



المركز الجامعي صالحى أحمد بالنعامة

معهد الحقوق

قسم الحقوق



مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر

تخصص قانون أعمال

المسؤولية المدنية لمالك السفينة

تحت إشراف
أ. مسعودى كريم

إعداد الطلبة
جلولى مريا
طيبى زهرة

لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة العلمية	اسم و لقب
رئيسا	أستاذ مساعد "ب"	بويان نعيمة
مناقشا	استاد مساعد "ب"	فواتيح أحمد
مشرفا	أستاذ محاضر	مسعودى كريم

السنة الجامعية: 2024/2023

الإهداء

إلى كل من أضاء بعلمه عقل غيره أو هدى بالجواب الصحيح غيره

فأظهر بسماحته تواضع العلماء وبرحابته سماحة العارفين

أهدي ثمرة جهدي إلى من أخذ بيدي إلى المدرسة ليرسم معالم مستقبلي أبي

العزيز

وإلى من وهبتني حياتها ومنحتني السعادة وحرمت نفسها منها

إلى من رعتني صغيرة إلى أمي الحبيبة عنوان المحبة والحنان

إلى سندي ورفيقي في الحياة ومن شجعني على إكمال دراستي

إلى رفقاء العمر وأعز الناس إخوتي

إلى مرشدي وأستاذي مسعودي كريم

إلى كل من علمني ومن كان لهم بصمة طيبة في مشواري المهني والدراسي كل

باسمه ومقامه

تشكرات

إنطلاقاً من قول رسول الله صلى الله عليه وسلم

"لا يشكر الله من لا يشكر الناس"

أتقدم بجزيل الشكر والعرفان إلى الأستاذ الدكتور الفاضل "مسعودي كريم"

الذي أشرف على هذه المذكرة ومنحني من فكره الرشيد، ورأيه السديد

وبدل من جهده الكثير ممّا كان له أكبر الأثر في إخراج هذه المذكرة إلى النور

والذي لم يبخلني من استشاراته السديد وشاركني أفكاره

ومختلف معلوماته المفيدة

أخيراً أتوجه بكل مشاعر الحب والعرفان لكل من ساعدني

وقدم لي يد العون في انجاز هذا العمل

قائمة المختصرات

باللغة العربية:

- ق. م. ج: القانون المدني الجزائري.
- ق. ب. ج: القانون البحري الجزائري.
- ج ر: الجريد الرسمية.
- ط: طبعة.
- ص: صفحة.
- ص ص : من الصفحة ... إلى الصفحة...
- ع: العدد.

قائمة المختصرات باللغة الأجنبية:

ABRIVIATIONS:

- P: Page.
- Op. Cit: Opus Citatum.
- N°: Numéro.

مقدمة

مقدمة

القانون البحري هو مجموعة القواعد القانونية المنظمة للروابط القائمة بين الافراد والهيئات الخاصة بصدد الملاحة البحرية¹، فقواعد القانون البحري منذ ان نشأت فهي تدور حول وسيلة وغاية، الوسيلة هي السفينة والغاية هي ان تتم الرحلة البحرية بسلام، فتطور قواعد القانون البحري و تغييرها مرتبط بما يحدث من تطور هاتين الاساسيتين²

السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية والمحور الذي تدور حوله احكام القانون البحري، وعليه اهتم المشرع الجزائري بها وذلك بالتطرق اليها في القانون البحري من الكتاب الأول، حيث قام بتأطيرها بنظام خاص ومتميز عن غيرها من الأموال والمنقولات.³

تعد المسؤولية المدنية لمالك السفينة أحد الأعمدة الرئيسية في القانون البحري، حيث تتناول الالتزامات القانونية المترتبة على مالك السفينة تجاه الأطراف المتضررة جراء الأفعال أو الإغفالات المرتبطة بتشغيل وإدارة السفينة. تشمل هذه المسؤولية نطاقاً واسعاً من الحالات، بدءاً من الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة على متن السفينة، مروراً بالإصابات التي يتعرض لها الركاب وأفراد الطاقم، وصولاً إلى الأضرار البيئية الناجمة عن التلوث البحري.

تُستند المسؤولية المدنية لمالك السفينة إلى عدة مبادئ قانونية، أبرزها مبدأ المسؤولية عن الإهمال (Negligence Liability) الذي يفترض أن مالك السفينة يتحمل المسؤولية في حال عدم اتخاذ التدابير اللازمة لضمان سلامة السفينة وصلاحياتها للإبحار. كما تشمل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن العيوب الخفية (Latent Defects) في هيكل السفينة

¹كمال طه مصطفى ، اساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة)، السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري الحوادث البحرية، التأمين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص29.

² الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، 1982، الجزائري، ص4

³شعبانة شعبان، بن سخي حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع الجزائري، مذكرة ماستر ، تخصص قانون العان للأعمال ، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2018/2017، ص6

أو تجهيزاتها، والتي قد لا تكون واضحة عند الفحص العادي لكنها تسبب أضراراً عند استخدامها.

تخضع هذه المسؤولية لعدد من التشريعات الوطنية والدولية، منها القانون البحري الوطني الذي يحدد الإطار القانوني العام للمسؤولية المدنية لمالك السفينة، بالإضافة إلى اتفاقيات دولية مثل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) ، التي تلزم مالكي السفن باتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث البحري، وتحديد المسؤولية القانونية في حال حدوثه.

كما تتضمن المسؤولية المدنية لمالك السفينة أيضاً مبدأً تحديد المسؤولية (Limitation of Liability)، الذي يتيح لمالك السفينة تحديد مبلغ التعويضات المستحقة للأطراف المتضررة بناءً على حدود معينة محددة قانونياً، وذلك بهدف حماية مالك السفينة من الإفلاس نتيجة لمطالبات تعويض ضخمة.

إضافة إلى ذلك، تلعب عقود التأمين البحري (Marine Insurance Contracts) دوراً محورياً في إدارة المخاطر المتعلقة بالمسؤولية المدنية، حيث تتيح لمالك السفينة الحصول على تغطية تأمينية تشمل التعويض عن الأضرار والخسائر المحتملة، مما يوفر حماية مالية إضافية ويساهم في استقرار العمليات البحرية، حيث يمكن ان نقول ان ضمن المسؤولية المدنية لمالك السفينة مجموعة معقدة من الالتزامات القانونية التي تهدف إلى حماية حقوق الأطراف المتضررة وضمان تعويضهم عن الأضرار الناجمة عن العمليات البحرية، مع تحقيق توازن عادل بين حماية البيئة البحرية ومصالح مالكي السفن.

فإن المسؤولية المدنية لمالك السفينة تشكل عنصراً حيوياً في القانون البحري، حيث تضمن توفير التعويضات اللازمة للأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية والإهمال، وتؤكد على ضرورة الالتزام بمعايير السلامة والصيانة للحفاظ على حقوق الأطراف المختلفة وحماية البيئة البحرية.

إشكالية الدراسة :

و نظرا لما تطرقنا له سابق يمكن ان نقول ان اشكال دراسته هو " في ما تتمثل المسؤولية المدنية لمالك السفينة ؟

و نظرا لعمق الاشكال المطروف فكان لا بد من انشاء إشكاليات فرعية تصاعديا الى الاشكال الرئيسي، وتتمثل في ما يلي :

- ما هو تعريف السفينة و كيفية تمييزها عن باقي الانظمة المشابهة لها؟.
- ما هو الاساس القانوني لمسؤولية مالك السفينة .؟
- كيفية تحديد مسؤولية مالك السفينة؟

اهداف الدراسة :

- يسعى هذا البحث للمساهمة في اثناء البحث العلمي في القانون المدني الخاص بمالك السفينة
- كما يمكن ان تفيد الدراسة في معرفة احكام الخاصة بملاك السفينة وما عليهم .
- اهم الاخطار التي يمكن ان تصادف كالك السفينة و مجتمع الخاص به.

أهمية الدراسة

ان أهمية الدراسة تكمن في اظهار الاهتمام الذي اولاه المرع الجزائري من اجل تحقيق امن وراحة المواطن، حيث ان هذا الموضوع يبرز بصورة كبيرة ا

العراقيل و الصعوبات

- قلة المصادر و المراجع .
- عدم وجود اجتهادات قضائية خاصة بالموضوع.
- قلة الكتب و المقالات المفسرة للمسؤولية المدنية لمالك السفينة .

المنهج المنبع

اتبعنا في اعداد البحث المنهج التحليلي، من خلال مجمل النصوص القانونية المرتبطة بالدراسة محل البحث، على ان يتم اللجوء الى الآراء الفقهية والاحكام القضائية في

حالة غياب او قصور التنظيم القانوني لمسألة معينة، ونظرا لعدم الكفاية ذلك المنهج، بمنهج التاريخي في بعض المسائل أيضا لإبراز سير التقدمي لتشريعات.

أسباب اختيار الموضوع :

تنقسم أسباب اختيار الموضوع الى شخصية و موضوعية تتمثل فيما يلي:

الأسباب الشخصية :

- طبيعة التخصص العلمي الذي ندرس فيه و صلته بموضوع الدراسة
- اثناء مكتبتنا بهذه الدراسة و اعتبارها كمرجع في المستقبل
- الميول الشخصي لموضوع الدراسة

الأسباب الموضوعية :

ان السبب الرئيسي الموضوعي لاختيارنا لهذا الموضوع هو توضيح المكانة القانونية التي تحوزها المسؤولية القانونية لمالك السفينة كما ان لهذه الدراسة أهمية كبيرة من الجانب الاقتصادي و من جهة التنمية المستدامة في البلاد.

الخطة البحث :

الفصل الاول :الاساس القانوني لمسؤولية مالك السفينة.

المبحث الاول :الطبيعة القانونية لمسؤولية مالك السفينة .

المطلب الاول : طبيعة القانونية لمسؤولية مالك السفينة.

المطلب الثاني : شروط انعقاد المسؤولية .

المطلب الثالث :حالات تحقق المسؤولية .

المبحث الثاني :اعفاء مالك السفينة من مسؤولية كمجهز و كناقل.

المطلب الاول :حالات الاعفاء القانوني من المسؤولية.

-المطلب الثاني :الاعفاء الاتفاقي .

المطلب الثالث :بطلان شروط الاعفاء او تخفيف من المسؤولية.

الفصل الثاني : تحديد مسؤولية مالك السفينة .

المبحث الاول : احكام التعويض عن مسؤولية مالك السفينة كمجهر و كناقل.

المطلب الاول :احكام التعويض عن المسؤولية .

المطلب الثاني :مبررات تحديد المسؤولية و خصائصها.

المطلب الثالث : حالات المسؤولية غير المحدودة.

المبحث الثاني : دعوى مسؤولية مالك السفينة.

المطلب الاول : اطراف دعوى المسؤولية.

المطلب الثاني : الاختصاص القضائي و القانوني.

المطلب الثالث : تقادم الدعوى و سقوطها.

المبحث تمهيدي

النظام القانوني للسفينة

تمهيد:

لكثرة وتنوع وسائل التنقل عبر العصور فكانت البداية براً و هو ما أصبح أمراً شاقاً عند الوصول إلى أعتاب البحار والمحيطات إذ وجب الوصول إلى وسيلة تيسر انتقال الأشخاص والبضائع إلى بشكل أسرع عن طريق البحر ومن هنا ظهرت فكرة إنشاء سفينة فقد كانت تبني بوسائل بسيطة ثم تطورت بعد ذلك شيئاً فشيئاً فهي أساس النقل البحري والأداة الرئيسية للملاحة البحرية ومحور أحكام القانون البحري بصفة عامة، ونظراً لأهميتها خصها المشرع بالتنظيم في القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم وتحديداً في الكتاب الأول من القسم الثاني المعنون بـ "السفينة" وهذا ما جعلها تحظى بأهمية تميزها عن غير المنقولات والعقارات.

