر 1963.

[4]الاتفاقية الدولية لعام 1973، بشأن الوقاية من التلوث بواسطة السفن، لندن 17 فيفري 1978.

الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالوقود الزيت:

عندما نتحدث عن التلوث بالوقود الزيتي للسفن فإننا ندخل عالما من القضايا القانونية الحيوية التي تتطلب تدقيقا وتحليلا، يترتب فيها على مالك السفينة التزامات قانونية يتحمل بموجبها نتائج مالية وقانونية عن التلوث البحري الناتج عن السفينة.

تم وضع تشريعات محددة تنظم وتحدد نطاق مسؤولية مالك السفينة في حالة وقوع حوادث التلوث البحري، حيث تتماشى هذه التشريعات مع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتلوث البحري[1].

أولا: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري وفقا للاتفاقيات الدولية:

سعى المجتمع الدولي من خلال عديد الاتفاقيات لضبط مسؤولية التلوث البحري أهمها اتفاقية بروكسل 1969[2]، وبروتوكول 1992 المكمل لهذه الاتفاقية، حيث تسري هذه الاتفاقية على قاعدة وهي منع التلوث على السفن التي تسجل في اقليم أي دولة متعاقدة، كما تسري على السفن غير المسجلة إذا كانت تحمل جنسية أحد الاطراف المتعاقدين، ويستثنى من القاعدة السفن الحربية وسفن المساعدة والناقلات التي تقل حمولتها الإجمالية عن 150 طن وسفن أخرى غير الناقلات التي تقل حمولتها عن 500 طن[3].

أخذ بعين الاعتبار حجم السفينة والخدمة التي تؤديها ونوع الوقود الذي تستخدمه، غير انه هناك بعض الاستثناءات التي لا يتحمل مالك السفينة فيها مسؤولية التلوث الحاصل متى كانت القوانين أو الاتفاقيات الدولية تجيز ذلك، أو متى تمكن من إثبات أن الحادث أو

[1] طالب حسين موسى، مرجع سابق، ص163.

[2] اتفاقية بروكسل 1969، الخاصة بالمسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري بالمحروقات، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 19 جوان 1972 وصادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 72-17، المؤرخ 7جوان 1972، ج ر، عدد53، صادر في 4 جويلية 1972.

[3] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص169.

الضرر لم يكن نتيجة اهماله أو خطئه، هذه الاستثناءات نصت عليها المادة الرابعة من هذه الاتفاقية والمتمثلة في:

- إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي من السفينة من أجل سلامتها أو تجنب حدوث عطب فيها، أو شحنها لإنقاذ أرواح البحارة.

- تسرب الزيت أو المزيج الزيتي من السفينة بسبب عطب، ولأن تسرب لا يمكن تجنبه بشرط أن يكون هناك تدخل وإعمال لجميع الاحتياطات اللازمة لمنع التسرب أو التقليل منه أثناء حدوث العطب أو أثناء اكتشاف التسرب.

- القاء الفضلات المختلفة والوقود وزيت التشحيم بشرط أن يتم هذا الرمي أبعد ما يكون عن البر.

- قد ينجم التلوث بتصرف إرادي وقد ينجم عن حوادث بحرية، حيث نصت المادة الثالثة الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل[1]«على اعتبار مالك السفينة لحظة وقوع الحادث أو أن يكون الحادث من سلسلة أفعال أو فعل يكون المسؤول الأولعن أي ضرر ينجم عنه التلوث وقد تضمنت الاتفاقية على مالك السفينة تعويض عن الأضرار وهذه المسؤولية غير محددة أي مطلقة لا يلزم فيها إثبات الخطأ من جانب المالك إلا أن فقرة الثانية من الاتفاقية تثبت الحل الذييلقى على عاتق مالك السفينة وحده دون غيره».

إذا وقع حادث بين سفينتين وتسب في الضرر وإحداث التلوث وصعب نسبه إلى أحد ملاك، فإن ملاك كل السفن المتسببة في ذلك التلوث يسألون بتضامن عن مجموع الضرر الذي لا يقبل التجزئة على نحو معقول، ويجب ان يكون ضرر التلوث ناتج عن التسرب أو القاء الغير، قابل للتجزئة على نحو معقول[2].

[1]أنظر المادة 03 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل 1969، مرجع سابق.

[2] طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص166.

نصت المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل في فقرتها الأولى[1] على المسؤولية المقررة لمالك السفينة في حال الأضرار والحوادث التي تحدث أثناء الرحلة البحرية، وقيمة التعويض الذي يتحمله المالك، حيث يتحمل مالك السفينة بالنسبة لكل حادث 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة، على ألا يتجاوز بأي حال الحد أقصى المقدر بـ 210 مليون فرنك مهما كانت حمولة السفينة، وتحدد مسؤولية مالك السفينة عن كل حادثة تستقل بتعويضها، وليس على أساس الرحلة البحرية في مجموعها، ويعفى مالك السفينة من المسؤولية وفقا لأحكام الاتفاقية في حالة القوة القاهرة مثل الحرب أو الأعمال العدوانية أو بسبب ضرر حدثنتيجة تصرفغير مشروع من طرف حكومة أو سلطة مسؤولة.

نص برتوكول 1992 على أن: "مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري الناتج عن سفينة يعني أنه على مالك السفينة اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع التلوث والتحكم فيه وفي حالة وقوع الحادث أو التسرب للمواد الضارة يجب على مالك السفينة اتخاذ الإجراءات الفورية للحد من الأضرار والتقليل من تأثيرها على البيئة البحرية، بما في ذلك الإبلاغ عن الحادث وتنفيذ إجراءات التنظيف والتعويض"[2].

ثانيا: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري وفقا لتشريع الجزائري:

يعتبر القانون البحري الجزائري من القوانين القليلة التي عالجت موضوع مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالزيت والوقود بصورة مستقلة.

حددت المادة 07 من التقنين الجزائري البحري الشروط اللازم توفرها حتى يصبح مالك السفينة مسؤولا عن أضرار التلوث البحري بالزيت وهي:

ـ أن تكون السفينة ناقله للوقود بدون تنظيم كحمولة.

[1] أنظر المادة 05 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل 1969، مرجع سابق.

[2] عبد العزيز قرقوش، "مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور الجلفة، العدد الحادي عشر، سبتمبر 2018، ص 115.

ـ حصول تلوث ناتج عن تسرب أو طرح للوقود من تلك السفينة.

ـ أن ينتج عن ذلك التلوث حصول ضرر.

لكي تتحقق مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري حسب المادة 117 من ذات القانون، يجبأن يكون النقل بواسطة سفينة خاصة بنقل الزيت والوقود ويكون نقله على السفينةسائبا كحمولة، كما يجب أن يحصل التلوث بالزيت ناتج عن حادث بحري ناتج عن واقعة مادية تؤدي إلى التسرب أو إلقاء ما بها من محرقات في المياه البحرية[1].

نصت المادة 119 من القانون البحري الجزائري على أنه: "إذا أثبت المالك بأن الضرر الحاصل من جراء التلوث نتج كله أو جزء منه إما بفعل الشخص الذي أحدثه عن تعمدلإحداث ضرر وإما اهمال هذا الشخص، جاز في هذه الحالة إعفاء المالك من كامل مسؤوليته أو جزء منها تجاه الشخص المذكورة".

ولتغطية مسؤولية مالك السفينة وضع المشرع الجزائري أحكام خاصة في المادة 120 من القانون البحري، والتي نصت على أنه: "كل تسرب أو طرح لمواد ملوثة ينتج من عدة سفن وتحدث ضرر يعتبر مالكو السفن التي تسببت في التلوث مسؤولون على وجه التضامن عن الأضرار التي لا يمكن تجزئتها بصفةمعقولة"[2].

الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالطاقة الذرية:

شهد العالم تطورا في الملاحة البحرية إلا أن استخدام الطاقةالنووية في البحر يشكل مخاطر جسيمة، لذا يلزم وضع قواعد قانونية صارمة تحدد مسؤولية لأصحاب السفن النووية عن الأضرار الناتجة عن استخدامها، مما يتطلبتكييف القوانين مع طبيعة الحوادث النووية وجسامة الأضرار المحتملة.

[1] أنظر المادة 117، من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

[2] أنظر المادة 119 من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

اهتمت اللجنة البحرية[1]، بمسألة المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن النووية، وأقرت في مؤتمرها السنوي الذي عقد بمدينة ربيكابيو بـ يوغوسلافيا، في سبتمبر سنة1959.

بعد جهود مكثفة من قبل اللجنة البحرية الدولية والوكالة الدولية للطاقة، وبعد مناقشات مستفيضة انعقد المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري فيبروكسل عام 1962، أين وقعت على المعاهدة 38 دولة، ولم توافق عليها عشر دول من بينها الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا، وهما الدولتان الوحيدتان اللتان تملكانسفنا ذات محرك ذري في الوقت الحاضر.

تضمن هذه المعاهدة التشجيع على استخدام السفن الذرية، لكن دون تضمين تحديد مسؤولية مستغليها.

نصت المادة الثانية من معاهدة بروكسل 1962 على مسؤولية مستغل السفينة الذرية وجعلتها مسؤولية موضوعية عن كل ضرر ذري يثبت أنه ناشئ عن حادث ذري وأن مسؤولية مستغل السفينة الذريةتقوم على الضرر وليس خطأ، ومنثم فلا يطالب المضرور بإثبات خطأ المستغل أو خطأ الربان أو أي شخص آخر، وإنما يكفيه إثبات الضرر ورابطة السببية بينه وبين الحادث، وتعتبرأيضا مسؤولية مطلقة ويعنى ذلك أن المستغل لا يبرأ من المسؤولية بإثبات أن الضرر يرجع إلى قوة قاهرة، وإنما للمستغل دفع مسؤوليته في أحوال أوردتهاالمادة الثامنة من معاهدة بروكسل، وهي الأحوال التي ينشأ فيها الحادث الذري عن عمل من أعمال الحرب أو الحرب الأهلية أو الثورة[2].

تكون مسؤولية مالك السفينة الذرية قاصرة على مجهزها الذي حصل على ترخيص باستغلالها، فهي لا تمتد إلى الأشخاص الذين قد يشتركون في وقوع الحادث كمجهز السفينة

---

[1] «**اللجنة البحرية الدولية: هيئة تابعة للأمم المتحدة يقع على عاتقها مسؤولية وضع واعتماد إجراءات لتحسين سلامة وأمن الشحن الدولي**».

[2] أنظر المادة 02 من معاهدة بروكسل 1962، مرجع سابق.

غير الإدارية، أو بائع السفينة الذرية أوبانيها أو من قام بإصلاحها أو من قام بتوريد مهمات لها، وفي حالة ما إذا شمل الضرر مسؤولية عدة مستغلين فإنهم يكونون مسؤولين بالتضامن (المادة 07 من معاهدة بروكسل1962)[1]، ومن ثم يلتزم كل مستغل بتعويض كل الضرر، مع قيام حقه في التمسك بتحديد المسؤولية ويكون توزيع الدين النهائي بنسبة جسامة أخطاء المستغلين[2]، إذا لم يمكنتحديد هذه النسبة، وهو ما يكون خاصة إذا لم يثبت أخطاء، فإن التوزيع بينهم يكون بالتساوي ويهدف الحكم الخاص بقصر المطالبة على شخص واحد مسؤولهو المالك، الذي يسعى إلى توفير حماية سريعة للمضرور مع الرجوع على غير المستغل في أحوال معينة حددتها الفقرة السادسة من المادة الثانية من المعاهدة على سبيل الحصر وهي:

- إذا وقع الحادث الذري عمدا بفعل غير المستغل بقصد إحداث الضرر.
- إذا وقع الحادث الذري نتيجة أعمال انتشال حطام سفينة ذرية متى قامالغير بهذه الأعمال دون إذن المالك، أو الدولة المرخصة للسفينة الذرية الغارقة أو الدولة التي يوجد الحطام في مياهها.
- إذا ورد لصالح المستغل اتفاق صريح على هذا الرجوع، كما لو اتفق على مسؤولية مباني السفينة الذرية عما يثبت فيها من عيوب فنية وفي نطاق هذه الأحوال تحديدا يجوز للمستغل الرجوع على الغير[3].

[1] أنظر المادة 07 من معاهدة بروكسل 1962، مرجع نفسه.

[2] كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص53.

[3] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 87.

المطلب ثاني: مسؤولية مالك السفينة الناجمة عن الركاب:

مسؤولية مالك السفينة عن الركاب تختلف اعتمادا على طبيعة العقود والاتفاقيات المبرمة، إذا كان المالك يقوم بتأجير السفينة فإن المسؤولية عادة تكون على المستأجر[1]،الذي يصبح ناقلا بحري للأشخاص وهو مسؤول عنسلامتهم.

أما إذا كان المستأجر قد استأجر السفينة بشكل مجهز فيمكن أن تكون المسؤولية على المستأجر الذي يصبح المسؤول البحري وفي حالة تعاقد مالك السفينة مع الوكالة السياحية التي تعاقدت مسبقا مع المسافرين يمكن أن يتم تحديد الناقل البحري وفقا للاتفاقيات المبرمة بين الوكالة والمسافرين (الفرع الأول) بالنسبة لنقل البضائع، إذا قام المستأجر بتأجير السفينة، فإنه يصبح المجهز لها ويتحمل المسؤولية كناقل بحري للبضائع أما إذا كان المستأجر قد استأجر السفينة بالرحلة أو بالمدة، فإنه قد يشترك مع المالك في المسؤولية على حسب شروط الاتفاقية،وفي جميع الحالات يجب على كل من المالك أو المستأجر إتباع القوانينواللوائح البحرية وتوفير بيئة آمنة للركاب والبضائع والالتزام بالتدابيرالوقائية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة باعتباره ناقلا:

يتعين على مالك السفينة ضمان سلامة السفينة بمافي ذلك الصيانة الدوريةوالتحقق من السلامة الهيكلية والميكانيكيةوأيضاً سلامة الركاب أثناء النقل.

كما يجب عليه أيضا ضمان سلامة السفينة لتكون قادرة على الملاحة بشكل أمن دون تهديد الحياة البشرية أو البيئية،أيضا عليه ضمان سلامة البضائع والركاب،لذلك يجب أن تكون السفينة مجهزةبالتجهيزات الضرورية لحماية البضائع من الضرر والتلف أثناء النقل

[1]«**مستأجر السفينة: هو المسؤول عن المطالبات الخاصة بالبضائع المشحونة أو الركاب في السفينة أو الناشئة عن تصرفات الربان التي يعقدها باسم المستأجر أو لحسابه، مع عدم الأخلال بالشروط المتفق عليها في المشارطة**».

البحري، مع توفير ظروف آمنة للبضائع والركاب على متن السفينة وضمان سلامة الركابخلال الرحلات والامتثال للقوانين واللوائح البحرية المحلية والدولية.

ويشمل ذلك الامتثال لمعايير السلامة البحرية والبيئة وتقديم المعلومات اللازمة للسلطات البحرية والجمارك وتقديم المساعدات في حالات الطوارئ سواء كانتتتعلق بالسفينة نفسها أو السفن الأخرى أو بالركاب والبضائع، وعليه يجب التعاونمع السلطات البحرية وفقا للقوانين والتوجيهات[1].

إذا أصيب أو توفي مسافر يتحمل المسؤولية عن وفاته خلال الرحلة الناقل؛ كما توضح اتفاقية أثينا لعام 1974 مسؤولية المسافر والمدعي في إثبات وقوعالضرر أثناء النقل[2].

جوهر عقد النقل البحري للأشخاص هو نقل المسافر سليماللجهة المتفقعليها،فمسؤولية الناقل مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل للأشخاص"تذكرة السفر"، ومناط مسؤولية الناقل عن إخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافر وأن يكون الحادث الذي نتج عنه الضرر المتمثل في وفاة المسافر أو إصابته قد وقع خلال تنفيذ العقد.

نصت اتفاقية أثينا الصادرة سنة 1974 على نفس المضمون في المادة 03، حيث تضمنت الأتي:

يكون الناقل مسؤولا عن أي ضرر، بحيث يفيد مضمون المادة03 من اتفاقية أثينا لعام 1974 أن الناقل يتحملالمسؤولية إذا حصل له ضرر بشرط أن يكون الضرر حدث أثناء النقل.

---

[1] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 215.

[2] اتفاقية أثينا لعام 1974، وهي اتفاقية تضع نظاما للمسؤولية عن الأضرار التي يتعرض لها الركاب المنقولون على متن سفينة بحرية، فهو يعلن أن الناقل مسؤول عن الضرر أو الخسارة التي يتكبدها الراكب إذا وقع الحادث الذي تسبب في الضرر أثناء النقل أو كان بسبب خطأ الناقل واهماله.

كما أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن الراكب إذ تعرض إلى الوفاة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إذ حصل ذلك الضرر بغرق السفينة أو تصادمها أو جنوحها أو وقوع انفجار أو حريق على ظهرها أو وجود عيب فيها[1]، وأخذ بذلك القانون البحري الجزائري كون الجزائر منضمة إلى هذه الاتفاقية.

أما مسؤولية المالك (الناقل) عن تأخير مسافر فتقع عليه التزامات بإيصال المسافر من ميناء الإقلاع إلى ميناء الوصول في الوقت المحدد، وفي حالة تأخيره يتحمل الناقل المسؤولية عن الضرر الناتج عن هذا التأخير ما لم يثبت أنه ناجم عن سبب فلا بد له من التعريف بوقت الوصول، ويتم تحديده بالاتفاق في العقد أو بالوقت المعتاد، وفي حالة الاختلاف يمكن تعينه بحسب العرف والعادة، ويقصد بتأخير الوصول مجاوزة الميعاد المحدد، أين يكون الناقل مسؤولا عن أي ضرر يتسبب به هذا التأخير خاصة إذا كان ذلك يتعارض مع الميعاد المتفق عليه ومحدد في التذكرة[2].

أولاـ مسؤولية مالك السفينة عن الأمتعة:

عقد نقل الأشخاص بحرا يتعهد الناقل بنقل الأشخاص بحرا،أين يتولى مسؤولية نقل المسافر والأمتعة خلال الرحلة البحرية مقابل مبلغ محدد مسبقا يتم تحديد نطاق هذه المسؤولية بناء على شروط العقد أو العرف المتبع في المجال،ليتم تسجيل الأمتعةوتحرير إيصال بشحنها[3].

يخضع نقل الأمتعة لقواعد وأحكام نقل البضائع أما في حال بقيت الأمتعة بحوزة المسافر دونتسجيلها، فيكون المسافر هو المسؤول عن حفظها وسلامتها، وبالتالي لا يتحمل الناقل أي مسؤولية عن أي ضررا أو فقدان يتعرض له المسافر، مالم يتم تأكيد أن الضرر

[1] المادة 03 من اتفاقية أثينا 1974.

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2005، ص 336.

[3] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 217.

أو الفقدان ناجم عن إهمال أو خطأ من جانب الناقل أو أحد موظفيه، أو من ينوب عنه أو تابعيه ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك.

تتعلق مسؤولية الناقل عن الأمتعة المسجلة[1] بعقد نقل الأمتعة وهو جزء من عقد المسافر يتم تمثيله عادة من خلال التذكرة، يجب على الناقل تسليم الأمتعة سليمة إلى الوجهة المحددة في العقد.

يتم تضمين عقد فرعي هو عقد نقل الأمتعة تسري عليه أحكام عقد نقلالبضائع باستثناء بعض التفاصيل المحددة في العقد؛ويمكن للناقل أن يبرأ من المسؤوليةفقط[2].

إذا قدم دليلا يثبت وجود سبب خارجي للضرر لا علاقة له بأعمال الناقل أو نائبيه

أو أحد تابعيه، وفي حالة ثبوت الضرر الناتج عن سلوك متعمد أو تهاون من قبل الناقل أو أحد تابعيه، فإن الناقل يلزم بتحمل المسؤولية دون تحديد بخصوص فقدان أو تلف الأمتعة ويعتمد عادة على إيصال يسلمهالناقل للراكب لتوثيق عدد وطبيعة الأمتعة المسجلة.

ثانيا- مسؤولية مالك السفينة عن الأمتعة غير المسجلة:

شركة النقل مسؤولة عن الأمتعة غير مسجلة التي تبقى مع المسافر في قمرته الخاصة بالسفينة التي يقيم فيها، يعني ذلك أنه في حال تعرضت الأمتعة لأي ضررفإن الناقل البحري لا يتحمل مسؤولية تعويض المسافر ما لم يثبت المسافر أن الضرر الناتج كان نتيجة لإهمال أو خطأ من الناقل أو أحد تابعيه.

---

[1] **"نقل الأمتعة المسجلة: أي أنه تسلم هذه الأمتعة إلى الناقل بتسجيلها يعتبر المسافر كالشاحن بالنسبة لهذه الأمتعة وتسري أحكام عقد نقل البضائع عليها مع ملاحظة أن المسافر لا يلتزم بدفع أجرة نقل على هذه الأمتعة طالما أنه مسموح له إدخالها في السفينة بمقتضى تذكرة السفر".**

[2] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 340.

يختلف القانون البحري الجزائري في هذا الصدد حيث يحدد القانون حالات محددة يتحمل فيها الناقل مسؤولية الأضرار التي تصيب الأمتعة مثل الغرق أو الاصطدام أو الانفجاروما شابه ذلك[1]، وفي هذه الحالات يكون على المسافر إثبات أن الضرر ناتج عن إهمال أو خطأ من الناقل بموجب المادة 844 من القانونالبحري الجزائري[2]، يكون عبء الإثبات على الناقل، ولكن يجب على المسافر إثبات أن الضرر الذي تعرضت له أمتعته كان ناتجا عنإهمال أو خطأ من الناقل أو أحد تابعيه.

الفرع الثاني: قيام مسؤولية مالك السفينة عن الأشخاصالأخرين.

يقوم مالك السفينة الناقل بقل الركاب وقد يكون منهمراكب بالمجان أي دون دفع أي مقابل مادي وأي مقابل آخر يتوقع الناقل الحصول عليه في المستقبل، سواء كان مادي او معنوي.

فإذا كان هذا النقل يتبعه مصلحة فلا يعد راكب بالمجان وضرورةالتفرقة بين نوعين من حيث اختلاف الأحكام القانونية عليهما من حيث المسؤولية[3] وقد يتعاقد الناقل مع الغير على نقل الحيوانات بعقد يحدد فيه كل البنود المتعلقة بالرحلة والأجرة ويكون معها مرافق ويتطلب النقل بالمجان ليس فقط وجود تقديم الخدمة دون مقابل، ولكن أيضا فهما كاملا للمسؤوليات والالتزامات القانونية والأخلاقية المرتبطة بهذا النوع من النقل.

يتوفر النقل مجاملة على عنصرين الأول هو العنصر المادي وهو عدم حصول المجهز على أي مقابل مهما كان نوعه أو طبيعته نظير القيام بأداء خدمة النقل، وهذا الغرض لا يقتصر على المجهز وأنه في الغالب هو الذي يقوم بجميع الأعمال لإتمام الرحلة البحرية نيابة عن المجهز وهو الربان.

---

[1] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 219.

[2] أنظر المادة 844 من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

[3] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 229.

بالنسبة العنصر الثاني هو العنصر المعنوي الذي يتطلب فيه النقلالمجاني وجود نية المجاملة من قبل الناقل، أي استعداده لتقديمخدمة النقل دون الحاجة للحصول على مقابل مادي،ويعني هذا أن الناقل يقدم الخدمة بمبدأ المجاملة وليس بغرض الربح المالي، مما يؤثر تقدير المسؤوليات القانونية للأطراف المعنية على سبيل المثال عند نقل شخصية سياسية أو فنية كبيرة مجانا، يكون الهدف من ذلك غالباً هو الحصول على دعم دعائي للسفينة أو الشركة الملاحية، بدلاً من الحصول على مقابل مادي مباشر، هذا يمكن أن يؤدي إلى تحديد المسؤوليات بشكل مختلف عن النقل التجاري العادي الذي يهدف لتحقيق الربح المالي[1].

[1] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 230 .231.

الفصل الثاني:

التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة

تمهيد:

أعتبر بعض الأشخاص نظام الترك في فرنسا كان يتميز بالواقعة بسبب وضوحه في تحديد الثورة البحرية وتمكنه من إعطاء فكرة دقيقة لمانع الاعتماد البحري حول موضوع الضمان، مع ذلك كان هذا النظام معرضا للخطر في حالة غرقت السفينة أو تعطلت مما دفع إلى إلغائه نهائيا وفق للقانون الصادر في فرنسا 3 يناير 1967 المتعلق بالنظام السفن والعمارات البحرية، قبل إلغاء هذا النظام شهدت الفترة السابقة عدة أنظمة لتحديد المسؤولية، لكن الحاجة إلى التنسيق في التشريعات كانت ضرورية نتيجة لذلك، اتجهت جهود اللجنة الدولية للقانون البحري المتأثرة بالاتجاه الإنجليزي إلى تحديد المسؤولية عن توقيع معاهدات حول تحديد مسؤولية مالك السفينة، تتمثل الأولى في معاهدة بروكسل سنة 1924 مع تعديلاتها لسنة 1957/ 1976 والثانية معاهدة هامبورغ سنة 1978.

أصبحت هذه الاتفاقيات جزء من التشريعات الوطنية لكثير من الدول منها الجزائر.

المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة.

القاعدة العامة في القانون هي أن المضرور يحصل على التعويض المناسب للضرر الذي لحق به، وعادة ما يتم تحديد المبلغ المناسب للتعويض بناء على حجم الضرر. ولكن هناك إنشاء لهذه القاعدة حيث يحددها القانون مبدأ خاص لمسؤولية مالك السفينة (الناقل البحري) عن التعويض بسبب طبيعة وظروف النقل البحري.[1]

على الرغم من أن مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة (الناقل) يعتبر استثناء وفقا للقاعدة العامة، إلا أنه يميز القانون البحري، عن غيره من القوانين، حيث أنه اهتمت المجموعة الدولية بتنظيم هذه الأخيرة ذلك من خلال إبرام اول اتفاقية المتمثلة في اتفاقية بروكسل لعام 1924 المتعلقة بتوحيد قواعد سند الشحن. بعدها جاءت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع هامبورغ 1978 بعدها جاءت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا قواعد روتردام 2008[2] وسوف نركز في دراستنا على اتفاقية بروكسل 1924(المطلب الأول) واتفاقية هامبورغ 1978(المطلب الثاني).

---

[1] سالمة فرح الجازوي، " التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري"، مجلة أبحاث قانونية، كلية الحقوق، جامعة بنغازي، مجلد العاشر، العدد الثاني، ديسمبر 2023، ص103.

[2] **"تناول الفصل الثاني من اتفاقية روتردام 2008 تحديد مسؤولية الناقل البحري، وميزت بين مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف من جهة، ومسؤولية عن التأخر من جهة أخرى، بمعنى أنه في الحالة الأولى يكون تحديد المسؤولية كما وضعته الاتفاقية ضابط الطرد والوزن، على أن يأخذ بأحد الحدين، اما في حالة التأخر، فقد استخدم الاتفاقية معيار الأجرة، إذ جعلت الاتفاقية حد المسؤولية بما يعادل مثل ونسدد أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، بشرط ان يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل كما يحددها عقد النقل البحري. حددت المادة 59 من الاتفاقية كيفية تحديد المسؤولية، إذ جعلت مسؤولية الناقل عن الاخلاب بواجباته محدودة بما مبلغه 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى أو 3 وحدات حسابية لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع، إي المبلغين كان أكبر، أما المادة 60 من هذه الاتفاقية قد نظمت كيفية تحديد المسؤولية عن الخسائر الناتجة عن التأخر. إذ تكون المسؤولية عن الاضرار الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة، ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة".**

المطلب الأول: اتفاقية بروكسل لعام 1924.

يسعى القانون الدولي إلى حل مشكلة تباين القوانين بين الدول من أجل تحقيق الاستقرار القانوني في المعاملات التجارية، وهذا يؤثر سلبا على الوضع الاقتصادي في هذا السياق بدأت الجهود الدولية بإبرام معاهدة دولية تهدف إلى توحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد. مسؤولية ملاك السفن، والتي وقعت في بروكسل في 25 أغسطس 1924[1]، وتنتج هذه الاتفاقية لمالك السفينة تحديد مسؤولية المدينة بناء على أفعاله، والتزامات الربان وأخطائه وأخطاء التابعين البحرين، سواء بدفع قيمة السفينة وأجرة النقل أو بدفع مبلغ جزائي، ومع ذلك لم تحقق هذه الاتفاقية النجاح المطلوب نظرا لعدم موافقة كل من بريطانيا والولايات المتحدة الامريكية عليها بسبب تقديمها فقط للتحديد الجزائي دون التحديد العيني[2].