المبحث الأول: المفهوم القانوني للسفينة

من خلال دراستنا في هذا المبحث سوف نقوم بتقسيمه إلى مطلبين في المطلب الأول سوف نعرف السفينة ونميزها عن غيرها من الأنظمة المشابهة لها، أما في المطلب الثاني نحدد الطبيعة القانونية ونبين عناصرها

المطلب الأول: تعريف السفينة وتميزها عن باقي الأنظمة المشابهة لها.

السفينة هي همزة وصل بين الدول عبر البحار معدة لنقل البضائع والأشخاص فتعد مورد لاستغلال ثروات البحار والاستثمار ومن عناصر الثروة البحرية.¹

ولإزالة الغموض والإبهام عنها وللتعرف عليها ارتأينا التطرق إلى التعريف السفينة في الفرع الأول من خلال الفقه والقانون الدولي وفي التشريع الجزائري، وفي الفرع الثاني تمييزها عن باقي الأنظمة المشابهة لها كالبواخر والقوارب والسفن النهرية.

¹بوشخيمة أية، طابع هديل، النظام القانوني للسفينة، مذكرة تخرج ماستر، قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة 8ماي 1945 قالمة، 2023/2022، ص08.

الفرع الأول: تعريف السفينة:

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية وفي الاستغلال البحار وهي كل منشأة عامة مخصصة للملاحة البحرية، فقد حاول الفقه والاتفاقيات الدولية في إعطاء تعريف لها كما أنّ المشرع أتى بتعريف لها وذلك في نص المادة 13¹ من ق. ب. ج.

أولاً- تعريف السفينة في الفقه والقانون الدولي:

1-تعريف الفقهي للسفينة

حاول العديد من الفقهاء تمييز السفينة عن باقي الأليات ولهذا ذهب أغلبية الفقهاء إلى أنّها منشأة عامة مخصصة للملاحة البحرية لكن هناك جانب من هؤلاء رأى أنّ التعرض لمخاطر البحر يعد عنصر لا بد منه في هذا الخصوص.

أ- تعريف السفينة في الفقه القديم:

فحسب الفقيه (فالين Valine) "أنّه كل ما يصلح للملاحة يعتبر سفينة أو عمارة البحرية حتى لو كان مركبا صغيرا"، لكنه لم يعطي تعريف دقيق كذلك الفقيه (دونجون Danjon) فقد اكتفى فقط بتمييز بين المركب الذي يقتصر على ملاحة النهرية والسفينة للملاحة البحرية، أمّا الفقيه (ريبير Riport) فقد رأى تخصيص للملاحة البحرية هو وحده الذي يحدد مفهوم السفينة معيار لتحديد مفهوم السفينة².

ب- تعريف الفقهي الحديث للسفينة :

اعتمد الفقهاء القداماء علة التمييز بين السفينة والمركب إلا أنّ الفقيهان روديار Rodière ودي بونطافيز Du pontavice فقد عرفوا السفينة كما يلي: ألية عائمة من طبيعة

¹المادة 13 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل ومتمم رقم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

² محمد الصغير دحماني، مساهمة العرب والمسلمين في إنشاء قواعد النقل واستئجار السفن، مجلة القانون والنشاطات الميدانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، ع 2، 2016، ص 30.

منقولة مخصصة من مستغليها الوظيفة تعرضها عادة لأخطار البحر من بين هذه العمارات توجد السفن التي تتميز بأنها مخصصة للملاحة البحرية¹.

2- تعريف السفينة في القانون الدولي: ²

في ظل قواعد القانون الدولي وفي مقدمتها اتفاقية جنيف 1958 وكذلك اتفاقية البحار 1982 التي دخلت حيز النفاذ سنة 1944 التي سكتت عن تنظيم موضوع السفينة حيث قامت بتعريف السفن الحربية في مادتها 29 ومنه نستخلص أنه الاتفاقيات لم تقم بوضع تعريف جامع ومانع لمصطلح السفينة وإنما هدفه تحديد المنشأة البحرية لتطبيق أحكام تتناسب معها وتبين أنّ هذه اتفاقية متناقضة فيما بينها وهذا ما أثر سلبا على تشريعات داخلية.

ثانيا- تعريف السفينة في التشريع الجزائري: ³

إنّ المشرع الجزائري جاء على النسق التام مع ما هو منظم دوليا حيث توخى الحذر حتى لا يقع في تناقضات التي تحيط بموضوع السفينة،⁴ حيث حاول جاهدا الخوض في الموضوع وعرفها في المادة 13 من ق. ب. ج. ⁵: كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة.

¹ René Rodiere, Emmanuel du Pontavice, Droit Maritime, 12 éditions, Dollaz, Paris, 1997, p 44.

²

³ بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، م الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، سداسية المحكمة، ع 01، 1جانفي 2022، ص 71.

⁴ حملاوي مريم، قرفي نبيلة، النظام القانوني للسفينة، دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة ماستر، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم سياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، 2018/2017، ص 13.

⁵ المادة 13 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل ومتمم رقم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

كما تضيف المادة 56 فقرة 03¹: "من القانون نفسه على المعاملة العمائر البحرية أو الآلية العائمة والتي يمكن أن تكون عمليات قانونية كالرهن البحري".

ومن هنا يمكن استنتاج أنّ المشرع الجزائري تماشى مع التعاريف الفقهية المعمول بها حيث أنّه لم يراعي الاخطار البحرية ونتيجة للتطور في مجال بناء السفن والاختراعات أدى إلى عدم الاستقرار في موضوع تعريف السفينة.

الفرع الثاني: تمييز السفينة عن غيرها من الأنظمة المشابهة لها.

سوف نميز في هذا الفرع بين السفينة والبواخر والقوارب والسفن النهرية.

أولاً- تمييز السفينة عن البواخر:

فالسفينة هي وسيلة نقل عامة للإنسان والبضائع فوق الماء يستخدمها الانسان للتنقل على المسطحات المائية وهي أحد أعمدة التجارة والنقل الحديث أما الباخرة فهي سفينة تعمل بفعل الطاقة البخارية، فالبخار عبارة عن ماء في الحقيقة يتحول بفعل الحرارة وله طاقة كبيرة في توليد الحركة بمقدار ما ترتفع حرارة البخار ويزداد كميته وكان أول من فكر بأن الطاقة البخارية قادرة على تحريك السفينة هو بابان (1647-1714) وكانت أول سفينة بخارية للتجربة في عام 1778م.²

ثانياً- تمييز السفينة عن القوارب:

عند تحديد التمييز أو الفارق بين السفينة والقارب هو معرفة الحجم، ويجب عندها تذكر بأن السفينة يمكن أن تحمل قارب أما القارب لا يمكن أن يحمل السفينة والسفينة وسيلة نقل

¹المادة 56 من الفقرة 03 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون

البحري المعدل ومتمم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

² سفينة بخارية، ويكيبيديا، 2024/04/26، 15:35

<https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=%D8%B3%D9%81%D9%8A%D9%>

[86%D8%A9_%D8%A8%D8%AE%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%A9&oldid=](https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=%D8%B3%D9%81%D9%8A%D9%86%D8%A9_%D8%A8%D8%AE%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%A9&oldid=63659114)

[63659114](https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=%D8%B3%D9%81%D9%8A%D9%86%D8%A9_%D8%A8%D8%AE%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%A9&oldid=63659114).

مائة طن 500 طن أما القوارب مضغوطة تماما في حجمها الهيكلي وشكلها وهي تختلف في مناطق عملهم، فالسفينة تعمل في مناطق المحيطات وأعلى البحار وتشمل السفن السياحية والسفن البحرية وسفن الحاويات والسفن الحربية وقد تم تصميم شكلها لنقل البضائع والركاب عبر البحار.

أما القوارب فهي قابلة للتشغيل في مناطق المياه الأصغر المحددة وتشمل سفن العبارات والقطر والسفن الشراعية والتجديف وزورق الكانو وسفن الدوريات وتستخدم القوارب بشكل أساسي لأغراض أصغر في المناطق القريبة من الساحل، أما من الناحية التكنولوجية فالقوارب بها معدات بسيطة غير معقدة، أما السفينة فهي قابلة للتشغيل لفترات زمنية طويلة فهي تسافر عبر المحيطات ويتم تشغيلها عن طريق هندسة متقدمة ونظام ملاحية كبير، أما من حيث الطاقم المسير لها فالسفينة تشتغل بواسطة ملاحين ومهندسين ومدربين ويجب توافر القبطان وتوجيه الطاقم، أما القارب يعتمد حجم الطاقم على حجمه وقد يصل إلى شخص واحد فقط أو مجموعة اشخاص على حسب حجمه.¹

ثالثا- تمييز السفينة عن السفن النهرية:

السفن النهرية هي عبارة عن قارب نهري مبني على شكل سفينة فقد تم تصميمه بهدف الملاحة الداخلية في البحيرات والأنهار والمعابر المائية الاصطناعية وعادة ما يكون مزود ومجهز للعمل كقارب عمل في إحدى صناعات النقل أو الشحن أو نقل الأشخاص بما في ذلك الوحدات الترفيهية مثل قوارب الرحلات التي توجد في البحيرات أو الموانئ، وكما في الصناعات الحرفية المائية الكبرى تكون جميع السفن النهرية مصممة ومشيدة على وجه الخصوص، فقد تم إنشاؤها بمزايا ذات أغراض تعمل على رتائها كمركب خدمي يتم استخدامه في الأنهار والبحيرات وعادة ما تكون هذه السفن أقل متانة من السفن المشيدة للبحار المفتوحة فهي مزودة بمعدات ملاحية وإنقاذ محدودة لأنها لا تواجه الرياح العاتية والامواج العالية التي

¹ طلعت حنان، الفرق بين المركب والسفينة، اليوم السابع، (m.youm7.com)، 2023/04/09، تم الاطلاع عليه يوم 2024/04/27، 09:00ص.

تتسم البحيرات الكبيرة أو البحار أو المحيطات وإنَّ أهمية السفن النهرية تأتي من الاعتماد على عدد الأنهار والقنوات الصالحة للملاحة بشكل عام، توفر السفن النهرية وسائل بطيئة ورخيصة لكنها مناسبة للبضائع السائبة والحاويات.¹

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة.

لتحديد الطبيعة القانونية للسفينة يقتضي من إدراجها ضمن طائفتين هما: طائفة الأشخاص أو طائفة الأموال المنقول أو العقارية. وتتقسم دراستنا في المطلب إلى معرفة الطابع المالي والمنقول للسفينة واكتساب ملكية السفينة للحيازة كفرع ثاني، وموقف المشرع الجزائري من كل هذا كفرع ثالث.²

الفرع الأول: الطبيعة المنقولة للسفينة:

يرى بعض الفقهاء أنَّ السفينة تعد مالا منقولاً لكونها تنتقل من مكان لآخر ولها حيز تستقر وتثبت فيه دون تلف،³ ولخضوعها للقواعد الخاصة بالمنقولات في القانون المدني، حيث نصت المادة 683 ق. م. ج⁴: "كل شيء مستقر وثابت فيه ولا يمكن نقله من دون تلف فهو عقار وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول." فهي منشأة عائمة ذاتية الحركة

¹قارب نهري، ويكيبيديا، 2024/04/26، 15:27

<https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=%D9%82%D8%A7%D8%B1%D8%>

[. \(A8_%D9%86%D9%87%D8%B1%D9%8A&oldid=64527622\)](https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=%D9%86%D9%87%D8%B1%D9%8A&oldid=64527622)

²العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومه، الجزائر، 2020، ص 69.