سوف نتطرق من خلال هذا المطلب إلى التعديلات الطارئة على اتفاقية بروكسل لعام 1924(الفرع الأول). ثم أساس مسؤولية مالك السفينة (الناقل البحري) في ظل اتفاقية بروكسل 1924.

الفرع الأول: التعديلات الطارئة على اتفاقية بروكسل 1924.

أولا: تحديد مسؤولية مالك السفينة وفق اتفاقية 1957:

نظرا لما شاب اتفاقية بروكسل لعام 1924 من قصور تم ابرام اتفاقية أخرى في 1957/10/10 وحلت محلها، وتقوم هذه الأخيرة على مبدأ التحديد الجزافي.[3]

---

[1] المعاهدة الدولية المتعلقة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن 1924، المصادق عليها بموجب المرسوم 70-64 المؤرخ في 2 أوت 1924، ج ر، عدد 29، لسنة 1964، تعرف بقواعد لاهاي، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964 ويبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها 48 دولة.

[2] ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحددة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر بن يوسف بن خده، بن عكنون، 2006 / 2007، ص51.

[3] صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 8 يونيو 1964.

اتخذت من الحمولة الصافية للسفينة أساسا لتحديد المسؤولية. كما تنص على احتساب التعويض بحسب نوع الاضرار، إذ يتم ذلك على أساس الفرنك الذهبي وتقوم على الخطأ البسيط[1].

1 . حالات المسؤولية المطلقة لمالك السفينة وفق اتفاقية بروكسل لعام 1957.

حالة الديون الناشئة عن المساعدة أو الإنقاذ أو المساهمة في الخسائر المشتركة ذلك ان التحديد الجزافي قد يكون ضعيف بحيث يستفيد المالك من تحديد المسؤولية.

حالة ديون الربان وأفراد الطاقم وديون ورثتهم وخلفائهم، متى كان القانون الذي ينظم عقد الاستخدام لا يسمح للمالك مسؤولية عن هذه الديون، أو كان يحدد المسؤولية بمبلغ المحدد وفي المعاهدة وقد قضت بهذا الحكم رعاية للربان والبحارة وتمكنهم من الحصول على حقوقهم.

حالة ما إذا كان الحادث الذي نشأ عن الدين وقع بخطأ من المالك وهي الحالة التي ترجع بشأنها إلى قانون القاضي لتحديد من يقع عليه إثبات الخطأ الشخصي للمالك[2].

2 . مبالغ التعويضات التي جاءت بها اتفاقية بروكسل لعام 1957.

وفق اتفاقية بروكسل تم التميز بين 3 حالات وفق المادة 32 إذا تحققت الأسباب التي تعطي لمالك السفينة الحق في التجديد حسب المادة الأولى منها وهي:

في حالة وقوع أضرار مادية بقدر التعويض الذي يدفع للمضرور ب 1000 فرنك ذهبي لكل طن من حمولة السفينة.

---

[1] تبنى المشرع الجزائري أحكام اتفاقية بروكسل لعام 1957 في القانون البحري الجزائري إذ تم تطبيق مبدأ أو نظام التحديد الجزافي، حيث يتحمل مالك السفينة مسؤولية محدودة تجاه الأشخاص الذين يطلبون التعويضات، ومثلث هذه الاحكام في القسم الرابع من القانون البحري الجزائري تحت عنوان مسؤولية مالكي السفن، كذلك نص المشرع على مبدأ التحديد في المادة 92 من القانون البحري الجزائري، حيث يتمكن مالك السفينة من تحديد مسؤولية إتجاه الأطراف الأخرى في العقود أو الأطراف الغير المعنية بناء على الديون الناشئة عن أسباب معينة مالم يثبت وجود خطأ يمكن ربطه لمالك.

[2] فطيمة سماعين، مسؤولية مالك السفينة، محاضرات ألقين على طلبة السنة أولى ماستر، قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2022/2021، ص23.

في حالة وقوع أضرار جسمانية فإن مبلغ التعويض يقدر ب 3100 فرنك ذهبي لكل طن من حمولتها.

في حالة وقوع أضرار مادية وجسمانية في آن واحد فإن من تضرر جسمانيا يحصل على مبلغ 3100 فرنك ذهبي لكل طن من الحمولة ويخصص له فضلا عن مبلغ 2100 فرنك ذهبي أو مبلغ أخر قيمته 1000 فرنك ذهبي لكل طن من الحمولة يزاحم به أصحاب الأضرار المادية[1].

يمكن القول بأن حتى وإن أصبحت المبالغ التي حلت محل الثروة البحرية أحسن مما كانت عليه في اتفاقية بروكسل 1924، فإن كيفية احتسابها أصبح يطرح صعوبات بسبب الفصل الذي وقع بين الفرنك والذهب، هذا إضافة إلى التضخم في العملات الذي نجم عنه اجحاف في حق المصابين بسبب التعويضات التي لم تعد توفر لهم ادن حماية.

ثانيا: تحديد مسؤولية مالك السفينة وفق اتفاقية بروكسل 1976.

كشفت بعض العيوب في معاهدة بروكسل لعام 1957 ذلك خلال مرور الوقت حيث أصبحت مبالغ التحديد ضعيفة ولا تتماشى مع الأوضاع السائدة آنذاك وبناء على ذلك قامت المنظمة البحرية الدولية بتوقيع اتفاقية جديدة تتعلق بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، والتي تم توقيعها في لندن في 19 نوفمبر 1976[2].

1. الأسس التي تقوم عليها اتفاقية بروكسل 1976.

أن استبدلت الترك الذي كان سائدا في السابق بنظام ترك مبلغ تحديد يتم احتسابه على ضوء قيمة السفينة.

انها أخذت بمبدأ الحادث évènementولم تأخذ بمبدأ الرحلة وهذا يعني أن المالك يكون ملزما بتكوين عدد مبالغ تحديد يخصص كل منها معين.

[1] دحماني محمد الصفير، محاضرات في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، جامعة وهران، 2010/2009، ص110.

[2] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص350.

لم تختلف اتفاقية 1976 عن سابقتها من حيث انها اخذت بعين الاعتبار حمولة السفينة الاجمالية الاحتساب التعويض الواجب دفعه للمتضررين والذي تحدد به المسؤولية علما أن ذلك يتم وفق لاتفاقية 1969المتعلقة بحمولة السفن[1].

اعترفت كذلك معاهدة 1976 بحق تحديد المسؤولية للمؤسس Assureus قانون التأمينات الجزائري كان من القوانين الأجنبية العديد ة التي اعترفت بهذا الحق للمؤمن، نصت على هذا الأخير المادة 149 من قانون التأمينات الجزائري[2].

وهذا ولم يعد في الاتفاقية الجديدة الفرنك الذهبي هو المعيار الاحتساب التعويض إذ استبدل بما يمكن ترجمته بحقوق السحب الخاصة (DTS "Draits tirage specieausc"[3].

2ـ مبالغ التعويضات التي جاءت بها اتفاقية بروكسل لعام 1976:

كانت مبالغ تحديد المسؤولية في اتفاقية بروكسل[4] 1967، قليلة بالنسبةللتضخمالنقدي.

بشكل عام 1976. وكان من الواجب مضاعفة تلك المبالغ لتوافق الفارق في تغيير العملة التي لها حق السحب الخاص في صندوق النقد الدولي، ويتح تفسيره في الدول التي يجري فيها السعي لتطبيق الحدود وفقا لكل حالة على حدى:

---

[1] دحماني محمد الصغير، مرجع سابق، ص111.

[2] تنص المادة 149 من الأمر رقم 95-07، المؤرخ في 25 يناير سنة 1995، المتضمن قانون التأمينات الجزائري، المعدل والمتم على أنه: **"في حالة إنشاء صندوق لتحديد المسؤولية لا يجوز رفع الدعوى على المؤمن من الدائنين الذين يخضع حقهم للتحديد طبقا لنص المواد 92,93,94 من الامر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976".**

[3] **"حسب تصريخ لوزير خارجية فرنسا بتاريخ 5 جويلية 1985 عن سؤال وجه له فإن واحد D TS يساوي في ذلك الوقت 19،15 فرنك ذهبي وما يعني أن التعويض ارتفع بصفة محسوسة عما كان عليه في 1957".**

[4] **"ان اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 تم تعديلها بموجب بروتكول 2 ماي 1996 لرفع مبالغ التحديد التي كانت في اتفاقية 1976 ثم جاء تعديل 20 افريل 2012 الذي رفع مرة أخرى مبالغ التحديد من 2000000 وحدة حسابية السائدة في بروتكول 1994 إلى2،3 ملايين وحدة حسابية بالنسبة للأضرار الجسمانية و1،51 مليون وحدة حسابية للأضرار المادية".**

أ ـ الوفيات والأضرار الجسمانية:

- 333000 وحدة حسابية لسفينة لا تزيد حمولتها عن 500 طن.
- السفينة التي تزيد حمولتها 500 طن وبدورها يتم احتساب مبلغ التحديد كمايلي:
- لكل طن 501 إلى 3000 طن 500 وحدة حسابية.
- لكل طن 3001 إلى 3000 طن 333 وحدة حسابية.
- لكل طن 30001 إلى 70000 طن 250 وحدة حسابية.
- لكل طن يزيد عن 70000 . 167 وحدة حسابية.

كما سبق فإن هذه المبالغ تقتصر عن تعويض الوفاة أو الإصابة لأشخاص خارج السفينة، أو على سفينة أخرى، أما تعويض ركاب السفينة فوردت في المادة السابعة[1].

ب ـ مطالبات الأضرار المادية:

- 167000 وحدة حسابية لسفينة لا يتجاوز 500 طن.
- السفن التي تزيد حمولتها عن 500 طن يتم مبلغ التحديد كالاتي:
  - 167 وحدة حسابية لكل طن من 501 إلى 30000 طن.
  - 125 وحدة حسابية لكل طن 30001 إلى 70000 طن.
  - 83 وحدة حسابية لكل طن وحدة 70000 طن[2].

الفرع الثاني: أساس مسؤولية مالك السفينة في ظل اتفاقية بروكسل 1924.

بالنسبة لمسؤولية مالك السفينة، أي الناقل البحري وفق ما جاء في معاهدة بروكسل فلا يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل. فإذا أراد الناقل دفع هذه المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي وهذه القواعد هي بعينها التي اعتمدتها المعاهدة في تنظيم مسؤولية الناقل فنصت المادة 02/04 من الاتفاقية أنه لا يسأل الناقل أو مالك السفينة على الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب أخر عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو

[1] دحماني محمد الصغير، مرجع سابق، ص 351.

[2] فطيمة سماعين، مرجع سابق، ص25.

مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء[1]. ويحق له أن يثبت الخطأ الشخصي ولا لفصل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أي صلة بالهلاك أو التلف.

فهذا النص يقرر مسؤولية عن خطئه أو أخطاء تابعيه فإن أراد دفع المسؤولية فلا يكفي لذلك مجرد إثبات عدم وجود علاقة سببية بين فعله وأفعال تابعيه وبين الضرر الذي حصل ولكن يتعين عليه إن يرد هذا الضرر إلى سببه الحقيقي ومن ذلك إن مجرد وقوع الضرر يستوجب مسؤولية الناقل[2].

لدى فالأساس القانوني العام لمسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل 1924، هو المسؤولية المفترضة بعد التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها لصاحب الحق فيها التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية، بحيث لا يستطيع التخلص من المسؤولية الا إذا أقام الدليل على توافر السبب الأجنبي الذي أدى إلى إحداث الضرر.

وإذا كان الأمر كذلك بالنسبة للأساس القانوني العام، فإن الاتفاقية قد أقامت استثناء على هذا الأساس العام يتمثل في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة على أساس الخطأ المفترض وليس المسؤولية المفترضة[3].

نصت المادة 04 في الفقرة 05 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 على أنه:"لا يلزم الناقل أو السفينة ف أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بمبلغ يزيد عن مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة

[1] مروان منصور زايد،" تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري"، (مند اتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008)، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، المجلد 52، العدد 04، مايو 2021، ص16.

[2] إخلاص بن عبيد، محاضرات في مقياس القانون البحري، ألقيت على طلبة السنة الثالثة، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة حاج لخصر باتنة 1، 2020/ 2021، ص22.

[3] مروان منصور زايد، مرجع سابق، ص17.

بنقد عملة أخرى، مالم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن، وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن»[1].

المطلب الثاني: اتفاقية هامبورج لعام 1978

إذا كانت اتفاقية بروكسل قدمت خدمة كبيرة لقطاع النقل البحري لسنين طويلة عبر العالم فإن نصوصها وخاصة النص الأصلي أصبحت لا تستجيب التحولات التي عرفها العالم إن على المستوى المالي أو الاقتصادي أو التكنولوجي لاسيما ما عرفته صناعة النقل البحري من تطور، أضف إلى ذلك أنها لا توفر الحماية المطلوبة للشاحن في مواجهة الناقلين هذا الامر دفع على الأخص الدول الشاحنة إلى السعي عبر السنوات في مواجهة الناقلين[2]، هذا الامر دفع على الأخص الدول الشاحنة إلى السعي عبر السنوات وفي إطار الأمم المتحدة[3]، إلى وضع اتفاقية أممية تحكم النقل البحري للبضائع عبر العالم تقيم قدرا من التوازن في المصالح.

قد نجحت هذه الجهود في ابرام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في مدينة هامبورغ بألمانيا سنة 1978[4].

سوف نقوم بدراسة نطاق تطبيق اتفاقية هامبورغ (الفرع الأول) وأحكام اتفاقية هامبورغ (الفرع الثاني).

الفرع الأول: نطاق تطبيق اتفاقية هامبورغ 1978:

يعتبر نطاق تطبيق اتفاقية هامبورغ من بين الاحكام الموضوعية التي جاءت بها هذه الأخيرة التي جعلتها تختلف عن اتفاقية بروكسل بنصها الأصلي وبالتعديلات التي أدخلتعليه، ويمكن

[1] المادة 04 فقرة 05 من اتفاقية بروكسل لعام 1924.