³بوشخيمة ايه، طابع هديل، النظام القانوني للسفينة، مرجع سابق، ص 13.

⁴المادة 683 من أمر رقم 75-58، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة

1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج عدد 78 صادر في 24 رمضان عام 1395 الموافق 30

سبتمبر 1975، معدد ومتمم.

البحرية وهذا ما نصت عليه المادة 56 ق. ب. ج¹: "تعد السفينة والعمارات البحرية الأخرى أموال منقولة..."

ثم انتقد هذا الرأي على أساس أنّ التكييف غير صحيح على الاطلاق وذلك لأنّ السفينة وإن كانت مالا منقولاً لا تخضع كقاعدة لأحكام المنقولات إذ أنّها لا تخضع لقاعدة هامة وهي الحياةزة في المنقول بحسن نية سند الملكية.

الفرع الثاني: اكتساب ملكية السفينة بالحياةزة.

طبقاً لنص المادة 04 من قانون التجارة البحرية السفينة تسري عليها جميع أحكام المال المنقول ما عدا حكم تملكه بالحياةزة وفي نص المتقدم قاطع الدلالة على عدم تطبيق قاعدة الحياةزة في المنقول وذلك لتعارض العمل بهذه القاعدة مع النظم البحرية الخاصة بالسفينة وأولها الامتيازات والرهن البحري.

وفي هذا النص يوحي إلى أنّ المستبعد من السريان على السفينة هي الحياةزة في المنقول وحدها إلاّ أنّه يمكن تطبيق قواعد العامة اكتساب ملكية السفينة بتقادم الطويل.²

السفينة مال عقار: ³

رأى بعض الفقهاء في القديم أنّ السفينة مال عقار نظراً لأحكام الخاصة بالعقارات ومن أبرزها:

1. جواز رهن السفينة رهناً رسمياً.
2. وجوب شهر ما يرد من تصرفات على السفينة شهرها في سجل خاص وذلك حسب نص مادة 49⁴ من ق. ب. ج:

¹المادة 56 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل ومتمم رقم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

²جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009، ص 30.

³العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص 70.

⁴المادة 49 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل ومتمم رقم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010. "تتم أحكام المادة 859 من الأمر رقم

"إنّ العقود المنشأة أو الناقله أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع السفينة وسعتها ومدخلها ومخارجها وإسماء مالكيها ويقدر الإمكان طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة."

3. تقرير حقوق الامتياز وما يترتب بموجبها على دائن صاحب الحق الممتاز بتتبع السفينة.

4. الحجز عليها إجراءات شبيهة بإجراءات الحجز على العقار.

5. لا تنتقل الملكية إلى المشتري إلا إذا أفرغ البيع في محرر رسمي (عقد شكلي).

الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري.¹

لقد اعتبر المشرع الجزائري أنّ السفينة مال منقول وذلك حسب نص المادة 256² من ق. ب. ج. كما أعطاه بعض صفات العقار إذ اشترط إثبات التصرفات بعقد رسمي لدى الموثق في سجل خاص وإلا كان التصرف هذا باطلا وهذا حسب ما نصت عليه المادة 349³ و649⁴ من ق. ب. ج.

76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، كما يأتي: "المادة 859: وعلاوة على ذلك، تطبق على كل راكب خفي عقوبات جزائية تحددها أحكام هذا الأمر."¹

¹ بوشخيمة ايه، طابع هديل، النظام القانوني للسفينة، مرجع سابق، ص 14.

² المادة 56 من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

³ المادة 49 من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

⁴ المادة 649 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل ومتمم رقم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010. "تعديل المادة 649 من الأمر رقم 76-

80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي: "المادة 649: يمكن ممارسة نشاطات إيجار السفن من طرف أي شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو أي شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، وله صفة مجهز السفن ويوجد مركز نشاطاته الرئيسي في القطر الجزائري. تحدد أحكام

هذه المادة عن طريق التنظيم"

بالإضافة إلى حقوق امتياز حسب أحكام المادة 172¹ من ق. ب. ج. يجوز رهنها رسمياً المادة
56 فقرة 23² من ق. ب. ج.

¹ المادة 72 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل
ومتتم رقم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.
² المادة 56 من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق. " دون تغيير بيد أنه لا
يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية. "

المطلب الثالث: عناصر وحدانية السفينة

تتميز السفينة بحالة مدنية خاصة عن غيرها ونظرا لأهمية تعيين ذاتية السفينة لم يترك المشرع هذه العناصر لمشيئة الافراد وفي هذا السياق ذكرت المادة 14¹ من ق. ب. ج: "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الإسم والحمولة وميناء التسجيل..." وعليه سنتطرق في هذا المطلب إلى ما يلي: إسم وموطن السفينة في الفرع الأول والحمولة ودرجة السفينة في الفرع الثاني:²

الفرع الأول: إسم وموطن السفينة:

سوف نتناول في هذا الفرع إسم السفينة أولا ومن خلاله سيتم التطرق إلى شروط وإجراءات منح إسم السفينة ثم نتطرق إلى موطن السفينة ثانيا.

أولا. إسم السفينة:

يجب أن يكون لكل سفينة إسم خاص بها ويجب وضع إسم السفينة على المكان الظاهر بها ولمنح إسم السفينة قام المشرع الجزائري بوضع شروط وإجراءات خالصة لاستصدار إسمها خاص بها.³

1- شروط منح إسم السفينة:

يجب على مالك السفينة اختيار إسم للسفينة الذي يميزها على غيرها لكن ليست له حرية في اختيار اسمها وطبقا لنص المادة 17⁴ من ق. ب. ج يجب أن يكتب اسمها باللغة العربية ولا تينية وبمجرد تحطمها يحق لغيره استعمال هذا الإسم.

¹المادة 14 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل ومتمم رقم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

²بوشخيمة ايه، طابع هديل، النظام القانوني للسفينة، مرجع سابق، ص 18.

³جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 38.

⁴ المادة 14 من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

2- إجراءات منح إسم السفينة:

يمنح أو يغير إسم السفينة بموافقة السلطة البحرية المختصة وتكون بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية.

يمنح أو يغير إسم السفينة بموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة وإلزام مالك السفينة بتصريح بالإسم وكذلك الميناء الذي يريد إلحاقه بها للسلطة الإدارية المختصة ويقدم هذا التصريح إلى:

- الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالنسبة لسفن تساوي حمولتها الاجمالية عن 100 طن أو تفوقها.

- الإدارة المحلية بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 100 طن.

وواجب تسميت السفن البحرية الجزائرية كالتالي:

الجبال الجزائرية أو المناجم الجزائرية أو الوديان الجزائرية أو المدن الجزائرية أو الأسماك.

ثانيا. موطن السفينة: ¹

للسفينة موطن يتحدد بميناء تسجيلها وإلى نص مادة 34² من ق. ب. ج. " التي تستلزم قيد كل سفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري الذي تمسكه السلطة البحرية المختصة حيث يمكن التعرف عليها وتمييزها عن غيرها."

¹ ملخص الفصل الثاني، السفينة أداة ملاحية بحرية، Plateforme Pédagogique de

l'Université de Sefit، ص 3.

² المادة 34 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل ومتمم رقم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

الفرع الثاني: حمولة السفينة ودرجتها.

سيتم دراسة في هذا الفرع حمولة السفينة كعنصر أول ثم درجتها كعنصر ثاني.

أولاً- حمولة السفينة:

نظرا لاختلاف الحمولة من سفينة إلى أخرى وإلى نتائج الغير مقبولة كان يستوجب على السفينة في كل مرة تدخل ميناء أجنبي حساب حمولتها ولهذا ابرمت معاهدة أوصلو 10 أكتوبر 1947 المتعلقة بقياس الحمولة السفن وبهذا توحدت قيمة الحمولة لجميع الدول المتعاقدة إلا أن هذه القواعد كان لها أثر سلبي مباشر على سلامة السفينة وبه تم الغاء هذه المعاهدة وحل محلها اتفاقية لندن الدولية الخاصة لحساب الحمولة في 23 يناير 1969 وكانت أكثر شدة عن سابقتها.¹ وللسفينة حمولة محددة ويقصد بها سعتها ويتخذ الطن الحجمي وحدة لتقديرها وهو يساوي 2.83 متر مكعب والحمولة نوعان حمولة كلية واجمالية وحمولة صافية.

أ- الحمولة الكلية والاجمالية:

تقدر على أساس سعة السفينة الكلية أي حتى الفراغ في السفينة بما في ذلك الأجزاء المشغولة.

ب- الحمولة الصافية:

وتقدر بحجم سعة الفراغات التي تستعمل لنقل البضائع والأشخاص وتقوم هيئات مختصة بتعيين حمولتها وتشترب بعض القوانين كتابة ارقام حمولة السفينة.² ولتقدير حمولة السفينة أهمية كبيرة فعلى أساسها يتم تقدير الرسوم المختلفة الواجبة على السفينة (رسم الارشاد ورسم الموانئ) وتتخذ أساسا لتقدير أجرة النقل في حالة الايجار وكذلك تتخذ

¹ محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، منشورات زين الحقوقية، ط 5، لبنان، ص ص 45-

46.

² العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 74.

أساساً لتعويض المستحق الناقل نظير التأخير في عملية الشحن والتوزيع والتفريغ وأساساً لتعويض المستحق نظير الأضرار التي تصيب الغير.

ثانياً - درجة السفينة:

ويقصد بها مرتبتها التي تحدد من معايير بنائها ومواصفاتها وحمولتها وصدى استيفائها لشروط السلامة، لذلك تكون بدرجات من الدرجة الأولى والثانية والثالثة... الخ وتقوم هيئات دولية خاصة بتحديد درجتها، تدعى شركات الإشراف أو التصنيف أهمها دولياً شركة "فييري تاس Bureau Veritas" واعتمدها الجزائر بموجب القرار الوزاري المؤرخ في 1973/01/02 و"شركة اللويدز الإنجليزية Loyd's Registre Shipping" المعتمدة في الجزائر بالقرار الوزاري المؤرخ 1977/10/22 و "هيئة الإشراف البحرية الأمريكية Bureau of shipping".

خلاصة

حيث بدأت بالنقل البري الذي أصبح شاقاً عند الوصول إلى البحار والمحيطات، مما دفع إلى التفكير في وسيلة تسهل نقل الأشخاص والبضائع عبر البحر. ظهرت فكرة إنشاء السفينة التي تطورت تدريجياً وأصبحت أساس النقل البحري وأداة رئيسية للملاحة البحرية. نظراً لأهميتها، خصها المشرع بالتنظيم في القانون البحري الجزائري في الكتاب الأول من القسم الثاني المعنون بـ "السفينة"، مما أكسبها أهمية تميزها عن غيرها من المنقولات والعقارات. حيث أن تطور وسائل النقل، بدءاً من البري إلى البحري، كان ضرورياً لتسهيل نقل الأشخاص والبضائع. أصبحت السفينة أداة أساسية في الملاحة البحرية، مما دفع المشرعين إلى تنظيمها بشكل خاص في القوانين، مثل القانون البحري الجزائري، لإبراز أهميتها وتمييزها عن وسائل النقل الأخرى.

الفصل الأول
الأساس القانوني
لمسؤولية مالك السفينة

الفصل الأول: الأساس القانوني لمسؤولية لمالك السفينة

المالك هو الشخص الذي له حق ملكيتها حيث يتولى تجهيزها فيزودها بالمؤونة والوقود ومستحقاتها اللازمة، ويستخدم الربان والطاقم البحري حيث يبرم عقود النقل ويؤمن عليها بوجه الاستغلال ويسمى في هذه الحال المالك المجهز "Propriétaire Armateur"، وهذا هو الوضع السائد على أنه قد يؤجرها للغير لتجهيزها بكل ما يلزمها وهنا يكون المستأجر هو مجهز السفينة "Affréteur Armateur"¹.

لا يعتبر مالك السفينة ضامناً أو مؤمناً على سلامة الراكب أو البضاعة حين وقوع حادث الذي يؤدي إلى حدوث ضرر، لأن مسؤولية مالك السفينة مسؤولية تقصيرية ألا ينشغل إلا إذا ثبت الخطأ نظراً لعدم وجود أية رابطة تعاقدية بين السفينة المتسببة في الضرر والمضروب وفي حالة ما إذا أجر أو أبرم المالك عقد نقل بحري يخضع مسؤولية إلى أحكام المسؤولية التعاقدية، فإذا تحققت مسؤولية وجب عليه التعويض إن كان مجهزاً أو ناقلاً إلا إذا ما دفع مسؤولية بطرق القانونية المقررة أو تفاقاً.²

وهذا ما سنوضحه في هذا الفصل من خلال تقسيمه إلى مبحثين:

الطبيعة القانونية لمالك السفينة كمبحث أول وإعفاء مالك السفينة من المسؤولية (كمجهز - كناقل) كمبحث ثاني.

¹ مصطفى كامل طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 2، 2012، ص 99.

² نفن بدر الدين سطاتس، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة، دار الاعصار العلمي للنشر والتوزيع، سوريا، ط 1، 2017، ص 29.

المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية مالك السفينة كمجهز وكناقل.

حسب القوانين البحرية والأعراف القديمة هناك قواعد خاصة بمسؤولية مالك السفينة إذا كان مجهزاً لها وتشابه هذه القواعد في بعض أحكام القواعد العامة للمسؤولية المدنية إلا أنها مسؤولية من نوع خاص فمالك السفينة غالباً لا يقوم باستغلالها التجاري بمفرده لأنه يحتاج إلى وكلاء ووسطاء والتابعين البريين بالإضافة إلى طاقم بحري، فغالبا ما يكون المستأجر مجهزاً لها لمدة معينة حيث يقوم بتعويض الأضرار الناجمة عن الاستغلال بتضامن مع المالك، فقد أثار التكييف القانوني بمسؤولية مالك السفينة بوصفه مجهزاً، جدلاً فقهيًا بين أنصار المسؤولية الشخصية والمسؤولية العينية، أما عند البحث في مسؤولية الناقل البحري فتعني المسؤولية التي تقوم عليه بوصفه ناقلًا مرتبط بعقد نقل، فمسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية، وذلك لإخلاله للالتزامات المفروضة عليه كالشحن واعداد السفينة والرص. فضمن سلامة البضاعة وتسليمها إلى صاحبها بالحالة المذكورة في وثيقة الشحن هو التزام أساسي للناقل، وترجع أهمية مضمون الالتزام في ثبوت الخطأ لأنه ركن أساسي في المسؤولية ووسائل دفعها على حد سواء كذلك نقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب ففي المطلب الأول الطبيعية القانونية لمسؤولية مالك السفينة، وفي المطلب الثاني شروط انعقاد المسؤولية، وفي المطلب الثالث حالات تحقق المسؤولية.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية مالك السفينة كمجهز.

في عالم الملاحة البحرية، يواجه مالك السفينة كمجهز أخطاراً بحرية متفردة لا وجود لها على البر تختلف هذه الأخطار من حيث طبيعتها وتوقع حدوثها عن تلك التي يواجهها الأفراد أو الكيانات في الأعمال البرية. لذا، فإن إخضاع مالك السفينة كمجهز للأحكام العامة للمسؤولية المدنية يعتبر غير مناسب. بدلاً من ذلك، يجب تطوير قواعد خاصة تتناسب مع الظروف البحرية لتحديد مسؤولية مالك السفينة كمجهز. إن مثل هذه القواعد تأخذ بعين الاعتبار الأحوال الملاحية والأخطار البحرية التي تميز الملاحة البحرية.

الفرع الأول: خصائص المسؤولية:

نظرًا للأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة والتي لا وجود لها على اليابسة والتي لا يمكن توقعها أو تلقيها في الأعمال البرية، فإنه لا يجب إخضاع مالك السفينة إلى الأحكام العامة للمسؤولية المدنية، بل يجب الاعتماد على قواعد للمسؤولية تختلف عن القواعد المتعارف عليها في الحقوق المدنية، التي لا بد من أخذ اعتبار لأحوال الملاحة والأخطار البحرية¹، ومن قواعد المسؤولية ما يلي:

أولاً- اختلاف المسؤولية عن الحقوق المدنية:

لما كانت الاخطار البحرية تنحصر بالسفينة وما يرافق رحلاتها من اخطار خاصة بالبحر كان لا بد من التفريق بين الحوادث والأفعال الواقعة في البحر والحوادث والأفعال التي لا علاقة لها بملاحة السفينة فالأولى تخضع أو تسري عليها قواعد خاصة في مسؤولية على الأفعال والحوادث التي تقع أثناء الرحلة البحرية أو الصادرة عن الربان والبحارة أثناء قيامهم بعمل يتعلق بملاحة السفينة والأعمال التي يقوم بها الوكلاء والمقاولون والتابعون البريون للمالك أو المجهز والحوادث التي تصيب البضاعة المنقولة وهي على اليابسة أو في مستودعات المرفأ فتتضمنها القواعد العامة للمسؤولية المدنية.

ثانياً - طبيعة الاخطار البحرية:

إنّ السفينة معرضة باستمرار إلى أخطار بالغة يصعب توقعها كالضياح أو الاصطدام أو الانقلاب رغم التطورات في الوسائل العلمية لتخفيف من هذه الاخطار، إلا أنّ هذا التطور لم يسمح بالسيطرة على قوى الطبيعة و درء أخطار الملاحة البحرية ولا تزال هذه الأخطار تصيب أضخم السفن وأحدثها، فكان لابد حيا ل طبيعة الخطر في الملاحة البحرية لمواجهة وتحديد المسؤولية الناجمة عنه وإخضاعها إلى قواعد خاصة لا مثيل لها، القواعد الحقوقية العامة تقرر وضع مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها بحيث أصبح مبدأ عاما

¹نفن بدر الدين سطاتس، المرجع السابق، ص 32.

ففي الجانب يأخذ هذا المبدأ صوراً مختلفة كترك السفينة والاجرة وتحديد مبلغ جزافي كحد أقصى وذلك بغية مواجهة دعاوي الدائنين البحريين بحيث لا يكون لهم ثروة بحرية مستقلة يستقضون منها حقوقهم قبل الغير من الدائنين البريين، فهذا المبدأ هو بمثابة توزيع المخاطر بينه وبين باقي ذوي الشأن ويكون عند وقوع الكارثة البحرية في عدم تحمل المالك أو المجهز وحده العواقب كافة ويكتفي أصحاب البضائع في الحصول على تعويض جزئي عن الأضرار التي لحقت بهم.

ثالثاً - التزام المالك أو المجهز ببذل العناية المعتادة:

إن كانت معظم العقود التي تتم على اليابسة تلقي على المدين نتيجة معينة، فمالك

السفينة

أو مجهزها يعجز عن تحمل هذا الالتزام، فهو مكلف ببذل عناية الرجل المعتاد ولا يختلف الأمر بالنسبة للربان الذي يلتزم بإيصال السفينة إلى مقصدها سالمة، ببذل العناية المتعارف عليها عند الربانبة فلا بد على المضرور إثبات الخطأ الذي قام به مالك السفينة أو مجهزها خارج حدود العناية ليحق له بمطالبة التعويض.

فليس في الحقوق البحرية قرينة مسؤولية تجعل مالك السفينة أو مجهزها مسؤولاً حكماً عما ينجم عن استغلالها من أضرار ويتم تأكيد هذا الالتزام بعقود الإيجار النموذجية كعقد إيجار بالرحلة "Gencon 1994" وكذلك البند 13 من نموذج عقد الإيجار بالمدة "Boltime 1993" بأنه: يعتبر المالكون مسؤولين عن تأخر تسليم السفينة خلال مدى سريان العقد (بسبب الإصلاحات)، وكذلك أي خسارة تحدث للبضائع يكون سببها عدم بذل الهمة الكافية واليقظة المعقولة من جانب المالكين أو مديرهم في جعل السفينة صالحة للملاحة أو تجهز للرحلة على أتم وجه وكذلك الخطأ الشخصي للمالكين أو مديرهم.

رابعاً - ترجيح أحكام عقود المجهز على قواعد مسؤوليته:

عند وجود عقد بين مجهز السفينة والمضروب، يتم تقديم شروط العقد على القواعد العامة لمسؤولية المالك أو المجهز، مثلاً إذا تضمن العقد شرط الإهمال " Negligence clause" الذي يعفي المجهز من المسؤولية عن أخطاء الريان والبحارة، تنتفي مسؤوليته عن تلك الأخطاء رغم التزامه بها وفقاً للقواعد العامة، كما لا يتحمل المالك مسؤولية هذه الأخطاء إذا لم يكن مجهزاً للسفينة.¹

في حال كان المالك يجمع بين التجهيز والنقل البحري، بمعنى أنه يجهز السفينة بموجب عقد الإيجار ويتعهد بنقل البضائع ويصدر وثائق الشحن بناءً على طلب الشاحن، يُثار التساؤل حول كيفية التوفيق بين مسؤوليته كمجهز وأحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع.²

وفي نطاق الاتفاقيات الدولية، يختلف الحكم إذ تُرجح أحكام مسؤولية المالك أو المجهز على أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع. يتضح هذا الاتجاه في قواعد هامبورغ لعام 1978 وقواعد روتردام لعام 2009.

قواعد هامبورغ لعام 1978:

تنص الفقرة الأولى من المادة 25 على أن: "لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق أو التزامات الناقل أو الناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما، المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية فيما يتعلق بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية".

قواعد روتردام لعام 2009:

تنص المادة 83 على أنه: "ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم الحد الإجمالي لمسؤولية مالكي السفن".

¹نفن بدر الدين سطاس، المرجع السابق، ص 36.

²نفن بدر الدين سطاس، المرجع نفسه، ص 36.