[2] احمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء التقنيين البحري المصري، المكتب الجامعي الحديث، 2008، مصر، ص89.

[3] **"ولأول مرة تبرم اتفاقية دولية تنظم القانون الخاص تحت إشراف هيئة الأمم المتحدة، إذ أن جميع الاتفاقيات التي وحدت بعض الموضوعات في القانون البحري ومنها اتفاقية بروكسل 1924 وبروتوكول تعديلها 1968 قد ابرمت من طرف جمعية غير حكومية وهي الجمعية البحرية الدولية".**

[4] اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائعقواعد هامبورغ، 1978.

تقسيم نطاق تطبيق اتفاقية هامبورغ إلى نطاق قانوني ونطاق زماني وسوف نتطرق لها في الاتي:

أولا: النطاق القانوني: حددت المادة الثانية من اتفاقية هامبورغ لعام 1978[1] نطاق سريانها في 03 مجالات:

1-المجال الجغرافي:

حسب نص المادة الثانية فقرة 01 من اتفاقية هامبورغ أن الاتفاقية تحكم فقط النقل البحري للبضائع، ولكي يمكن تطبيق أحكامها لابد أن يتم النقل بين دولتين مختلفتين[2]. وإلى جانب ذلك فقد عددت حالات معينة تنطبق فيها أحكامها، إذ أنها تطبق عند ما يقع ميناء الشحن أو ميناء التفريغ المنصوص عليه في العقد في دولة متعاقدة أو عند ما يكون سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، قد تم في دولة متعاقدة أو عندما تنص وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى لعقد النقل على أن نصوص الاتفاقية هي التي تطبق على العقد[3].

إذن يمكن القول بأن اتفاقية هامبورغ وسعت في مجال تطبيق أحكامها، خلاف ما كان عليه سابقا في اتفاقية بروكسل التي كانت تقتصر مجال تطبيقها على وجوب صدور سند الشحن في إحدى الدول المتعاقدة فقط.

2-من حيث السندات والوثائق التي تخضع لأحكامها:

إن اتفاقية هامبورغ تنطبق على كل عقود النقل البحري، سواء كانت ثابتة بسند شحن أو بأية وثيقة مثبتة لعقد النقل البحري(المادة الثانية)[4]، هذا خلاف ما كان عليه الأمر في اتفاقية بروكسل التي تطبق على عقود النقل البحري المثبتة بسندات الشحن لا غير،

---

[1] المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1978.

[2] سليم بودليو،" اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل"، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة1، الجزائر، المجلد أ، عدد42، 2014، ص517.

[3] أحمد محمود خليل، مرجع سابق، ص90.

[4] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص256.

فإنها تحكم حقوق والتزامات الأطراف سواء صدر سند شحن أو لم يصدر، هذا الأمر يجعلها تستجيب للتطورات الحاصلة في مجال صناعة النقل والتطور التكنولوجي، إذ أصبحت معظم عمليات النقل البحري للبضائع تتم عقودها عن طريق السندات الإلكترونية عبر شبكة الأنترنت[1].

3-من حيث البضائع وكيفية نقلها:

كانت اتفاقية بروكسل لعام 1924 سابقا تستبعد تطبيق أحكامها على نقل الحيوانات الحية وبضائع السطح، كما أنها لا تعرف ما يسمى بالنقل عن طريق الحاويات. فإن اتفاقية هامبورغ قد جاءت بأحكام تنطبق على نقل الحيوانات وكذلك نقل البضائع على سطح السفينة عن طريق الحاويات وفق نظام وقواعد محددة ومنظمة تنظيما محكما بنص المادة 05 والمادة 09[2].

ثانيا: النطاق الزمني:

تنص المادة 04 من اتفاقية هامبورغ[3] على مسؤولية الناقل البحري ويفهم من نص المادة أن الناقل البحري مسؤول عن البضاعة من لحظة تسليمه إياها من الشاحن أو شخص يعمل نيابة عنه أو سطلة أو طرف ثالث أخر يوجب القانون أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليمها إليه ولصاحب الحق فيها أو ممثلها[4].

يمكن القول بأن اتفاقية هامبورغ وسعت من نطاق تطبيقها لتشمل كل العمليات النقل مند لحظة تسلم الناقل للبضاعة إلى غاية تسليمها تسليما كاملا للمرسل إليه، أو ممثلة

---

[1] سليم بودليو، مرجع سابق، ص517.

[2] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص258.

[3] تنص المادة 04 من اتفاقية هامبورغ على أنه: "**مسؤولية الناقل البحري تشمل المدة التي تكون فيها البضاعة في عهدته في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ**".

[4] راجع الموقع الإلكتروني https: www,Scribd, com, بتاريخ 30-05- 2024 على الساعة 15:32.

القانون في ميناء التفريغ وإلى غاية الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضاعة، وفقا لما تنص عليه المادة الرابعة بفقرتها الأولى والثانية[1].

الفرع الثاني: أحكام اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

لقد جاءت اتفاقية هامبورغ ورغبة من وضعيها وتحت تأثير الدول النامية بأحكام تتعلق بنظام المسؤولية الناقل البحري يختلف عما هو منصوص عليه في اتفاقية بروكسل سواء بنصها الأصلي أو التعديلات التي أدخلت عليها[2].

أولا: أساس مسؤولية الناقل البحري:

لوضع معيار موحد وشامل لمسؤولية الناقل البحري، فإن واصفي مسودة اتفاقية هامبورغ تبنوا الحجة المقدمة من الشاحنين وهي الناقل يجب أن يكون مسؤولا عن هلاك أو تلف الشحنة الذي ينشأ عن خطئه وتبعا لذلك فقد اختاروا أن يضعوا قاعدة المسؤولية إيجابية تقوم على أساس الخطأ المفترض[3]، وأن يلغوا قائمة الاستثناءات التي تضمنتها اتفاقية بروكسل هذا البيان الخاص بأساس المسؤولية ورد في عبارات الفقرة 01 من المادة 05 من اتفاقية هامبورغ[4].

من خلال هذا النص يتضح أن اتفاقية هامبورغ جاءت أكثر وضوح بنصها على ان مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس الخطأ المفترض على الرغم من أن هذا المبدأ لم يرد في الملحق 03 من الاتفاقية، والذي شهد بشأنه خلاف كبير من بين المؤتمرين لأنه يجسد

---

[1] بورطال أمينة." الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للنقل البحري للبضائع، العدد الثالث، ص228.

[2] بن ددوش نضرة قماوي،" اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة "، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، العدد التاسع، جوان 2016، ص113.

[3] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص135.

[4] تنص المادة 05 من الفقرة 01 من اتفاقية هامبورغ على أنه: "**يسأل الناقل عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، كذلك الناتجة عن التأخر في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة الرابعة مالم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدمون ووكلاته جمع ما كان يلزم اتخاده بشكل مفعول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته**".

فعلا الصراع بين مصالح الناقلين والشاحنين، إلى الحد الذي كاد يؤدي إلى فشل المؤتمر، لقد توصل المؤتمر رغم كل الاختلافات في النهاية إلى إقرار أن أساس المسؤولية يقوم على الخطأ أو الإهمال المفترض وما على الناقل إلا إثبات عكس ذلك، بمعنى أن عبء الإثبات وفقا لنص الاتفاقية يقع على عاتق الناقل البحري، وليس الشاحن أو من يحل محله[1]، ماعدا في حالات استثنائية كالحريق الذي تستجوب أن يكون الخطأ بحق الناقل واجب الإثبات[2].

ثانيا: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل.

يعتبر التحديد القانوني لمسؤولية الناقل للبضائع هي من الأحكام التي استفاد منها الناقل في هذه الاتفاقية أو في غيرها، ذلك أن التحديد القانوني هو مقابل لمنع النقل من إدراج شروط الإعفاء المختلفة في عقد النقل البحري، وهذا حتى لا ينوي الناقل تحت أعباء قد يعجز عن مواصلة الاستغلال التجاري للسفينة[3].

تحدد مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة أخرى، أو 2,5وحدة حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم البضائع الهالكة أو التالفة أي المبلغين أكبر هذا ما جاء في نص (المادة 06 فقرة 01 أ)[4].

وتحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلى ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على أن لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل (المادة 06 فقرة 01 ب).

لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها من جهة وعن التأخير من جهة أخرى، الحد الأقصى للتعويض في حالة

---

[1] سليم بودليو، مرجع سابق، ص519.

[2] مروان منصور زايد، مرجع سابق، ص19.18.

[3] سليم بودليو، مرجع سابق، ص 521.

[4] تنص المادة 06 من اتفاقية هامبورغ على أنه:" تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 6 عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 5,2 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع بهلك أو يتلف أيهما أكبر.

الهلاك الكلي للبضائع (المادة 06 فقرة 01 ج)[1] يسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في

الهلاك أو التلف أو التأخير[2] (المادة 07 فقرة 01) ويسقط حق تابع الناقل في تحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو تقصير من التابع ارتكب بقصد احداث الضرر أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الضرر (المادة 08 فقرة 02) يسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية إذا شحنت البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة[3].

ثالثا: الحالات المنشأة من التحديد القانوني للمسؤولية في اتفاقية هامبورغ 1978:

لقد تضمنت اتفاقية هامبورغ حالات معينة لا يستطيع الناقل بموجبها الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية، ويتوجب عليه عند توافر إحدى هذه الحالات أن يدفع للشاحن تعويض كامل عن الأضرار التي تصيب البضاعة، ولا يحق له التمسك بالحدود التي أقرتها الاتفاقية والتي تكلمنا عنها سابقا[4] وهذه الحالات كما وردت في الاتفاقية هي:

1. الغش والخطأ الجسيم:

تقضي اتفاقية هامبورغ بعد استفادة الناقل البحري من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية إذا صدر منه غش أو خطأ جسيم، وقد نصت على ذلك الفقرة الأولى من المادة الثامنة من

[1] أحمد محمود خليل، مرجع سابق، ص93.

[2] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 367.

[3] مصطفى كمال طه، مرجع نفسه، ص367.

[4] سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفق اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع لعام 1978، قواعد هامبورغ، منشأ المعارف، مصر، ص 153.

الاتفاقية[1]هذا الحكم الذي أتت به الاتفاقية يجعل من الغش أو الخطأ الجسيم الذي يصدر من الناقل سببا في سقوط حقه بالتمسك بالتحديد القانوني لمسؤولية، يتوجب في هذه الحالة على الشاحن، اثبات الغش أو خطأ الناقل الذي كان السبب في هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وعند ذلك يستطيع الحصول على التعويض الكامل من الناقل.

2 . شحن البضائع على سطح السفينة:

ضمنت الاتفاقية حالتين يجري فيهما نقل البضاعة على سطح السفينة ويسقط فيهما حق الناقل بالتمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية.[2]

تتمثل الأولى في المنصوص عليها في الفقرة الثالثة من المادة 09 من الاتفاقية[3] تحيز الاتفاقية في هذه الحالة للشاحن الحصول على تعويض كامل من الناقل، بشرط إثبات أن هلاك البضاعة نشأ عن سبب وحيد هو نقلها على سطح السفينة.

أما الحالة الثانية فقد تناولتها الفقرة الرابعة من المادة 09 من الاتفاقية[4]، هذه الحالة أيضا تضع على عاتق الناقل التزاما بوجوب إعطاء الشاحن تعويض كامل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها، ذلك لأن اتفاقية هامبورغ تجعل من مخالفة الناقل لالتزامه بنقل البضاعة في عنابر السفينة، نوعا من أنواع الغش والخطأ ولم تسمح له بإثبات عكس هذه القرينة[5].

3 . اغفال الناقل ذكر التحفظات في سند الشحن:

قضت الفقرة الرابعة من المادة (17) من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بأن التحديد القانوني للمسؤولية لا يسري على الحالة التي يصدر فيها سند الشحن من الناقل، وهو خال

---

[1] تنص المادة 08 فقرة01 من اتفاقية هامبورغ على أنه:" لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 06 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل، ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير، أو ارتكبه بعدم اكتراث مصحوب بإدراك الهلاك أو التلف أو التأخير سيحدث عن فعله".

[2] سعيد يحي، مرجع سابق، ص153.

[3] "تتمثل في نقل البضائع على سطح السفينة بمقتضى اتفاق بين الناقل والشاحن، ولا يذكر ذلك في سند الشحن".

[4] "تتعلق بوجود مخالفة، لاتفاق صريح يشترط نقل البضائع في عنابر السفينة".

[5] سعيد يحي، مرجع سابق، ص 154.

من التحفظات التي كان يجب عليه تدوينها في سند الشحن، مقابل حصوله على ورقة ضمان من الشاحن وذلك بقصد الإضرار بالغير كالمرسل إليه مثلا.

وهذه الحالة لا تسمح للناقل بالتمسك بتحديد المسؤولية وإنما عليه أداء التعويض الكامل عن الأضرار التي تصيب البضاعة ولكن الفقرة تشترط إثبات قصد الناقل في عدم تدوين التحفظات لأضرار الغير[1].

رابعا: دعوى المسؤولية:

لم تستغني اتفاقية هامبورغ مثل ما هو الشأن في اتفاقية بروكسل عن اجراء توجيه الإخطار الكتابي إلى الناقل أو ممثله من طرف مستلم البضاعة أو من يحل محله في ميناء التفريغ (الوصول)[2]، غير أنها وضعت أحكام مفصلة ودقيقة بنص المادة 19 في فقراتها الثامنة[3]. على هذا الأساس يجب على المرسل إليه أو من يحل محله في حالة حدوث هلاك أو تلف للبضاعة أن يخطر الناقل بطبيعة هذا الهلاك أو التلف وحجمه في هذه معينة تختلف بحسب ما إذا كان الضرر ظاهرا أو غير ظاهر. فإذا كان ظاهرا فيجب أن يعمل على الإخطار في يوم العمل التالي لتاريخ استلام البضاعة[4]. وهو ما يجعلها تتميز عن اتفاقية بروكسل التي توجب عمل وتوجيه الإخطار في وقت استلام البضاعة أي فور الاستلام، وفي اتفاقية هامبورغ أعطت مهلة أوسع لمستلم البضاعة للقيام به لاسيما في حالة وصول البضاعة وتسليمها في وقت متأخر من اليوم أو إذا لم يحصل التسليم مباشرة للمعنى بالأمر.