الفرع الثاني: أسباب مسؤولية مالك السفينة ومجهزها:

إنّ الإنسان مسؤول عن الأعمال التي تلحق أضراراً بغيره ويكون مسؤول عنها بجميع أمواله حيث تكون ضامنة لوفاء بديونه، وذلك حسب نص المادة 188¹ من ق. م. ج.، فحسب العلاقة الناشئة بين الأشخاص البريين والبحريين ومالك السفينة، فقد تترتب عليه مسؤوليات فإمّا يسأل عن أعماله الشخصية وإمّا عن الأعمال الصادرة من تابعيه أو يسأل بصفته حارساً لكونها من الأشياء.

أولاً - المسؤولية الشخصية لمالك السفينة:

سيتم دراسته في عنصرين مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها عن الخطأ الواجب الإثبات ثم مسؤولية مالك السفينة ومجهزها عن الخطأ المفترض.

1- مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها عن الخطأ الواجب الإثبات:

عند استعمال السفينة من طرف مالكها أو تجهزها فقد يرتكب خطأ شخصي أثناء هذا الاستغلال، قد يهمل قيامه ببعض الأعمال التي يتطلبها حسن هذا الاستغلال كأن يرتكبها تبخر وهي معيبة أو غير صالحة للملاحة وهو على علم بذلك، فقد يسبب ضرراً عن الخطأ الشخصي مسؤولية تقصيرية، فهنا يجب على من لحقه الضرر أو المتضرر إثبات أنّ الضرر الذي لحقه نتيجة خطأ شخصي من مالك السفينة أو المجهز، فهنا يكون مسؤولاً مسؤولية تقصيرية²، فهنا على المتضرر إثبات الخطأ وفي حالة وجود صعوبة في الإثبات، يستند المتضرر على مبدأ الخطأ المفترض.

¹المادة 188 من أمر رقم 75-58، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج عدد 78 صادر في 24 رمضان عام 1395 الموافق 30 سبتمبر 1975، معدد ومتمم.

²العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص 264.

2- مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها عن الخطأ المفترض (حراسة الأشياء):

يلجأ المتضرر إلى الخطأ المفترض عند صعوبة إثبات الخطأ الشخصي الصادر من مالك السفينة أو تجهزها نظراً لما يحققه ذلك من عبء الإثبات، ليقع على المالك لإثبات ما يعفيه من المسؤولية ما دام الخطأ مفترض.

وباعتبار أنّ السفينة من الجوامد التي تتطلب عناية خاصة لما يرافقها باستمرار من أخطاء وتقوم هذه المسؤولية التقصيرية كسابقتها على أنّ كلاً من المالك أو المجهز مسؤول عن الضرر الناتج عن الاستغلال والخطأ المفترض لا يحتاج إلى إثبات أنّه ناتج عن عمل إيجابي من جانب السفينة، لا يثبت المتضرر أنّ الضرر الناجم عن السفينة ويقع على المالك أو المجهز عبء إثبات أنّ الضرر ينتج بسبب قوة قاهرة، أو حادث مفاجئ أو الفعل الأجنبي وثانياً يثبت أنّه قام بكل عمل ضروري لتجنب وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر حسب المادة 183¹ من ق. م. ج.

ثانياً - مسؤولية المالك أو المجهز عن أعمال الغير:

سوف نتطرق من خلال هذا العنصر لمسؤولية المالك أو المجهز عن أعمال الغير إلى دراسة مسؤولية مالك السفينة عن أعمال التابعين ومسؤولية المالك عند التأجير.

1- مسؤولية المالك أو المجهز عن أعمال التابعين:

فهو يتحمل مسؤولية أخرى عن الأخطاء التي يرتكبها أشخاص آخرون بإعتبارهم تابعين له فهو يسأل عن الأعمال والعقود التي أبرمها الربان أو الطاقم أو المرشد الذي يعمل

¹ المادة 183 من أمر رقم 75-58، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج عدد 78 صادر في 24 رمضان عام 1395 الموافق 30 سبتمبر 1975، معدد ومتمّم.

في خدمة السفينة وهذا الموضوع يخضع للقواعد العامة للمسؤولية عن الأعمال التي يقوم بها المتبوع والمحددة في المادتين 136¹ و 137² من ق. م. ج.

2- مسؤولية مالك السفينة عند التأجير:

وعند تأجير مالك السفينة لسفينته يصبح الطاقم والربان بمقتضى عقد الإيجار تابعين للمستأجر وليس للمالك، وفي هذه الحالة تنتقل التبعية من المالك للمستأجر، فيكون هو المسؤول عن أخطاء الربان والطاقم وكل شخص يعمل في خدمة السفينة.

وكل العقود التي يبرمها الربان يتحملها المستأجر في هذه الأحوال طبقاً لمفهوم الوكالة، كذلك الأضرار التي تحدثها السفينة يعتبر مسؤولاً عنها ولكي تقوم هذه المسؤولية إلى المستأجر الإدارتان التجارية والبحرية والآتظل بيد المالك ويبقى هو المسؤول تجاه الغير.³

الفرع الثالث: تكييف القانوني للمسؤولية.

سيتم التطرق إلى التكييف القانوني لمسؤولية مالك السفينة أو تجهزها، فقد تعرض إلى خلاف فقهي كبير لم يحسم فيه بعد بين أنصار النظرية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض بوصفه متبوعاً، وأنصار النظرية العينية الناجمة عن ملكية السفينة وتخصصها لوفاء الديون الناجمة عن استغلاله التجاري لها بين أنصار النظرية الموضوعية وذلك كالتالي:

¹المادة 136 من أمر رقم 75-58، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج عدد 78 صادر في 24 رمضان عام 1395 الموافق 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

²المادة 137 من أمر رقم 75-58، من نفس الأمر سالف الذكر.

³حريز أسماء، الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران السانية، 2008، ص 77-78.

أولاً - المسؤولية الشخصية:

يرى أصحاب هذا الرأي الذي يؤسس مسؤولية المالك أو المجهز على أساس الخطأ المفترض متبوعاً بما يكفي لضمان حقوق المضرورين وتوفير حماية فعالة لهم إذ من شأن هذه القرينة أن تعفيهم من إثبات الخطأ الذي يكون صعباً، إن لم يكن مستحيلًا عليهم إثباته وتنتقل هذا العبء وتلفيه على عاتق المسؤول الذي يتعين عليه لتبرئة نفسه والتحلل من التزامه بدفع التعويض المستحق أن ينفى مسؤوليته إما ينفى خطأ التابع وإما ينفى رابطة سببية بين خطأ التابع والضرر الذي وقع، فمسؤولية التابع تقوم على أساس وجود خطأ وضرر ورابطة سببية وبالمقابل لا يستطيع المتبوع أن ينفى المسؤولية بنفي العلاقة السببية بين الخطأ الثابت في حقه والضرر الذي أصاب الغير¹.

ثانياً - المسؤولية العينية²:

يبرر هذه المسؤولية أن السفينة تشكل وحدة مادية ذات كيان خاص وأنها تؤلف شخصاً اعتبارياً من أشخاص الحقوق الخاصة تنحصر فيه سائر الالتزامات وجميع الحقوق المتعلقة به.

وبما أنّ السفينة ذات كيان مستقل معروف وكل تعامل مع مالكةا أو مع الريان يدرك أن سائر العقود التي يجريها معها تنصب على ذمة السفينة ذاتها، ويكون تحديد مسؤولية المالك أو المجهز بقيمة السفينة نفسها أمراً منطقيًا سهل الإدراك وتكون مسؤولية المالك أو

حريز أسماء، المرجع نفسه، ص 178

² وتعني المسؤولية العينية وفق القواعد العامة أن عيناً أو أعياناً معينة من أموال المالك هي التي تضمن وفاء الدين ويكون للدائن أن يتبعها في أي يد كانت، إنما لا يكون له أن يستوفي حقه من غيرها. في حين أن المسؤولية الشخصية تعني أن حق الدائن يكون مضموناً بكل أموال المدين بحيث يستطيع الدائن أن ينقذ بحقه على أي مال للمدين سواء من أمواله الحاضرة أو المستقبلية، فالحق يتعلق بمال معين ولا يقتصر عليه، كما أن جميع أموال المدين ضامنة لوفاء كل دينه

المجهز مسؤولية عينية ناجمة عن ملكية السفينة واستغلاله التجاري لها، لذلك تحدد هذه المسؤولية بقيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها ولا تتعداها إلى أمواله الخاصة الخارجة عن نطاقها.

ثالثاً - المسؤولية الموضوعية:

تعتمد المسؤولية الموضوعية على مبدأ أن الشخص الذي يستفيد من نشاط معين ويتسبب في ضرر للغير يجب أن يكون مسؤولاً عن هذا الضرر ويُلزم بالتعويض، بغض النظر عن إثبات الخطأ. يعزز هذا المبدأ العدل بأن الشخص الذي يجني الفوائد من نشاطه يجب أن يتحمل الأضرار الناجمة عنه¹ ومن أسباب تأييد المسؤولية الموضوعية نجد أولاً حماية المضرور حيث هو النظام أكثر جدوى وفعالية في حماية المضرور وتخفيف عبء الإثبات عنه، إذ يكفي حدوث الضرر لتعويض المضرور دون الحاجة للبحث عن خطأ المالك أو المجهز².

ويأتي بعد ذلك التطورات الحديثة في النقل البحري حيث يعتبر بناء السفن الضخمة وانتشار وسائل النقل الحديثة تجعل من الصعب الاحتفاظ بفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية عن الأضرار. النظام الحالي لا يوفر الحماية الكافية للمضرورين في ظل هذه التطورات³. وتقنيات بناء السفن وتضاؤل الأخطار البحرية تعتبر من أحد أسباب المسؤولية الموضوعية فالابتكارات الحديثة في بناء السفن، تسييرها، والرصد الجوي، بالإضافة إلى تطور الاتصالات السلكية واللاسلكية وخطوط الملاحة المنتظمة، تدعم تبني المسؤولية الموضوعية⁴. هذا النظام يتماشى مع المبادئ الاجتماعية الحديثة ويساهم في سرعة حسم المنازعات، مما يؤدي إلى تقليل النفقات والمصروفات القضائية. كم أنّ الرد على

¹ محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر - بن يوسف بن خدة، 2008، ص 45.

² بسان عبد الرحمن شيخ العشرة، المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على السطح، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 2006، ص 221.

³ نفن بدر الدين سطات، المرجع السابق، ص 71.

⁴ نفن بدر الدين سطات، المرجع نفسه، ص 72.

الاعتراضات بشأن تطور الملاحة البحرية يعتبر الحجة القائلة بأن المسؤولية الموضوعية تعوق تطور الملاحة البحرية لم تعد صحيحة في الوقت الحالي. صناعة النقل البحري أصبحت من المشروعات الناجحة اقتصادياً، وتديرها شركات تمتلك أساطيل ضخمة وتحقق أرباحاً طائلة. من العدل أن تتحمل هذه الشركات مسؤولية الأضرار الناتجة عن نشاطها، خاصةً مع إمكانية التأمين لتغطية هذه المسؤوليات وأخيراً تأتي فكرة تحمل الخطر "Assumption of Risk" كأخر أسباب المسؤولية الموضوعية فهي تتطلب وجود خطر وقبوله عن اختيار. ينطبق هذا على مالك السفينة أو تجهزها بالنسبة للأضرار التي تصيب الركاب أو البضائع. رغم حجم الأخطار، يجب حماية المضرور الذي يشارك بإرادته في الرحلة البحرية ويتعرض للأخطار البحرية¹.

تتمثل المسؤولية الموضوعية في تحميل مالك السفينة أو تجهزها مسؤولية الأضرار الناجمة عن استخدامها، بناءً على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، دون الحاجة لإثبات الخطأ. يعزز هذا النظام حماية المضرور ويوفر حلاً أكثر كفاءة وفعالية لتسوية المنازعات، مع الأخذ بعين الاعتبار التطورات الحديثة في مجال النقل البحري، وبالتالي يُعتبر أكثر عدلاً وإنصافاً في توزيع الأعباء والمسؤوليات.

المطلب الثاني: شروط انعقاد مسؤولية مالك السفينة كناقل.

لكي تنعقد المسؤولية يجب أن تتوفر على الشروط التالية: الخطأ التعاقدي، الضرر، والعلاقة السببية.

الفرع الأول: الخطأ التعاقدي

يعتبر الخطأ التعاقدي هو الشرط الأول من شروط انعقاد المسؤولية وهو كالتالي:

¹ نفن بدر الدين سطاتس، المرجع نفسه، ص 73.

1-تعريفه:

يقصد بالخطأ هو عدم قيام المتعاقد بما يلتزم به في العقد أو التأخير فيه وهو الركن الأساسي لقيام المسؤولية المدنية سواء كانت عقدية أو تقصيرية.¹

فبالرجوع إلى النصوص القانونية نجد أنّ المشرع لم يعرف الخطأ وهذا ما فتح مجالاً للفقهاء في محاولة إلى وضع تعريف له: "إنّ الخطأ هو إخلال بالتزام سابق سواء كان قانونياً أم عقدياً" وهنا نجد أنّ هناك التزام فإذا أخل به كان مخطئاً وإذا تسبب في ضرر وجب عليه التعويض.²

2-إثبات الخطأ:

يقع على عاتق الدائن عبء إثبات خطأ المدين سواء كان الالتزام عقدياً أو غير عقدياً وهناك عنصر التخفيف في مجال الالتزامات العقدية، ففي حالة ما كان التزام المدين بتحقيق نتيجة يكون على الدائن إثبات عدم تحقيقها، وأمّا إذا كان التزام المدين ببذل عناية فيقع إثبات الخطأ الذي يترتب عليه عدم تنفيذ الالتزام أو التأخير في تنفيذه ويكون له إثبات أنه بذل عناية لازمة لتنفيذ الالتزام إلاّ أنّه استحالة لسبب أجنبي لا وجود لأيّ علاقة به وهنا لا يجوز المطالبة بالشرط الجزائي³، باستثناء ما أتفق عليه المتعاقد، إنّ على استحقاق الشرط الجزائي رغم استحالة تنفيذه وهو تشديد للمسؤولية المدنية وفقاً لنص المادة 1/178⁴ من ق.م.ج.

¹مقالاتي مونة، الأسس الجديدة للمسؤولية المدنية، محاضرات ألقيت وقدمت على طلبة السنة الأولى دكتوراه LMD، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، الجزائر، 2020/2019، ص 6.

²سي يوسف زاهية حورية، المسؤولية المدنية للمنتج، دار هومة، الجزائر، 2009، ص ص 57، 58.

³فرقاني قويدر نور الإسلام، "استحقاق الشرط الجزائي وحدود سلطة القاضي في تعديله"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 07، ع 2، المركز الجامعي تيبازة، الجزائر، 2020، ص 1660.

⁴المادة 1/178 من أمر رقم 75-58، القانون المعدل و المتمم، المصدر سالف الذكر.

الفرع الثاني: الضرر.

يعتبر الضرر هو الشرط الثاني من شروط انعقاد المسؤولية وهو كالتالي:

1-تعريفه:

الضرر هو عبارة عن كل خسارة في المال تنشئ عن نقص فيه أو في منفعه أو زوالها مع أصلها أو زوال بعض من أوصافها وهو الأذى الذي يلحق بالشخص ويمس حقا من حقوقه وباعتبار أنّ الضرر شرط أساسي من شروط انعقاد المسؤولية.

2-شروط تحقق الضرر:

وتتمثل فيما يلي:

أ- أن يكون مباشر:

وهنا لا يكون ملزما في المسؤولية المدنية بنوعيتها إلا بتعويض عن الضرر المباشر وليس الغير المباشر لأنه ليس من العدل تحمل جميع نتائج أفعاله حتى الغير المباشرة مهما كان حجم الخطأ الذي ارتكبه سواء كان عينيا أو بمقابل أو دفعة واحدة أو مقسمة فإنه يقاس بضرر مباشر¹.

ب-أن يكون محققا:

أي أن يكون واقعا فعلا وموجودا وثابت والضرر المستقبلي من الأضرار المحققة إذا توافرت الأدلة والقرائن المؤكدة على وجوده حتى وإن تراخى وقوعه إلى زمن لاحق².

ج- أن يكون شخصا:

¹فرقاني قودر نور الإسلام، المرجع السابق، ص 1660.

²أمجد أرحومة محمد الخويلدي، الشرط الجزائي وأثره على المتعاقدين، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية، إندونيسيا، 2016، ص 39.

يقصد بهذا الشرط أنه إذا كان طالب التعويض هو المتضرر الأصلي، فيجب عليه إثبات أن الضرر الذي لحق به كان شخصياً وأثر عليه مباشرة، وإذا كان طالب التعويض بصفة أخرى فيجب عليه إثبات الضرر الشخصي الذي لحق بالشخص الذي استمد منه حق التعويض.¹

د- أن لا يكون سبق تعويضه:

حيث أنه لا يجوز أن يحصل المضرور على أكثر من تعويض لإصلاح الضرر الذي لحق به، فبمجرد أن يقوم الشخص المتسبب بالضرر بالتعويض فغنه يعتبر في هذه الحالة قد أوفى بالتزامه في هذا الصدد ولا مجال لمطالبته بتعويض آخر عن ذات الضرر.²

3- أنواع الضرر:

الضرر نوعان ضرر مادي وضرر معنوي أي ادبي.

أ- الضرر المادي:

هو الضرر الذي يصيب الشخص في جسمه وماله أو يترتب عنه نقص في حقوقه المالية أو تفويت مصلحة مشروعة ذات قيمة مالية ويكون أمامه كلما كان الضرر قابلاً للتقدير النقدي.³

¹ <https://specialies.bayt.com> تم الاطلاع علي الموقع يوم 2024/05/25، على الساعة

23:32.

² بن قردى أمين، المسؤولية الموضوعية في القانون الوصفي الجزائري أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق العلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2018، ص 44.

³ حسن حنتوش الحسنوي، التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، د ط، عمان، الأردن، 1999، ص 120.

ب- الضرر المعنوي:

هو الضرر الذي يصيب الإنسان في سمعته أو شرفه أو عاطفته فهو يمس مصلحة معنوية، فهو لا يرتب خسارة مالية أو نقص من ذمته المالية، فالمشرع الجزائري لم يتطرق إلى مبدأ تعويض الضرر المعنوي في القانون المدني قبل تعديل 2005، وهذا لم يمنع الاجتهاد القضائي من تعويضه لكن بعد التعديل أصبح لا ينازع فيه، مثله مثل الضرر المادي في مبدأ التعويض عن الضرر ولا سيما بعد إضافة المادة 182 مكرر أنه: "يشتمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة"¹

4-إثبات الضرر:

ويقع عبء الإثبات على رافع الدعوى والمطالب بالتعويض وفقا للقاعدة العامة التي تنص على أنّ "البينة على من إدعى واليمين على من أنكر" فيقع على المدعي إقامة الدليل على الضرر الذي أصابه ولما كان الضرر يتعلق بكافة طرق الإثبات البينة منها والقرائن.²

الفرع الثالث: العلاقة السببية

تعتبر العلاقة السببية من أحد أهم شروط انعقاد المسؤولية وسنتطرق من خلال هذا الفرع إلى تعريفها ومن ثم إثباتها.

1-تعريفها:

هي الرابطة السببية كما هو متعارف عليه وهي الصلة التي تربط بين الفعل والنتيجة أو هي الصلة التي تربط ما بين الخطأ أو الفعل الضار والضرر الناتج عنه.³

¹مقلا تي مونة، الأسس الجديدة للمسؤولية المدنية، محاضرات ألقيت وقدمت إلى طلبة السنة الأولى دكتوراه LMD، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، 2019، الصفحة 48.

²سي يوسف زاهية حورية، المرجع السابق، ص ص 64، 65.

³عمر أحمد عبد المنعم ديش، أركان المسؤولية المدنية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 4، ع 2، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، ص 34.

2- إثبات العلاقة السببية:

لقيام مسؤولية مدنية عقدية أو تقصيرية يجب أن تتوفر العلاقة بين الخطأ والضرر ويجب أن يكون الضرر الحاصل نتيجة لمخالفة الالتزام سواء كان الالتزام عقدي أو قانوني فيكون محل المسؤولية العقدية هو تعويض نتيجة مخالفة وقيام هذه الرابطة يتعين على المدعي التعويض وأن يثبت قيامها بمعنى أن يكون الضرر نتيجة حتمية للخطأ حتى يمكن مسألة المتسبب في الضرر ويجب على المضرور إثبات ذلك حتى يكون له المطالبة بالتعويض، ويجب على القاضي عند حكمه بالتعويض أن يبين في حكمه توافر هذه الرابطة وإلا كان حكمه قاصرا يستوجب نقضه من المحكمة العليا¹.

المطلب الثالث: حالات تحقق المسؤولية: 2:

يقصد بالنطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري وهي الأضرار التي من أجلها تقوم المسؤولية وتتمثل في هلاك البضاعة أولا وتلف البضاعة ثانيا والتأخر في تسليم البضاعة ثالثا.

تقوم مسؤولية الناقل على الأركان الثلاثة التي تقوم عليها المسؤولية المدنية عامة وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهم، فالناقل يبذل جهدا للعناية التامة بالبضائع فالخطأ يكون بمجرد هلاك البضاعة سواء كان كلياً أو جزئياً أو تلف أو ظهور عيب بها أو تأخر في تسليمها.

فالناقل البحري مسؤول عن خطأه الشخصي وأخطاء تابعيه كالمقاول البري أو البحري والربان الذي يرص البضاعة وهذا ما ذهبت إليه التشريعات اللاتكسية³ لكن على خلاف ذلك

¹ بيطار صابرينة، التعويض في نطاق المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، الجزائر، 2015، ص 33.

² مدني احمد، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3، ص 206-207.

³ اللاتكسية: تعني الفصل القانوني بين المؤسسة الدينية والدولة كما أقره قانون سنة 1905، لكن هذا الفصل لا يعني إلغاء الدين بل عدم تدخل الدولة في المجال الديني.

نلاحظ إنّ التشريعات الانجلوسكسونية¹ إلى الفصل بين المسؤوليات المغلولة للناقل البحري فهناك مسؤولية عامة تتجه إلى الخطأ التقصيري الواجب إثباته، فالمشرع الجزائري أخذ بالأخطاء التي تؤدي إلى هلاك وتلف البضاعة وتأخرها.

الفرع الأول: هلاك البضائع.

أولاً- إثبات الهلاك:

فالمشرع لم يفرق بين الهلاك الكلي أو الجزئي على عكس الشرقية جاء في المادة 2802² من القانون البحري الجزائري التي مفادها: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه."