---

[1] سعيد يحي، مرجع سابق، ص155،" توجد أيضا حالتين لم يتم ذكرهما وهما عدم الإشارة في سند الشحن إلى خضوع النقل لاتفاقية هامبورغ 1978 أو إدراج شرط مخالف لإحكام الاتفاقية في عقد النقل البحري، كذلك إدراج الناقل في سند الشحن شرطا تعتبره اتفاقية هامبورغ باطلا".

[2] سليم بودليو، مرجع سابق، ص522.

[3] المادة 08 من اتفاقية هامبورغ.

[4] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص367.

تتقادم دعوى المسؤولية بمضي سنتين من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها أو من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة عدم التسليم[1]

المبحث الثاني: التحديد القانوني المسؤولية مالك السفينة وفقاللتشريع الجزائري.

نص المشرع الجزائري في القانون البحري الأمر رقم 80.76 على نظام تحديد المسؤولية، الذي تضمن أن مالك السفينة له الحق في طلب تحديد مسؤوليتهعن تعويض الاضرار المادية والبدنية التي تلحق بالغير نتيجة لأخطاء تابعيه أثناء الرحلة البحرية، ولكنة لا يمكنه ذلك إذا كانت الأضرار ناتجة عن أخطائه الشخصية.

هذا الحق ليس مقتصرا على صاحب السفينة بل يمكن من أشخاص أخرون أيضا طلب التحديد، ولا يمكن لمالك السفينة طلب تحديد المسؤولية ذلك، إلا بموجب استثناء ان معينة وهي نفس الاستثناءات الواردة في اتفاقية 1976م، ذلك كون أن الجزائر منظمة إلى هذه الأخيرة (المطلب الأول)، أما فيما يخص مبالغ تحديد المسؤولية وطرق توزيعها نجد أن المشرع الجزائري لم يحددها وإنما أحال ذلك إلى الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة في الالتزامات التعاقدية والاستثناءات الواردة عليها:

القاعدة العامة في القانون هي أن يكون التعويض عن الأضرار متناسبا مع مقدار الضرر، لكن الاستثناء على هذه القاعدة يتضح من خلال أن القانون أوجد مبدأ تحديد المسؤولية، ذلك بسبب طبيعة وظروف النقل البحري، الذي مفاده أن مالك السفينة ليس له الحق في طلب تحديد مسؤولية عن تعويض الأضرار بمبلغ محدد، إلا في حالة الأضرار التي يتسبب بها تابعيه[2]، وعليه سوف نتناول هذا من خلال تحديد مسؤولية مالك السفينة في

[1] أحمد محمود خليل، مرجع سابق، ص 95.

[2] سالمة فرج الجازوي، مرجع سابق، ص 119.

الالتزامات التعاقدية (الفرع الأول)، والاستثناءات الواردة على تحديد مسؤولية مالك السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تحديد مسؤولية مالك السفينة في الالتزامات التعاقدية:

على خلاف القواعد العامة في القانون المدني التي تقضي بالمسؤولية المطلقة عن الأخطاء الشخصية وأخطاء التابع أين تكون جميع الذمة المالية للشخص ضامنة للوفاء بالديون، ففي مجال القانون البحري، أخذ القانون الجزائري بمبدأ المسؤولية المحدودة للمالك (المجهر) في جزء من ذمته المالية[1] في نص المادة 92 من القانون البحري الجزائري[2]، وذلك في مسائل محددة كالوفاة والإصابات البدنية وهلاك البضاعة أو السفينة أو المنشآت وسوفتفصل في هذا من خلال:

أولا:الأسباب التي يستطيع المالك تحديد المسؤولية فيها:

بالرجوع لنص المادة 92 من القانون البحري نجد أن المشرع عدد لنا الحالات التي يمكن تحديد المسؤولية فيها وهي:

1- إذا كانت الوفاة أو الإصابة الجسمانية لأي شخص يتعاقد مع مالك السفينة لنقله بشرط تواجده على متن السفينة، فإن المالك يمكنه طلب تحديد مسؤوليته بالنسبة لتلك الوفاة أو الإصابة بالإضافة إلى ضياع أو تلف الأموال، يتم تأكيد هذه النقطة بتكرار التأكيد على وجود الشخص على ظهر النفسية لأغراض النقل مما يعكس إلزامية مالك السفينة بتوفير الخدمة دون مقابل[3].

2- الموت أو الإصابة الجسمانية لأي شخص آخر في البحر أو البر والفقدان والأضرار بالأموال الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو اهمال أو خطأ كل شخص وجد على متن

---

[1] مريم حملاوي، نبيلة قرفي، النظام القانوني للسفينة –دراسة على ضوء القانون الجزائري-،مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1954-قالمة-، 2017-2018، ص32.

[2] نصت المادة 92 من الأمر 76-80 على أنه: "**يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته اتجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير لأجل الديون الناتجة من أحد الأسباب المذكورة في المادة التالية، إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به**".

[3] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 314.

السفينة، ويكون المالك مسؤولا عنه، أو كل شخص آخر لا يوجد على متنها ويكون المالك مسؤولا عنه، على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل والإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة أو الشحن أو النقل أو تفريع الحمولة وصعود ونزول ونقل المسافرين[1].

3- كل التز أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة واللاحقة بمنشآت الموانئ وأحواض السفن والخطوط الملاحية[2].

ثانيا: الأشخاص الذين يطبق عليهم نظام تحديد المسؤولية:

بالرجوع إلى نص المادة111 من القانون البحري الجزائري[3]، نجد أن على كل من مالك السفينة ومستأجرها والمجهز والربان وأعضاء الطاقموكل من ينوب عن مالك السفينة، ويبرر بضرورة تشجيع استثمار رؤوس الأموال في مجال الاستغلال البحري، وأن هذا التحديد يسمح لشركة التأمين بمعرفة الحد الأقصى للتعويض الذي يمكن أن تمنحه للمالك عند وقوع الحادث،كما يبرر أيضا ما للربان من سلطات واسعة على السفينة تنعدم معها أحيانا رقابة المالك ذاته[4].

الفرع الثاني: الاستثناءات الوارد على تحديد مسؤولية مالك السفينة.

على عكس ما تم التطرق إليه سابقا نجد أنه توجد بعض الديون الناتجة عن المسؤولية التي لا يمكن لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عنها، وذلك لاعتبارات جماعية.

هذه الديون هي تلك التي استهدفتها المادة 94 من القانون البحري الجزائري بقولها:"لا يحتج بتحديد مسؤولية مالك السفينة ضد:

---

[1] أنظر نص المادة 93 الفقرة 02 من الأمر 76-80، مرجع سابق.

[2]أنظر نص المادة 93 الفقرة 03 من الأمر 76-80، مرجع نفسه.

[3] نصت المادة 111 من الأمر 76-80 على أنه: **"تطبق أحكام هذا الفصل على مستأجر السفينة والمجهز والمسير والربان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوب عن المالك والمستأجر والمجهز أو المجهز المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه".**

[4] مريم حملاوي، مرجع سابق، ص32.

أ- الديون الناشئة عن السعاف والانقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة وكذا بالنسبة لديون الدولة أو أية مؤسسة عمومية اخرى قامت في مكان المالك بتقويم، أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة أو أصيبت بجنوح أو تم التخلي عنها بما في ذلك ما يوجد أو كان يوجد على متنها.

ب- الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام.

جـ - ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل»[1].

المطلب الثاني: تحديد مسؤولية مالك السفينة في الجانب المالي وطرق توزيعها.

يتم تحديد المبلغ الذي يمكن لصاحب السفينة تحديد مسؤوليته عليهفي كل حالة وفقا لقواعد الاتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن، والتي تكون الجزائر طرفا فيه.

سوف نتناول هذا من خلال تحديد مسؤولية مالك في الجانب المالي (الفرع الأول)،وطرق توزيعها(الفرع الثاني).

الفرع الأول: تحديد مسؤولية مالك السفينة في الجانب المالي:

لم يحدد المشرع الجزائري مبالغ معينة لتحديد المسؤولية، وانما أحالنا إلى الاتفاقيات الجزائرية المعمول بها والتي تكون الجزائر طرفا فيها[2].

وضع المشرع الجزائري أحكام خاصة لتحديد مسؤولية الناقل البحري، هذه الأحكام وردت ضمن المواد 805إلى 816 من القانون البحري[3].

أولا: مرحلة قبل تعديل القانون البحري سنة 1998:

[1] أنظر المادة 94 من الأمر 76-80، مرجع سابق.

[2] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 319.

[3] أنظر المواد من 805 إلى 816 من الأمر 76-80، مرجع سابق.

في هذه المرحلة أي في ظل القانون 76-80 المتضمن القانون البحري، كان تحديد مسؤولية الناقل البحري قائما، غير أن المشرع الجزائري اكتفى بالإحالة إلى الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

نجد من أهم الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر اتفاقية بروكسل لسنة 1924 باعتبارها المعنية بذلك النص، إذ تقضي المادة 04 الفقرة الخامسة[1] منها على أنه تحدد قيمة التعويض بـ 100 جنيه استرليني عن كل طرد[2].

غير أن الملاحظ أن هذا التقويم في اتفاقية بروكسل تم استبداله بعد التعديل الذي طرأ على الاتفاقية بموجب بروتوكول سنة 1968، إذ أصبح التحديد بما يعادل 10 آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنكعن كل كيلو غرام.

ويقصد بالفرنك الوحدة التي تحتوي على 65.5 ميليغرام من الذهبعيار 900 من الألف[3].

ثانيا: مرحلة بعد تعديل سنة 1998:

أقدم المشرع الجزائري على تعديل القانون البحري بموجب القانون98-05[4]، إذ طرأ على نص المادة 805 من تعديل جذري[5].

وفي هذا الإطار حدد المشرع قيمة تحديد مسؤولية الناقلالبحري دون الاشارة إلى الاتفاقيات الدولية.

---

[1] أنظر المادة 04 الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، مرجع سابق.

[2] **"الطرد هو أن توضع البضاعة في غلاف كالصندوق أو حزمة تحمل كل واحدة رقم وعلامات مميزة فكل صندوق أو جوال يعتبر في هذه الحالة طرد".**

[3] بوراس محمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ"، مجلة المعيار،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون –تيارت-، المجلد 04، العدد 07، الجزائر، 2013، ص 179.

[4] القانون رقم 98-05، مؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون المدني، ج ر، عدد 47، صادر في 27 يونيو 1998.

[5] أنظر المادة 805 من القانون 98-05، مرجع نفسه.

وهكذا فالناقل مسؤول في حدود لاتتجاوز 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو بحدود 30 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يصاب بخسارة أو من الوزن الإجمالي للبضائع.

وتتطابق الأرقام المستعملة من قبل المشرع مع الأرقام المستعملة فيظل بروتوكول 1968[1].

يقصد بالوحدة الحسابية حساب متشكل من 65,5 ميلغرام من الذهب على أساس 900 من الألف، ويمكن أن تحول وحدات الحساب إلى ارقام مضبوطة بالعملة الوطنية.

يلاحظ أن المشرع الجزائري ربط في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية بقيمة الذهب.

الفرع الثاني: الحد الأقصى لتعويض وطبيعته:

أولا: الحد الأقصى للتعويض:

يعرف الحد الأقصى للتعويض على أنه تقرير قانوني لمبالغ معينة تدفع الشاحن أو المرسل إليه عند هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في وصولها إي أنه عبارة عن حدود تصدى للمسؤولية الناقل والذي لا يجوز الحكم بأكثر منها مهما بلغ حجم الضرر الذي أصاب البضاعة المنقولة أو الذي أصاب المضرور من جراء إخلال الناقل بإحدى التزاماته سواء كانت المسؤولية نتيجة خطأه أو أحد تابعه[2].

من خلال التعاريف السابقة يظهر بأنها لم تكن شاملة للإمام بنظام الحد الأقصى للتعويض حيث أقتصر كل تعريف منها على جانب دون الاخر وإعطاء تعريف دقيق يتطلب الأمر إجراء تنسيق بينها للقول بأن نظام الحد الأقصى للتعويض هو تعويض غير كامل وضع في القانون حدا أعلى لمبلغ التعويض الذي دفعه الناقل عند ثبوت المسؤولية عن

[1] بوراس محمد، مرجع سابق، ص 179.

[2] قرارية قويدر، نظام الحد الأقصى للتعويض، الخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص330.

البضائع الهالكة التابعة أو المتأخرة في الوصول سواء كان ذلك بخطائه أو بخطأ من أحد تابعه وهو خلاف للقواعد العامة في التعويض المدني فلا يجوز القاضي الحكم بأكثر منه مهما بلغت جسامة الضرر[1].

لكن التعريف بنظام الحد الأقصى للتعويض لا يثير إشكالا يعد ما تطرحه بعض المصطلحات التي استخدمت في الدلالة عليه والتي تعاقب الاتفاقيات على تداولها كمصطلح تحديد المسؤولية أو ما استعمله الكثير الفقه مثل" تحديد مقدار التعويض"، عند استقراء نصوص اتفاقية بروكسل يلاحظ أن مصطلح التحديد المسؤولية لا وجود له ضمن أحكامه غير أنه ورد في بروتوكول تعد بها لسنة 1968 وبالضبط في المادة 02، وقد اقتضى المشرع الجزائري في القانون البحري أثار الاتفاقيات الدولية السالفة الذكر إد نصت المادة 809 ق ج على أنه يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المذكورة في 805 ق ج[2].

وتأسس على ما تقدم فإن ما جاءت به النصوص القانونية الواردة بالاتفاقيات الدولية الخاصة بالحد الأقصى للتعويض لم يقم فيها المشرع بتحديد مقدار التعويض عن ثبوت مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها في الوصول وإنما نص على حد أعلى للتعويض لا يمكن تجاوزه لو فاقت قيمة الضرر الحاصل للبضائع قيمة الحد القانوني للتعويض وعليه فإن مصطلح "تحديد مقدار التعويض لا يصلح لأنه يكون مرادفا أو مصطلحا ثانيا يمكن استعماله للدلالة على الحد الأقصى للتعويض لاختلاف المقصود لكل منهما، لذلك كان من الأفضل أن توضع العبارات في مكانها الصحيح.[3]

ثانيا: الطبعة القانونية للحد الأقصى للتعويض:

1 قرارية قويدر، مرجع السابق، الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، ص331.