فالمادة جاءت عامة لم تحدد مقدار جسامة الأضرار، فقط جرى العرف على التسامح في النقص الذي يصيب البضاعة أثناء عملية النقل من شحن وتفريغ، كتبخّر، أو سقوط كمية من بضاعة، فقد حددت النسبة المعينة التي لا يترتب عليها اية مسؤولية على الناقل، وعليه حسب ما هو مذكور في وثيقة الشحن من بيانات التي توضح كمية البضائع والتي هي بمثابة وسيلة اثبات في يد المرسل إليه وكذلك الناقل عن الكمية الحقيقية والتي لا يمكن لأية شخص في هذه العلاقة أن يحتج بغير ذلك أو عكسها لأنها تعتبر كمبدأ اثبات بالكتابة فذلك فنا على المرسل إليه وبمجرد وصول البضاعة إليه وفحصها وفي حالة ما إذا وجد أنّ الكمية تتنافى مع كمية الشحن المذكورة في الوثيقة فيه عليه أن يقوم بإثبات ذلك بجميع الطرق المفترزة في الأمور التجارية.³

¹التشريعات الانجلوسكسونية: هي مجموعة من القواعد والأعراف المكتوبة والتي كانت موجودة خلال الفترة الانجلوسكسونية في إنجلترا قبل الغزو النورماندي.

²المادة 802 من الأمر رقم 76-80 الجرية الرسمية العدد، ع 14، مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل و متمم رقم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

³الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعو مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2013، ص33.

ثانيا- تلف البضائع:¹

ويقصد بتلف العوار وهو الذي يلحق البضاعة أثناء النقل وقد يأخذ اشكال عدة كذوبان البضاعة الجامدة أو تعفن المواد الغذائية أو دبول الزهور وغيرها، فقد عبرت محكمة النقض المصرية عن ذلك بأنّها "مسؤولية امين النقل وهي مسؤولية عقدية تتحقق بإثبات عدم تسليم البضاعة إلى مرسل اليه بالحالة التي سلمها عليها دون وجود أي اهمال منه فتلف البضاعة عي وصولها فاسدة غير الحالة التي وجدت عليها قبل النقل" أمّا المشرع الجزائري ذكر في مادته 802 من القانون البحري الجزائري فقد تحقّق عن الخسائر والأضرار فتدخل في دائرتها التلف أو العيب الذي يثيب البضاعة، كما سبق الذكر أنّ المسؤولية في هذه الحالة تكون قائمو وبالخصوص إذا كانت وثيقة الشحن خالية من اية نقص وذلك هو اثبات على أنّ البضاعة سلمت في حالة جيدة أي أنّ تلف اثابها في فترة النقل.²

ثالثا- تأخر في تسليم البضاعة:

ويقصد بالتأخير وهي وصولها بعد الميعاد المحدد أو المتفق عليه وحالة ما إذا كان هذا التأخير ألحق الضرر بأخذ الأطراف كالمرسل أو المرسل اليه ففي هذه الحالة قيام مسؤولية الناقل³ فالناقل لا تقتصر عليه مسؤولية تسليم البضاعة كاملة وانمت ايصالها في الوقت المحدد المتفق عليه في وثيقة الشحن وبالتالي فإنّ نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد التغيير من مكان البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وانما ايصالها خلال مدة معينة لتسليمها إلى المرسل اليه وخلال مدة النقل تكون هذه البضائع معرضة إلى تقلبات في الأسعار ففي حالة ما إذا تم إيصال هذه البضائع وكانت في حالة هبوط فإنّه في هذه الحالة ألحق بالمرسل اليه ضررا نتيجة تأخره في تسليم فهنا يجب على الناقل تعويضه

¹ احمد المدني، مرجع سابق، ص 207-208.

² المادة 802 من الامر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المصدر سالف ذكر.

³ بوقادة عبد الكريم، المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها)، المجلة

الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 4، ص 263.

بالإضافة إلى تلفها في حال عدم استهلاكها فقد اقر النظام القانوني مسؤولية على الناقل البحري الجزائري فقد تضمن القانون البحري الجزائري في مواد 802، 803، 804 ففي نص المادة 802 فقد طبقت هذه المادة القواعد العامة في المسؤولية العقدية التي تجعل من الناقل البحري ملتزم بمقتضى العقد.

أما المادة 803 فقد ذكر فيها حالات الإعفاء العامة والخاصة وفي نص المادة 804 فقد نصت على بطلان شرط يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية التي يتحملها بمقتضى أحكام القواعد العامة أو التقنين البحري.

رابعا - موقف المشرع الجزائري واتفاقيات الدولية عن الضرر ناتج عن تأخر في تسليم البضاعة

1-موقف المشرع الجزائري:

لم ينص المشرع الجزائري في نص المادة 775 من القانون البحري الجزائري على التزام الناقل بعدم التأخير، لكنه نص على وجوب نقل البضائع في المدة المناسبة والتي سبق وأشرنا إليها، وبما أن المادة 775 لم تتناول التزام الناقل بعدم التأخير إلا أن هناك نصوص متفرقة من القانون البحري نصت على وجوب نقل البضائع دون تأخير وإلا ترتبت مسؤولية الناقل عن التأخير التي سنوضحها على النحو التالي:

- نص المشرع الجزائري في المادة 740 من القانون البحري على أنه يفسخ عقد النقل بسبب القوة القاهرة لأنها ستأخر السفينة من القيام بالنقل في الوقت اللازم وبالتالي تصبح الرحلة البحرية لا تقيد الشاحن¹.

¹ بسعيد مراد، عقد الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012/2011، ص 130

- ثم نص في مادة 771 من نفس القانون على التأخر في تسليم عند استبدال ناقل السفينة بسفينة أخرى أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، حيث أجاز للناقل الاختيار بين تبديل سفينة بسفينة أخرى ولكن بدون تأخير¹.

- و نصت المادة 781 في حال ما إذا تعرضت السفينة خلال الرحلة البحرية لقوة قاهرة أو حادث فجائي² فلم يتمكن الناقل إلى إيصال البضائع إلى مكان الوصول في المدة المناسبة، فإنه يمكن للناقل أن يقوم بإنزال البضائع في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء التحميل، لكن إذا كان سبب منع السفينة من إيصال البضائع في المدة المعقولة إلى ميناء الوصول هو الحادث الفجائي، فإن الناقل هو الذي يتحمل مصاريف إرسالها مرة ثانية، وإذا كان سبب المنع يكتسي طابع القوة القاهرة فإن الناقل يعفى من المصاريف، حيث 802 من نفس القانون التي وسعت من نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع حيث جعل مسؤولية تمتد من ابتداءً من تكلفته بالبضائع إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانون، لم يشر إلى التزام الناقل بعدم التأخير لكن بقراءة نص المادة 805 نجد أنّ المشرع الجزائري قد نص على جزاء التأخير في تسليم البضائع دون النص على التزام الناقل بعدم التأخير، على المشرع المصري الذي نص صراحة في المادة 2/240 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 على حالة تأخير في تسليم الناقل للبضائع حيث ورد نصها على النحو التالي: "يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع

¹نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أمحمد بوقرة، بودواو، بومرداس، 2013/2012، ص 54.

²الحادث الفجائي يجعل من تنفيذ الالتزام ممكن ولكنه عسير، بينما القوة القاهرة تجعل من تنفيذ العقد مستحيلاً، أنظر، علي فيلالي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر، 2008، ص 376.

في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق¹.

ومع ذلك حتى وإن لم يذكر المشرع التزام الناقل بعدم التأخير فإنه وتطبيقاً للقواعد العامة يتوجب على الناقل البحري إيصال البضائع في الوقت المتفق عليه بالعقد أو وفقاً للأعراف البحرية في حال عدم وجود نص خاص بالعقد لأن أي تأخير في وصول البضاعة قد ينتج عنه أضرار كبيرة بنظر إلى طبيعة بعض البضائع². كما لو كانت فاكهة وفسدت أو أنّ هذا التأخير قد يلحق خسارة بالشاحن كأن تكون البضاعة عبارة عن آلات وأدوات كان قد استوردها لمنشأته وتأخر الناقل في تسليمها مما أدى إلى تعطيل العمل في منشآت الشاحن³.

2_ موقف الاتفاقيات الدولية عن الضرر ناتج عن التأخر في تسليم البضاعة:

سنتطرق إلى موقف الاتفاقيات الدولية عن الضرر الناتج في تسليم البضاعة على غرار اتفاقية بروكسل سنة 1924 واتفاقية هامبورغ 1970 واتفاقية روتردام لسنة 2009.

2/أ- اتفاقية بروكسل 1924:

فحسب اتفاقية بروكسل 1924 وبروتوكولي تعديلها 1979 / 1986 فإنها لم تشر إلى الأضرار التي تلحق البضاعة جراء التأخير فالاتفاقية لا تلزمه بتسليم إذ تنتهي عند تعريفها وذلك حسب التعريف الوارد بشأن اتفاقية نقل البضائع في الفقرة ضمن المادة 1 وكل ما ورد هو تعبير عن الهلاك أو الخسائر Pertes وتعبير عن التلف والأضرار Damages وذلك في المادة 3 الفقرة 6 ومادة 4 الفقرات 1 و2 و3 و4 أن تكون متبوعة بعبارة التنفيذ أو توخي انطباق هذا الضرر.

¹ عصام حنفي محمود، قانون التجارة الدولية، ص 64. www.pdfFactory.com

² وهيب الأسبر، القانون البحري للسفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص ص 213 214.

³ عادل علي المقدادي، القانون البحري للسفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط 5، 2011، ص 131.

2/ب- اتفاقية هامبورغ 1970:

جاءت هذه الاتفاقية صريحة تداركت هذا الفراغ حيث اقرت بمبدأ مسؤولية الناقل البحري عن التأخير ووضعت ذلك في المادة 5 الفقرة الثانية نصت على ما يلي: يقع التأخير في التسليم عندما لا تشمل البضائع في ميناء التفريغ النصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو حالة عدم وجود هذا الاتفاقية حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة.

وإذا تجاوز الناقل الوقت المحدد في سند الشحن تسهل على المتضرر طلب التعويض وأما إذا لم يتم ذكر المدة في السند فهنا يترك الأمر في يد القاضي بتقديره ولإثبات مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم فما على المرسل اليه إلا بتبليغه بإنذار للتسليم خلال زمن وكيفية معينة.

2/ج- اتفاقية روتردام 2009:

وفي قواعد روتردام فالناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الناتج عن تأخير في تسليم إذا اثبت المطالب أنّ التأخير وقع أثناء مسؤوليته ونص عليه في المادة 17 التي نصت على ما يلي: "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع تلفها وكذلك التأخر أو الحادث أو الظروف التي تسبب أو أسهم فيه قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل 04.

كما حددت المادة 21 من الاتفاقية مفهوم التأخير في مادة 43 على المكان والزمان الذي يجب التسليم فيه ولكن إشكال هنا أنّ هذه الاتفاقية اغفلت حالة غياب الاتفاق بين الناقل والشاحن عن وقت ومكان تسليم البضائع، وهنا ترجع السلطة التقديرية للقاضي لتقدير مدى تأخر الناقل في التسليم.

الفرع الثاني: أسباب المسؤولية ناقل البضائع:

يسأل الناقل مسائلة الشخص عن أخطائه الشخصية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة وذلك بسبب الخطأ الذي ارتكبه ويسأل كذلك عن أخطاء التابعين التي قد تؤدي إلى إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه¹.