[2] قرارية قويدر، مرجع نفسه، ص331.

[3] قرارية قويدر، مرجع نفسه، ص332.

يعتبر الحد الأقصى للتعويض بأنه مبلغ أدنى لما يمكن للناقل والشاحن الاتفاق عليه ومن جهة أخرى هو الحد الأعلى للمسؤولية فلا يمكن للقاضي الحكم على الناقل بأكثر منه مهما فاقت قيمة الضرر ذلك الحد وبالتالي فإن الحد الأقصى للتعويض هو ذو طبعة مزدوجة فيكون

من النظام العام في الحدود الدنيا والقانون البحري الجزائري طبق للمادة 811 منه[1].

ومن جهة أخرى فإن الحد الأقصى للتعويض لا يعتبر من النظام العام في حدود العليا فيجوز للشاحن الاتفاق مع الناقل على إدراج بند في سنة الشحن يقضي بتحديد مبلغ التعويض بأكبر مما حددته النصوص القانونية[2].

وعليه تتضح أن العلاقة بين التعويض والضرر لا تخرج عن ثلاث:

1ـ أن يكون حجم الضرر أُل من الحد الأقصى للتعويض، فلا يستحق المضرور إلا تعويض يعادل ما لحقه من ضرر أي تعويضا كاملا يتناسب مع قيمة الضرر وفقا للقواعد العامة فيشمل صفات هذا الأخير من كسب وما لحقه من خسارة[3].

2ـ أن يكون الضرر مساويا لقيمة الحد الأقصى للتعويض في هذه الحالة لاريب في أن المضرور يستحق تعويضا معادلا لقيمة البضاعة الهالكة وذلك لأنها تعتبر من تطبيقات القواعد العامة في التعويض المدني والذي يقتضه بشمل التعويض كل الضرر الحاصل وبالتالي يحصل المضرور على كل ما لحقته من خسارة وما فته من كسب.

3ـ عندما يكون مقدار الضرر الناشئ عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها في التسليم أكبر من الحد الأقصى للتعويض، هنا يجب على القاضي الذي يفصل في التزام ألا يحكم على الناقل بدفع مبلغ مزيد من السقف التعويض المحدد والمؤدي ذلك عدم حصول

[1] قرارية قويدر، الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، مرجع سابق، ص333.

[2] قرارية قويدر، مرجع نفسه، ص333.

[3] قرارية قويدر ،مرجع نفسه، ص334.

المضرور الا على قيمة ذلك الحد المقرر قانونا، مهما بلغ مقدار الضرر الذي أصاب البضائع ثم بعد ذلك يحسب مبلغ التعويض مرتين مرة على أساس عدد الضرر ومرة على أساس وزن البضاعة ليأخذ في النهاية بحد التعويض الأعلى بينهما[1].

ومن هنا يمكن القول ان الحالتين الأولى والثانية لا يصدر بشأنهما إي إشكال، فهما تمثلان إحدى تطبيقات القاعدة العامة في التعويض المدني، حيث يحصل صاحب البضاعة على تعويض معادل لمقدار الضرر الذي يحدث، حيث تكمن المشكلة في الحالة الثالثة إذ أن المضرور لم يحصل على التعويض متكافئ مع الضرر وإنما حصل على مبلغ أقل ربما يكون أقل بكثير من مقدار الضرر الذي يحدث من جراء هلاك أو التلف أو التأخير اللاحق بالبضاعة[2].

[1] قرارية قويدر، الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، مرجع سابق، ص334.

[2] قرارية قويدر، مرجع نفسه، ص335.

الفصل الثالث:

الجانب التطبيقي

المبحث الأول: الإدارة المنائية ومالك السفينة.

المطلب الأول: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المنائية جن جن:

الهيكل التنظيمي عبارة عن تركيبة تنظم مختلف أجزاء المؤسسة، ويرتكز نجاح المؤسسة على هيكلها التنظيمي، وللمؤسسة المينائية جن جن هيكل تنظيمي يمثل مختلف الأجزاء المؤسسة وهي عبارة عن مديريات ومكاتب ومصالح وورشات مختلفة، ترتبط مجمل الهياكل فيما بينها ارتباط تكاملي بالإضافة أن الهيكل التنظيمي يتميز بالتدرج الذي يحدد العلاقة بين المديريةالعامة ومختلف المديريات على مستوى ميناء جن جن[1].

فهيكل المؤسسة المينائية جن جن تنقسم الى ثلاثة هياكل، الهيكل الأول ويمثل في المديرية العامة ومديريات ذات طابع إداري (الفرع الأول) الهيكل الثاني ويتمثل في المديريات العملياتية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مديرية العامة والمديريات الإدارية:

أولا: المديرية العامة: يترأسها المدير العام الذي يمثل السلطة العليا في المؤسسة، تعتبر العمود الفقري للمؤسسة من الناحية الإدارية والتسيير تعمل على التنسيق والمراقبة جميع أعمال المؤسسة من خطر وإرشاد وتشويش والمنادلة الأمن والسلامة، بالإضافة إلى تحديد الوضع، تضم هذه المديرية إضافة المدير العام، الأمانة ومساعدة الرئيس المدير العام.

ثانيا: المديريات ذات الطابع الإداري:

تعمل هذه المديريات بمهام الإدارة من خلال تنظيم الدوار ومصالح تسهر إلى تحقيق الأهداف مسطرة لكل دائرة ضمن برامج واستراتيجيات:

[1] بوقصة ايمان، محاضرات سنة ثانية ماستر مهني تخصص قانون بحري ومينائي والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة جيجل سنة 2023 / 2024، ص13.

1. مديرية الموارد البشرية: يبلغ إجمالي القوة العاملة في هذه المديرية مائة وواحد وأربعون عامل كل عامل مهام واختصاص معين وتشمل هذه المديرية دائرتين هي دائرة الإدارة العامةالتي تضم بدورها ثلاثة مصالح متمثلة في مصلحة المنازعات ومصلحة الوسائل العامة ومصلحة الوقاية والامن، ودائرة المستخدمين والتكوين والتي بدورها تتكون من مصلحتين، مصلحة المستخدمين وتضم مكتب الأجور ومكتب الضمان الاجتماعي، ومصلحة التكوين وتحتوي على دائرتين المساعدة الملاحة ودائرة الشرطة الملاحية.

2. مديرية القيادة الميناء: يشرف على هذه المديرية شخص طبيعي له صفة مدير القيادة المينائية مسؤول تحت سلطة المدير العام على مجموعة مصالح القيادة المينائية المتمثلة في حركة السفن والشراكة، والامن، ومن مهامه:

. السهر على الاستغلال العقلاني لمواقع الرصيف في الميناء.

. السهر على تطبيق القوانين الخاصة بالتنقل والشحن والتفريغ بالتنسيق مع مديرية الاشغال.

. تحديد أولوية السفن بالتنسيق مع مديرية العمليات.

3. مديرية الاعلام والتسويق: يترأسها مدير وتتكون من دائرتين دائرة الاعلام الآلي والتي تهتم بالسير الحسن لتجهيزات الاعلام الآلي على مستوى جميع المديريات، استغلال برامج الاعلام الآلي بفعالية، متابعة تطور العلمي والاستفادة منه لتحسين أداء المؤسسة بالتمشي مع العصرنة ومواكبة التطور دائرة الدراسات والتنمية التي تهتم بدراسة الإحصائيات والتغيرات الملاحظة فيما يخص التبادلات الخاصة بالنقل، وضع استراتيجية الإعلان والاتصالات وغيرها من المهام[1].

[1] بوقصة ايمان، مرجع سابق، ص15.

4: مديرية المالية والمحاسبة:

تشمل هذه المديرية بالإضافة لأمانة المدير ومدير هذه المديريات على دائرتين متمثلة في دائرة المحاسبة تضم مصلحتين مصلحة المحاسبة العامة ومصلحة المحاسبة التحليلية وتعتبر من اهم الدوائر على مستوى المؤسسة من مهامها تطبيق الاحكام الخاصة بالمحاسبة ومراقبةمختلف العمليات والمشاركة في تحضير الميزانية العامة للمؤسسة، متابعة التطبيق الميداني الميزانية العامة، دائرة المالية وتعد كذلك من أهم المصالح على مستوى المسؤولية من مهامها تنظيم سياسة التمويل داخل المؤسسة المينائية وتحليل فترات الإنجاز، تسيير أموال المؤسسة ومراقبة كل المصاريف الخاصة بالصندوق ومراقبة جميع الكشوفات البنكية.[1]

الفرع الثاني: مديريات ذات الطابع العلمي:

تضطلع هذه المديريات بمهام عملية لتحقيق نتائج ومخرجات ناجحة كما هو معدله على مستوى المديريات الإدارية عن طريق مصالح متخصصة في عدة مجالات.

أولا: مديرية العمليات: يترأسها مدير خاضع لسلطة الرئيس المدير العام وتنقسم إلى دائرتين ولكل دائرة مصالح حيث دائرة الشحن والتفريغ والتي تضم مصلحة الشحن ومصلحة التفريغ وكذا مصلحة البرمجة والتخطيط المكلفة ببرمجة عمليات التفريغ ومتابعة استخدام المعداتوتحديد أسعار الخدمات والسهر على تطبيق القرارات الإدارية، دائرة التجارة والتي تعمل على تسويق الخدمات المقدمة من طرف المؤسسة وكذا تسيير الاشغال لمحطات لها مصلحة واحدةتسمى مصلحة الفوترة حيث تتكفل هذه الاخيرة بهمة جمع وتحرير الفواتير لجميع خدمات المؤسسة المينائية كما تتكفل بمراقبة الأسعار المعمول بها، والرد على شكوى الزبائن بالخدمة المقدمة وكذا تحرير عقود الأملاك المينائية.

[1] بوقصة ايمان، المحاضرة والاعمال المواجهة سنة السنة الثانية ماستر مهني تخصص قانون بحري ومينائي، ص15.

ثانيا: مديرية الأملاك الصيانة: تعمل هذه المديرية إلى تطبيق القوانين داخل المؤسسة التي تخص المعدات والمنشآت كما تعمل على حماية المؤسسة وتتكون من دائرتين دائرة الصيانة التي تقوم بالتنسيق بين جميع المديريات المصالح التابعة لها من خلال مصلحة الصيانة التي تقوم بتطبيق واحترام مقاييس تضمن مدة أطول لصلاحية المعدات وصيانة عتاد ومعدات[1] والمؤسسة المينائية، وكذا مصلحة الاشغال والتي تقوم على تتبع الاشغال من حيث المواد المستخدمة في عمليات الصيانة. تعيين المساحات الخاصة بالبناء أو موافق الشاحنات وكما تقوم كذلك على مراقبة أي مخالفة يمكن حدوثها في ميدان الاشغال وتحديد قيمة الخسائر جراء ذلك في إطار المحافظة على الأملاك الوطنية.

دائرة المشاريع والاشغال الجديدة من مهامها متابعة ومراقبة كل الصفقات التي تبرم مع مختلف المؤسسات، إمضاء فواتير أعمال نهاية الشهر من أجل المصاريف القيام بعملية اختيار المقاولين لمختلف الاشغال المقترحة. كما تقوم باختيار دائرة الاحتياجات الممكنة الخاصة بالأشغال عند نهاية المشروع[2].

المطلب الثاني: مالك السفينة وممثلية في الحدود المينائية ومسؤولية.

الفرع الأول: مالك السفينة كمجهز:

عرف المشرع الجزائري مجهز السفينة من خلال نص المادة 572 من القانون البحريبقوله:" يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة أو إما بناء على صفات أخرى تحوله الحق باستغلال السفينة.

[1] بوقصة ايمان،مرجع سابق، ص16

[2] بوقصة ايمان، مرجع سابق، ص17.

ومنه يتضح لنا أن مجهز السفينة هو كل مستغل للسفينة، على أن يكون الإسغلال لحسابه الخاص، ويزودها بكل ما تحتاجه من وقود ومؤن وصيانة، كما يلتزم بجعلها تستجيب للمعايير الملاحة البحرية والامن البحري[1].

الفرع الثاني: ممثل مالك السفينة في الميناء (الوكيل البحري):

ويقصد به هو ممثل المجهز أو الربان في جميع العمليات التي يتولى القيام بها فيقوم بالتكفل بالبضائع في ميناء الشحن وتسليمها إلى المرسل أليهم في مناء التفريغ، كما يمكن القول انه مساعد في التجهيز.[2]

وعرفه المشرع الجزائر في نص المادة 609 من القانون البحري الجزائري " يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك العمليات المعتادة الأخرى المرتبطة برصد السفينة في الميناء"[3].

الفرع الثالث: مسؤولية مالك السفينة داخل وخارج الحدود المينائية:

أولا: مسؤولية مالك السفينة داخل المينائية:

تبدأ مسؤولية مالك السفينة مند وصوله إلى الرحب حيث تعتبر الرحب من الحدود المينائيةمسؤولية مالك السفينة تشمل في عدة جوانب أمنية وسلامة الطاقم السهر على حماية البيئة من التلوث، بحيث يعتبر الربان يمثل مالك السفينة مباشرة، فإن خطا أو مخالفة يقوم بها ربان السفينة فإنها توجه مباشرة لمالك السفينة فقد يكون هذا الفعل الذي يقوم به ربان أو أحد افراد طاقم السفينة بفعل إرادي أو غير إرادي يعاقب عليه الفاعل ومالك السفينة بموجب

[1] وكرر منال، محاضرات في القانون البحري، جامعة الأخرى منتوري قسنطينة 01 كلية الحقوق السنة الجامعية 2023/ 2024، ص24.

[2] شيخي محمد امين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، ص96.

[3] أنظر المادة 609 من الامر 76. 80، مرجع سابق.

القانون الدولي أو القانون الذي يخضع عليه البلد المتواجد فيها السفينة، فمسؤولية مالك السفينة بالنسبة للميناء تبدأ مند الوصول إلى حين مغادرته الرصيف فيمكن عد بعض مسؤوليته داخل الخير المينائية كمايلي:

ـ مسؤولية الحفاظ على البضاعة بشكل جيد يمكن نفرغه من على السفينة.

ـ مسؤولية توقير جميع المعدات الخاصة الواجب تقديمها أثناء تواجده داخل الميناء.

ـ مسؤولية الحفاظ على معدات الميناء أو شركات المناولة المتواجدة على متن السفينة المراد استعمالها أثناء الشحن والتفريغ.

ـ مسؤولية الحفاظ على سلامة الركاب والطاقم على متن السفينة.

ـ مسؤولية توفير الأمن على متن السفينة كما هو مذكور في الاتفاقيات الدولية[1].

ثانيا: مسؤولية مالك السفينة خارج الحدود المينائية:

فعند انتهاء مسؤولية مالك السفينة بعد خروجه من الميناء اتجاه هذا الأخير تبدأ مسؤولية أخرى وهي مسؤولية أثناء إيجار السفينة حيث يعتبر دائما ربان السفينة ممثلا مباشر لمالك السفينة ومسؤولين فعلية فإن مسؤولية خارج الميناء تكون اتجاه القوانين الاتفاقيات الدولية المعمول به والقانون دولة علم السفينة وهذا بعد خروجها المياه الإقليمية للدولة التي كان متجه إليها فيمكن القول ان مسؤولية لا تختلف عن مسؤولية داخل الميناء ويمكن عد بعضها كما يلي:

ـ مسؤولية الحفاظ على السفينة وهذا بعدم رمي القمامة والمواد الضارة في البحر إلا بإتباع قوانين الدولة والاتفاقيات الدولة التي تنص على ذلك.

[1] مقابلة مع السيد برهان الدين شكيرد، ضابط مينائي، 30/ 06/ 2024، على الساعة 09 صباحا.

ـ مسؤولية توفير جو ملائم لطاقم السفينة داخلها أثناء ايجارها بتوفير الطعام والشراب والملبس الكافي للرحلة.

ـ مسؤولية حفظ الأمن بين الركاب والطاقم أثناء ايجار السفينة.

ـ مسؤولية الوقوف على تطبيق شروط السلامة أثناء تأدية مهام الطاقم على متن السفينة.

ـ مسؤولية تحسين وتجديد جميع الشهادات الواجب تجديدها للسماح السفينة بالإيجار بدون مشاكل.

ـ مسؤولية دفع مستحقات الطاقم في الوقت المحدد[1].

المبحث الثاني: علاقة الإدارات المينائية ومالك السفينة في المؤسسة المينائية:

المطلب الأول: علاقة مالك السفينة مع مديرية قيادة الميناء.

الفرع الأول: علاقة خدماتية.

أولا: الارشاد:

هي عملية لا غنى عنها في الملاحة البحرية حيث يتناولها بالتفصيل جل التشريعات. وقد عرفه القانون البحري في المادة 171" الارشاد هو المساعدة التي تقد إلى الربانية من قبلمستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند دخولها الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها".

وقد بينت المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 06 ـ08 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ[2]، وعرفت المرشد" بأنه كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ والخروج

[1] مقابلة مع السيد برهان الدين شكيرد، ضابط مينائي، 30/ 06/ 2024، على ساعة 09 صباحا.

[2] المادة 02 من مرسوم 06 ـ 08 مرجع سابق.

منها، وفي الموانئ والمراسي والمياه الداخلية وفقا للشروط المحددة في هذا المرسوم، وعرفأيضا بأنه:" الشخص الذي يستعين به الربان لتوجيهه عند قيادة السفينة وأثناء الدخول والخروج من الموانئ والقنوات"[1].

ثانيا: القطر:

هو عملية مساعدة بحرية، وهو عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجر أو سحب سفينة أخرى مقابل الحصول على أجرة، ويشترط في السفينة المقطورة أن تكون مملوكة لشخص أخر.

"وهو بوجه عام الاستعانة بقوة محركة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له أو لم تعد تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال ذاتيا"[2]، وقد بينت المادة 860 من القانون البحري الجزائري وما يليها أحكامه:" يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة".

وحددت المادة 861 من ذات القانون كما المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 02ـ 01 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها مجاله:

تدخل في عداد خدمات القطر:

1. العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.
2. مناورات الإرشاد والانتقال وإيجار السفينة.
3. المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة البحرية.

[1] بن عيسى حياة، الخدمات المينائية مقدمة لسفن وأثر على سلامة وأمن الملاحة البحرية، مجلة الجزائرية لقانون البحرية والنقل، كلية الحقوق العلوم السياسية، جامعة تلمسان،العدد الثاني، 2014، ص 85 ـ 86.

[2] بن عيسى حياة، مرجع نفسه، ص93.

وتتم عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة وتبعا لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير، ويتعين على الشخص الملزم بالقيام بخدمات القطر أن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليها السفينة الصالحة والمزودة بالتجهيز والتسليح والتموين والآلات اللازمة للقيام بهده الخدمات[1].

ثالثا: التموين:

تعتبر القيادة والتموين من بين الخدمات الهامة جدا المقدمة للسفن، إذ تتمثل عملية التموين في تزويد طاقم السفينة والركاب والسفينة في حد ذاتها بكل ما يلزم من مواد غذائية وطبية، وكذا الوقود السائل والزيوت، وذلك من قبل ممونين معتمدين، وفقا لنص المادة 96 من المرسوم التنفيذي رقم 02 جانفي2001، تنجز عمليات التموين بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت والمواد الأخرى المخصصة لحاجات الطاقم، أو الركاب أو السفينة من قبل ممونين معتمدين، وضمن الشروط المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بها[2].

وتضيف المادة 97 من ذات المرسوم:" تزويد المنشآت الأرضية والسفن بالميناء العذبة والطاقة والإشارة الكهربائية وتقدم هذه الخدمات من طرف السلطة المينائية والهدف منها دائما الحفاظ على سلامة الأرواح والأموال" بما يضمن لها الحفاظ على سمعتها باعتبارها مستلزمات وأساسيات عمل الموانئ.

أما القيادة فقد نصت عليها المادة 88 من المرسوم 02 ـ 01 وتعني المساعدة التي تمنح للربان لقيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ المينائية وهي عملية إجبارية بالنسبة لكل السفن الوطنية والأجنبية وذلك كله حماية لها ولمن عليها.[3]

[1] بن عيسى حياة، خدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص94.

[2] بن عيسى حياة، مرجع نفسه، ص 97.

[3] بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 98.

الفرع الثاني: علاقة رقابية.

أولا: رقابة صلاحيات الشهادات.

يتم مراقبة صلاحية الشهادات من طرف حراسة السواحل والمتمثلة في فرقة الشرطة البحرية وكذلك يتم مراقبة هذه الشهادات من طرف قيادة المينائية المتمثلة في ضباط الميناء، حيث يتم مراقبة مدى صلاحية شهادات السفينة بصفة عامة من بين هذه الشهادات:

- شهادة تسجيل السفينة.
- شهادة الحمولة.
- شهادة الأمن والسلامة.
- شهادة شهادات أخرى.

ثانيا: رقابة الأجهزة الوقائية والأمن على متن السفينة.

يتم مراقبة الأجهزة على متن السفينة من طرف الهيئات المذكورة والمتمثلة في حراس الشواطئ وقيادة الميناء (ضباط الميناء). حيث تعتبر هذه الأجهزة أجهزة لازمة للملاحة وبدونها تعتبر السفن غير قابلة للملاحة ويمكن ذكر منها:

- أجهزة الاتصال الراديو التي تستخدم في الاتصال مع البواخر والمحطات البرية.
- أجهزة اتصال الطوارئ.

كما توجد أجهزة مربوطة بالقمر الصناعي (enm ARSA) حيث يعتبر هذا القمر الصناعي خاص بالسفن المتواجدة في المناطق التي توجد بها شبكة اتصالات وتستعمل عموما في حالة الطوارئ.

كما يوجد هناك أجهزة يتم مراقبة دوريا إما من طرف ممثلة لمالك السفينة (شركة تحرير الشهادات) أو من طرف الهيئات الأمنية المختصة ومن بين هذه المعدات:

ـ النجدة المتواجدة على متن السفينة.

ـ معدات الإنقاذ[1].

كما توجد معدات خاصة لمكافحة التلوث في حالة وقوع حادث في عرض البحر.

ـ معدات الحرائق.

المطلب الثاني: علاقة مالك السفينة مع مديرية العمليات:

الفرع الأول: علاقة خدماتية:

أولا: الشحن:

هو عملية مادية تعني وضع البضاعة على ظهر السفينة بعد تسليمها من الناقل أو ممثل القانوني (مقاول الشحن والتفريغ).

وتمر عملية الشحن على عدة مراحل منها:

ـ مرحلة تحضير البضاعة.

ـ مرحلة نقل البضاعة من المستودعات إلى عناء الشحن.

ـ مرحلة إتمام الإجراءات القانونية والجمركية.

ـ مرحلة تحميل الشحن على ظهر المركب.

يتم إحضار البضاعة ونقلها وتجميعها في مستودعات وتختلف وتنقل لميناء الشحن، فالنظام المعمول به حاليا هو نظام الحاويات حيث تجمع البضائع في حاويات حماية لها من

[1] مقابلة مع السيد برهان الدين شكيرد، ضابط مينائي، 2024/06/30، على الساعة 09 صباحا.

التلف والهلاك والانزلاق فهذا النظام هو مصدر الحمايةوأمان للمصدر رغم أنه أكثر تكلفة وأكثر سرعة[1].

وفي الأخير تشحن البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة بمعدات خاصة حسب توع البضاعة وطريقة تغليفها وحماياتها ويقوم بهذا العمل مقاول الشحن والتفريغ بواسطة حماية معداته.

ثانيا: التفريغ:

تعتبر عملية التفريغ عملية مادية يقوم بها مقاول الشحن والتفريغ بمعداته وعماله، وذلك بعد رسو السفينة في الرصيف. بعد دخول السفينة ورسوها على الرصيف المحدد لها من طرف إدارة المنائية ويتم ربطها بالحبال وتبدأ بعدها عملية التفريغ وكذا بعد تخليص البضائع ومرورها على مصالح الجمارك ودفع الضرائب الجمركية وكافة المصاريف، حيث تقوم الجنة خاصة بمعاينة البضائع وطبيعتها وحجمها وحالتها من قبل رئيس المخزن وبحضور المرسل إليه والناقل أو مقاول الشحن والتفريغ ونتخذ الإجراءات اللازمة بحضور المصالح الجمركية بعدها يتم عملية التفريغ من قبل مقاول الشحن والتفريغ.

وتفريغ البضائع أنواع وذلك حسب نوعية البضاعة:

1. بضائع تفرغ على الرصيف منها ما يخزن في المخازن ومنها ما تسلم لصاحبها.
2. بضائع تفرغ في الصناديق والمواعين وهي البضائع الخطيرة القابلة للالتهاب.
3. بضائع تفرغ في وسائل النقل المباشر[2].

[1] مريم كريد، مجلة العلوم الإنسانية، الالتزامات المادية المقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، العدد 50، ديسمبر 2018، ص395.

[2] مريم كريد، مجلة العلوم الإنسانية، الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص400.

الفرع الثاني: علاقة رقابية:

مراقبة البضاعة والسلع قبل وبعد الشحن والتفريغ إن كانت سليمة أو بها عيوب وذلك قبل الشحن على الرصيف وقبل التفريغ على ظهر السفينة وذلك بالتنسيق مع قيادة الميناء والربان.

ـ مقابلة مع السيد شكير برهان الدين، ضابط مينائي، في 09/02/ 2024، على الساعة 12 مساءا.

الخاتمة

من خلال دراستنا لموضوع مسؤولية مالك السفينة توصلنا الى الكثير من النتائج والتي تمكنا التطرق إليها على نحوالتالي:

فطبيعة مسؤولية مالك السفينة هو كرس الأعراف الدولية الذي تم تبنيها في شكل اتفاقيات دولية كانت ناتجة نضال طويل في تحديد طبيعة مسؤولية مالك السفينة وكذا تحديد القانوني لها وكان جهود قضاة وفقهاء الفرنسيين قائم ومتردد بين اعتبار المسؤولية العقدية او التقصيرية الى غاية 1911 اين أصدرت محكمة النقض الفرنسي قرار بأن مسؤولية مالك السفينة مسؤولية عقدية سواء على ركاب أو البضاعة ولا يعفى مالك السفينة من المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي. كما قامت الولايات المتحدة الأمريكية بإصدار أول قانون وهو قانون هارتر سنة 1921 وتحولت إلى معاهدة بروكسل سنة 1924.إذ جمعت بين التحديد العيني بترك السفينة وأجرتها والتحديد الجزافي والنقدي بالتعويض ماجعلت مالك السفينة مجبرا بينهما لتعويض عن الاضرار، ووجهت مجموعة من الانتقادات في هذا الشأن لقلة التعويض الجزافي بعد ان ألغت ازدواجية التحديد لتعويض عن ضرر والذي كان لصالح مالك السفينة ومبالغ التسديد لتعويض والذي كانت عملته الفرنك الفرنسي. في ضل التطور التكنولوجي والعمليات الملاحة والصناعة والمبادلات التجارة وانتشار شركات نقل البحري.أين عدت الاتفاقية في تحديد المسؤولية عن دعاوى البحرية سنة 1976بعد ان انضمت الجزائري للاتفاقية استمد المشرع الجزائري من الاتفاقيات الدولية إلى في حالة التعويض في القانون البحري الجزائري محتفظة بقيمتيها لأنها تتغير مع تغيير للسوق الاقتصادي.

قائمة المراجع

1ـ الكتب:

1. أحمد محمد خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء التقنين البحري المصري، المكتب الجامعي الحديث، 2008.

2. أنور العمروسي، المسؤولية العقدية في القانون المدني (الأركان والجمع بينهما دراسة تأصيلية مقارنة)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2004.

3. سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفق اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع لعام 1978، قواعد هامبورغ، منشأ المعارف، مصر.

4. طالب حسين موسى، القانون البحري، دار الثقافة، دون بلد نشر،2007.

5. عبد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، 1962.

6. عبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.

7. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.

8. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2005.

9. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري والقانون التجاري، الدار الجامعة، القاهرة، 1992.

2ـ الرسائل والمذكرات:

أ ـ الرسائل:

1. خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، 2012/2011.

2. ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحددة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، بن عكنون، 2006/ 2007.

ب ـ المذكرات:

1. بورايق نوال وعامر سمير، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أدرار.

2. حركاتي بلال وأمزال أمال، الخطأ في المسؤولية التقصيرية وتطبيقاته، مذكرة لنيل شهادة الماستر، القانون الخاص الشامل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2012/ 2013.

3. نقماري حفيظة، أحكام الخطأ في المسؤولية المدنية وفقا للقانون المدني الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2015/ 2016.

4. مريم حملاوي ونبيلة قرفي، النظام القانون للسفينة ـ دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8ماي 1945، قالمة، 2018/2017.

5. هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قانون جنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019.

3 ـ المقالات:

أ: المجالات:

1. بن ددوش نضرة قماري، اتفاقية روتردام: مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، العدد التاسع، جوان 2016.

2. بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة بو بكر بالقايد، تلمسان، العدد 07.

3. بوراس محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ، مجلة المعيار، كلية الحقوق والعلو السياسية، جامعة ابن خلدون، المجلد 04، العدد 07، تيارت،2013.

4. بورطال امينة، الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الجزائرية للنقل البضائع، العدد الثالث.

5. سالمة فرح الجازوي، " التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، مجلة أبحاث قانونية، كلية الحقوق، جامعة بنغازي، مجلد العاشر، العدد الثاني، ديسمبر 2023.

6. سليم بودليو، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، الجزائر، المجلد أ، العدد 42، 2014.

7. شيخي محمد أمين، وكيل سفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع.

8. عبد العزيز قرقوش، مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، العدد الحادي عشر، سبتمبر 2018.

9. قرارية قويدر، نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس.

10. محمد منصوري، الاليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حمة لخضر، الوادي، المجلد 10، العدد 02، 2010.

11. مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري (مند اتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008)، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، المجلد 52، العدد 04، مايو 2021.

12. مريم كريد، مجلة العلوم الإنسانية، الالتزامات المادية لمقاول الشحن التفريغ في النقل البحري للبضائع، العدد 50، ديسمبر 2018.

13. نفن بدر الدين سطاس، المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والاردني (دراسة مقارنة)، مجلة الدراسات، كلية علوم الشريعة والقانون، جامعة دمشق، المجلد 45، العدد 04، سوريا، 2016.

ب ـ المنشورات:

1. محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003.

ج ـالمحاضرات:

1. اخلاص عبيد، محاضرات في مقياس القانون البحري، ألقيت على طلبة السنة الثالثة، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة حاج لخضر، باتنة 1، 2021/2020.

2. دحماني محمد الصفير، محاضرات في التأمين البحري، لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، جامعة وهران،2009/ 2010.

3. دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، ملقا على طلبة السنة أولى ماستر، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان،2019/ 2020.

4. بوقصة ايمان، محاضرات السنة الثانية ماستر مهني تخصص قانون بحري وميناني، كلية الحقوق، والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة جيجل سنة 2023/ 2024.

5. فظيمة سماعين، مسؤولية مالك السفينة، محاضرات ألقيت على طلبة السنة أولى ماستر، قانون بحري كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2021/ 2022.

6. وكرر منال، محاضرات في مقياس القانون البحري، جامعة الأخرى منتوري، قسنطينة 1، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2023/ 2024.

4 ـ الأوامر:

1. الامر رقم: 75ـ 59، المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975، يتضمنالقانون التجاري،ج.ر.ج.ج، ع: 101،المؤرخة في 19 ديسمبر1975، المعدل والمتمم.

2. الامر رقم:75ـ 58، المؤرخ في: 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج، ر.ج.ج،ع: 78، المؤرخة في: 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

3. الامر رقم:76ـ80، المؤرخ في:23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، ع: 29، المؤرخ في: 10 أفريل1977، المعدل والمتمم.

4. الامر رقم 95 ـ 07 المؤرخ في 25 يناير 1995، المتضمن القانون التأمينات الجزائري، المعدل والمتمم.

5ـ القوانين:

1. قانون رقم: 98 ـ 05، المؤرخ في 25 يونيو 1998، يعدلويتمم الامر رقم76 ـ 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 ومن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، ع: 47، المؤرخة في: 27 يونيو 1998.

2. قانون رقم: 08 ـ 09، المؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج،ع: 21 المؤرخة في: 23 أفريل 2008.

3. قانون رقم:10 ـ 04، المؤرخ في: 15 غشت 2010، يعدل ويتمم الامر رقم: 76ـ 80، المؤرخ 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج.ع: 46، المؤرخة في 18 غشت 2010.

6ـ الاتفاقية:

1. اتفاقية الدولية 1973 بشأن الوقاية من التلوث بواسطة السفن، لندن 17 أفريل 1978.

2. اتفاقية بروكسل 1969: خاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات،دخلت حيز النفاد بتاريخ 19 جوان 1972 وصادقت عليها الجزائر بموجب الامر رقم 1972 ـ 1917، المؤرخ في 7 جوان 1972، عدد 53، صادر جويلية 1972.

3. اتفاقية الأمم المتحدة، للنقل الدولي للبضائع، قواعد هامبورغ 1978.

الملاحق

Certificate no: 2106128
Page 1 of 3

International Ship Security Certificate

Issued under the provisions of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code)
under the authority of the Government of the Arab Republic of Egypt by Lloyd's Register Egypt LLC.

Particulars of Ship	
Name of ship	WADI ALYARMOUK
Distinctive number or letters	6AGQ
Port of registry	Alexandria
Type of ship	Bulk Carrier
Gross tonnage	43,790
IMO number	9460772

Name and address of company: National Navigation co.
4, Elhegaz St.,
Roxy - Heliopolis - Cairo - 216 -Egypt
Semouha, 29 Masgid - Elnasser St., Alexandria.

Company identification number 0957062

This is to certify:

1. that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
2. that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
3. that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial/renewal verification on which this certificate is based: 06 March 2021

This certificate is valid until: 05 August 2021 subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at Suez on 06 March 2021

Lloyd's Register Egypt LLC
M. F. Rehab
Suez Office

Mohamed Rehab
Surveyor to Lloyd's Register Egypt LLC

a member of the Lloyd's Register group.

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Endorsement for intermediate verification

This is to certify that at an intermediate verification required by section 19.1.1 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Intermediate verification

Signed: _____
Place:
Date:

Endorsement for additional verifications*

Additional verification

Signed: _____
Place:
Date:

Additional verification

Signed: _____
Place:
Date:

Additional verification

Signed: _____
Place:
Date:

Additional verification in accordance with section A/19.3.7.2 of the ISPS Code

This is to certify that at an additional verification required by section 19.3.7.2 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Signed: _____
Place:
Date:

*This part of the certificate shall be adapted by the Administration to indicate whether it has established additional verifications as provided for in section 19.1.1.4.

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where section A/19.3.3 of the ISPS Code applies

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the certificate shall, in accordance with section 19.3.3 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until:

Signed:
Place:
Date:

Endorsement where the renewal verification has been completed and section A/19.3.4 of the ISPS Code applies

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code , and the certificate shall, in accordance with section 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until:

Signed:
Place:
Date:

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of verification where section A/19.3.5 of the ISPS Code applies or for a period of grace where section A/19.3.6 of the ISPS code applies

This certificate shall, in accordance with section 19.3.5/19.3.6* of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until:

Signed:
Place:
Date:

Endorsement for advancement of expiry date where section A/19.3.7.1 of the ISPS Code applies

In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new expiry date** is:

Signed:
Place:
Date:

* *Delete as appropriate*
** *In case of completion of this part of the certificate the expiry date on the front of the certificate shall also be amended accordingly*

الفهرس

الفهرس:

المحتويات	الصفحة
شكر وعرفان	
إهداء	
مقدمة	أ
الفصل الأول: ماهية مسؤولية مالك السفينة.	
المبحث الأول: الاحكام القانونية لمسؤولية مالك السفينة.	03
المطلب الأول: طبيعة مسؤولية مالك السفينة.	04
الفرع الأول: التزام مالك السفينة بتحقيق النتيجة.	04
الفرع الثاني: الالتزام بتحقيق الغاية.	07
المطلب الثاني: خطأ مالك السفينة.	09
الفرع الأول: تعريف خطأ مالك السفينة.	10
الفرع الثاني: عناصر الخطأ المرتب لمسؤولية مالك السفينة.	12
أولا: عنصر المادي.	12
ثانيا: عنصر المعنوي.	14
المبحث الثاني: حالات قيام مسؤولية مالك السفينة.	17
المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة من التلوث البحري بالوقود والزيت واستخدام الطاقة الذرية.	17
الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالوقود والزيت.	19
أولا: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري وفقا للاتفاقيات الدولية.	19
ثانيا: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري وفقا لتشريع الجزائري.	21
الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالطاقة الذرية.	22

الفهرس:

المطلب الثاني: مسؤولية مالك السفينة الناجمة عن الركاب.	24
الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة باعتباره ناقلا.	24
أولا: مسؤولية مالك السفينة عن الامتعة.	27
ثانيا: مسؤولية مالك السفينة عن الامتعة غير المسجلة.	28
الفرع الثاني: قيام مسؤولية مالك السفينة عن الأشخاص الاخرين.	29
الفصل الثاني: تحديد مسؤولية مالك السفينة.	
المبحث الأول: الاتفاقيات الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة.	33
المطلب الأول: اتفاقية بروكسل لعام 1924.	34
الفرع الأول: التعديلات الطارئة على اتفاقية بروكسل 1924.	34
أولا: تحديد مسؤولية مالك السفينة وفق اتفاقية 1957	34
ثانيا: تحديد مسؤولية مالك السفينة وفق اتفاقية بروكسل 1976.	36
الفرع الثاني: أساس مسؤولية مالك السفينة في ظل اتفاقية بروكسل 1924.	38
المطلب الثاني: اتفاقية هامبورغ لعام 1978.	40
الفرع الأول: نطاق تطبيق اتفاقية هامبورغ 1978.	40
أولا: النطاق القانوني.	41
ثانيا: النطاق الزمني.	42
الفرع الثاني: أحكام اتفاقية هامبورغ 1978.	43
أولا: أساس مسؤولية الناقل البحري.	43
ثانيا: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل.	44
ثالثا: الحالات النشأة من التحديد مسؤولية الناقل في اتفاقية هامبورغ 1978.	45
رابعا: دعوى المسؤولية.	47
المبحث الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة وفقا للتشريع الجزائري.	48
المطلب الأول: التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة في الالتزامات التعاقدية والاستثناءات الواردة عليها	48

الفهرس:

الفرع الأول: تحديد مسؤولية نالك السفينة في الالتزامات التعاقدية.	49
أولا: الأسباب التي يستطيع المالك تحديد المسؤولية فيها.	49
ثانيا: الأشخاص الدين طبق عليهم نظام تحديد المسؤولية.	50
الفرع الثاني: الاستثناءات الواردة على تحديد مسؤولية مالك السفينة.	50
المطلب الثاني: تحديد مسؤولية مالك السفينة في الجانب المال وطرق توزيعها.	51
الفرع الأول: تحديد مسؤولية مالك السفينة.	51
الفرع الثاني: الحد الأقصى لتعويض وطبيعته.	53
أولا: الحد الأقصى لتعويض.	53
ثانيا: الطبيعة القانونية للحد الأقصى للتعويض.	55
الفصل الثالث: الجانب التطبيقي.	
المبحث الأول: الإدارة المينائية ومالك السفينة.	58
المطلب الأول: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن.	58
الفرع الأول: مديرية العامة والمديريات الإدارية.	58
أولا: المديرية العامة.	58
ثانيا: المديريات ذات الطابع الإداري.	58
الفرع الثاني: المديريات ذات الطابع العلمي.	60
المطلب الثاني: مسؤولية مالك السفينة وممثله في الحدود المينائية.	61
الفرع الأول: مالك السفينة كمجهز.	61
الفرع الثاني: ممثل مالك السفينة في الميناء (الوكيل البحري).	62
الفرع الثالث: مسؤولية مالك السفينة في الحدود المينائية.	62
أولا مسؤولية مالك السفينة داخل الحدود المينائية.	62
ثانيا: مسؤولية مالك السفينة خارج الحدود المينائية.	63
المبحث الثاني: علاقة الإدارات المينائية ومالك السفينة في المؤسسة المينائية.	64
المطلب الأول: علاقة مالك السفينة مع مديرية قيادة الميناء.	64

الفهرس:

الفرع الأول: علاقة خدماتية.	64
أولا: الارشاد.	64
ثانيا: القطر.	65
ثالثا: التموين.	66
الفرع الثاني: علاقة رقابية.	67
أولا: رقابة صلاحية الشهادات.	67
ثانيا: رقابة الأجهزة الوقائية والأمن على متن السفينة.	67
المطلب الثاني: علاقة مالك السفينة مع مديرية العمليات.	68
الفرع الأول: علاقة خدماتية.	68
أولا: الشحن.	68
ثانيا: التفريغ.	69
الفرع الثاني: علاقة رقابية.	70
الخاتمة	72
قائمة المراجع	74
الملاحق	
الفهرس	
ملخص	

ملخص:

مسؤولية مالك السفينة في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية حيث تكمن الأحكام القانونية لمالك السفينة في طبيعة المسؤولية المدنية الناشئة عن التزامات مالك السفينة التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري والتزام بتحقيق نتيجة بنقل البضاعة. كما تكمن طبيعة مسؤولية مالك السفينة في أخطائه سواء كانت مادية أو معنوية.

كما أن حالات قيام مسؤولية مالك السفينة تقوم على التلوث البحري سواء كان بالوقود او بالطاقة الذرية بالإضافة إلى قيامها على الركاب والبضاعة المنقولة باعتباره ناقلا، أي أن تحديد مسؤولية مالك السفينة تكمن في نطاق التطبيق والجانب المالي في التوزيع والتعويض ويحدد مسؤولية مالك السفينة بالإضافة للالتزامات التعاقدية والاستثناءات الواردة عليها وهذا ما جاء في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري.

Abstract

The responsibility of the shipowner in Algerian legislation and international agreements, where the legal provisions of the shipowner lie in the nature of civil liability arising from the obligations of the shipowner, a contractual obligation based on the maritime transport contract and an obligation to achieve a result by transporting the goods. The nature of the shipowner's responsibility also lies in his mistakes, whether material or moral

Also, the cases where the shipowner’s responsibility is based on marine pollution, whether caused by fuel or atomic energy, in addition to being based on passengers and goods transported as a carrier, meaning that determining the shipowner’s responsibility lies within the scope of application and the financial aspect of distribution and compensation,and determines the shipowner’s responsibility in addition to contractual obligations and exceptions. This is what is stated in international agreements and Algerian legislation.