أولاً - الخطأ الشخصي للناقل البحري:

بسبب الأخطاء التي يقوم بها الناقل شخصياً فإنه يلحق بالشاحنون أضرار، ومن أبرزها كإبحار السفينة وهي غير صالحة للملاحة، أو أنّ هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر، أو عدم وجود معدات تساعد على حفظ البضاعة وسلامتها من تلف أو أنّ الربان الذي يكلف به قيادة السفينة غير مؤهل للقيام بهذا العمل أو كأن يصدر أوامر مباشرة إلى الربان يطلب منه الانحراف أو التوقف مما ينتج عنه ضرراً، فحسب هذه الصور وما يماثلها نكون أمام الخطأ الشخصي للناقل.²

ثانياً - أخطاء التابعين:

قد يكون الضرر ناتج عن خطأ في رص البضاعة أو إهمال من الملاحين في العناية بها وأحياناً سرقتهم لها، وهذه الأخطاء وغيرها تقوم لضرورة تحديد الأشخاص الذي يسأل عن أخطائهم الناقل ويدخل في هذا النطاق جميع الأشخاص الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ التزاماته سواء كانوا تحت إشرافه أم بغير إشرافه ما دامت وقعت أثناء تنفيذ عقد النقل.

فقد كان هذا الأساس في الفقه خلافاً فهناك من راي توسيع النيابة أساس لهذه المسؤولية فهي لا تقتصر على الأعمال القانونية وإنما تشمل حتى الأعمال المادية حيث يصبح الشخص الذي يستخدمه المدين في التزاماته التي تقع عليه يتصرف وكأنه نائباً عنه ويرى الآخرون في

¹نفن بدر الدين سطاتس، المرجع السابق، ص 104.

²نفن بدر الدين سطاتس، المرجع السابق، ص 105.

تحمل التبعية الأساس لمسألة المدين إذ ما دام يجني الفائدة من أعمال التابع وعليه تحمل ما ينتج من أضرار سببها أخطاء التابع للغير.

ونرى بأنّ الرأي الراجح هو الذي يذهب إلى مبنى المسؤولية عن أخطاء التابعين في نطاق المسؤولية العقدية هو ضمان للناقل لما يصدر من أخطاء تسبب ضرراً للغير لأنّه عند الاستعانة بالغير في تنفيذ التزاماته يضمن ما يلحق بالشاحنين أو المرسل إليهم من أضرار تسببها أخطاء التابعين أو الأشخاص الذين استعان بهم.¹

ثانياً - المسؤولية التعاقدية عن خطأ التابعين:

إلى جانب المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية عن الخطأ الشخصي يسأل الإنسان أيضا عن الخطأ الذي يرتكبه تابعه، فالتابع هو الشخص الذي يخضع لإشراف آخر تتمثل في التبعية بسلطة فعلية يمارسها المتبوع في الرقابة والتوجيه² و³137 ق.م.ج، ففي حالة ما ارتكب التابع "خطأ" أثناء تأدية عمله وألحق بالغير ضرراً كان "المتبوع" مسؤولاً مسؤولية مدنية ويتوجب عليه التعويض، يستوي في ذلك الخطأ العقدي والخطأ التقصيري، فالعمال الذي لا يعقد الالتزامات العقدية التي يرتبط بها رب العمل والعامل الذي ارتكب فعل ضار بالغير أثناء قيام عقد العمل كأن يصدم آخر بسيارة رب العمل ويعتبر قد قام بخطأ سبب ضرراً وهنا الخطأ هو خطأ رب العمل ويسأل عنه بالتعويض.

¹ - براهمي فضيلة، دعاوي التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية، مذكرة ماستر أكاديمي، في القانون، تخصص قانون الشركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2015، ص27-28.

² المادة 136 من أمر رقم 75-58، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج عدد 78 صادر في 24 رمضان عام 1395 الموافق 30 سبتمبر 1975، معدد ومتمّم.

³ المادة 137 من أمر رقم 75-58، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج عدد 78 صادر في 24 رمضان عام 1395 الموافق 30 سبتمبر 1975، معدد ومتمّم.

وهكذا فإن المتبوع يعتبر مسؤولاً ويجب عليه التعويض عن الضرر الذي تسبب به تابعه إذا لم يحم بظماً شخصي فظماً التابع هو خطأه ولا يمكن أن تنتقي عنه المسؤولية إلا إذا يرتكب خطأ.

ثالثاً - موقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية عن أخطاء التابعين:

سيتم دراسة موقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية عن أخطاء التابعين ثم دراسة موقف الاتفاقيات الدولية عن أخطاء التابعين في اتفاقية لاهاي واتفاقية روتردام.

1-موقف المشرع الجزائري:

تناول المشرع الجزائري المسؤولية عن أخطاء التابعين في المادة 136 القديمة من ق. م. ج إذ نص فيها: " يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها." كما نص عليه في المادة 136¹ من القانون المدني الجديد: "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى وقع منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها"، فمن خلال ما سبق ذكره نستنتج أنه لقيام المسؤولية عن أخطاء التابعين يجب توفر جملة من الشروط وهي كالتالي:

- العلاقة التبعية وتتعلق بالسلطة الفعلية والرقابة والتوجيه.
- فعل التابع الضار.
- اتصال فعل التابع الضار بوظيفته أي أن يقع الفعل الضار أثناء تأدية الوظيفة أو أن يقع الفعل الضار بسبب الوظيفة أو أن يقع الفعل الضار بمناسبة الوظيفة.

2-موقف الاتفاقيات الدولية من أخطاء التابعين:

1.2- اتفاقية لاهاي 1924:

¹المادة 136 من أمر رقم 75-58، معدد ومتمم، سالف الذكر.

فحسب اتفاقية لاهاي 1924 وقواعد لاهاي- فيسبي 1968 جعلت من الناقل مسؤولاً عن أخطاء التابعين ووكلائه، ففئة الوكلاء محدودة للغاية ولا تشمل فئة المتعاقدين المستقلين فحسب الفقرة الثانية من المادة الرابعة مكرر من الاتفاقية المذكورة قد نصت بشكل صريح على أن "... تابعوا الناقل ووكلائه ليسوا بمثابة متعاقد مستقل بموجب أحكام الاتفاقية؛" بالإضافة إلى نطاق تطبيق أحكام قواعد لاهاي لعام 1924 وقواعد لاهاي - فيسبي 1968 هو محدود بالفترة الزمنية الممتدة بين بدء الشحن وحتى انتهاء التفريغ من على متن السفينة والأعمال التي تتم على رصيف مرفأى الشحن والتفريغ ليست موضع تطبيق لأحكام الاتفاقية.¹

2.2- اتفاقية روتردام 2009:

أمّا في اتفاقية روتردام لعام 2009 فقد من نطاق الأشخاص الذين يسأل الناقل عن أخطائهم فقد أصبحت تتضمن الأطراف المنفذة كافة The Performing Parties سواء الأطراف المنفذة البحرية كالناقل الفعلي سواء منفذة للرحلة لأكملها أو لجزء منها وجميع المتعاقدين الذين يزودون السفينة بالخدمات المطلوبة وكذلك الأطراف المنفذة البرية كالناقل الفعلي الذي يتعهد بتنفيذ عملية النقل برًا.

المبحث الثاني: إعفاء مالك السفينة من المسؤولية كمجهز وناقل.

تُعَدُّ السفينة وعمليات النقل البحري من الأركان الحيوية في التجارة الدولية، حيث يتولى مالك السفينة، المعروف بالمجهز، مسؤوليات متعددة سواء بصفته مالكاً أو ناقلاً. ومع ذلك، تتيح التشريعات البحرية والتعاقدات الفرصة لمالك السفينة للإعفاء من المسؤولية في بعض الحالات القانونية والاتفاقية. يتناول هذا المبحث حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية والإعفاء الاتفاقي².

المطلب الأول: حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية

¹ - نفن بدر سطات، مرجع سابق، ص 103.

² نفن بدر سطات، مرجع نفسه، ص 104

تُعَدُّ المخاطر البحرية من أبرز التحديات التي تواجه عمليات النقل البحري والتجارة الدولية قبل الخوض في تفاصيل هذا الموضوع، لا بدّ من فهم المفهوم الأساسي للخطر وما يحمله من معانٍ وتبعات. يُعرّف الخطر في اللغة بأنه الإشراف على الهلاك أو المجازفة، ويُستخدم للدلالة على الظروف أو الأحداث التي قد تؤدي إلى حدوث أضرار. في مجال التأمين، يُعرّف الخطر بأنه حادث غير محقق الوقوع ولا يعتمد على إرادة الطرفين، بل يتسم بطابع احتمالي.

الفرع الأول: الأخطار البحرية:

قبل التطرق إلى مفهوم الخطر البحري سوف نتطرق إلى تعريف الخطر لغة ويقصد به الإشراف على الهلاك ويقال خاطر به أي جازف وأشقاه على الخطر وصفة الخطر (Danger) و (Risk) عن اللاتينية (Dominiarium) سيطرة ومصدر الخطر يكمن في الضرر، يخشى عمل مضر أو مسيء (مسلك خطر) وبالفرنسية (Risqué).¹

فكلمة خطر تستعمل للدلالة على المخاطر التي تتعرض لها الأشياء محل تأمين كالتصادم والغرق والجنوح وغيرها ويعرف الخطر باعتباره عنصرا من عناصر عقد التأمين على أنه "حادث غير محقق الوقوع ولا يتوقف على محض ارادتي الطرفين" فهو ذو طابع احتمالي يتضمن عنصرين إمّا أنّه لا يمكن التأكد من وقوعه والثاني أن لا يكون مستحيلا.

فقد عرف الفقيه فيليبس (Philips) الخطر في عقد التأمين أنّه سبب الأضرار التي تتجه وثيقة التأمين إلى تعويض المؤمن له ضدها فهو يسمى خطرا في حالة ما إذا كان متوقعا فإذا تحققت أثاره فإننا نكون بصدد كارثة والتي تعني الخطر بعد تحققه ولا تتصرف هذه الكلمة في قانون الحوادث السيئة فهي تمتد إلى لتشمل الحوادث الجيدة خاصة في تأمين على الأشخاص.²

¹ عبد حسن يعقوب شيرين، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، مذكرة ماجيستر، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2010، الصفحة 11.

² مولاي بلقاسم، أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، المجلد 2016، ع 3، 2016، ص 142.

وقد عرف المشرع الجزائري التأمين البحري في المادة 92 من الأمر 95-07 السالف للذكر بأنه "عقد ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري" فهو عقد كباقي العقود ولكن نشيئا يجب أن تتوفر عناصر عقد التأمين: الخطر والقسط ومبلغ التأمين.

ومنه سوف ندرس في هذا الفرع شروط الخطر البحري وموقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية منه.

أولا - شروط الخطر البحري:

إنّ الشروط الأساسية للخطر البحري هي عدم توقع الخطر أن يكون فجائيا وغير متوقع من جهة والشروط الثاني ألا يكون تحقق الخطر مستحيلا، أي أنه يكون محتمل الوقوع.

1- عدم توقع الخطر:

أي أنه يكون فجائيا أي غير متوقع بمعنى أعم يجب أن تتوفر في الحادث البحري شروط ما يلي: حدوث الحادث البحري فجأة أو عدم التوقع لوقوعه.

وعلى ذلك أنه لو أمكن للمصالح الممثلة للرحلة البحرية بسبب ظروف معينة أو حالات عصبية عارضة للسفينة أو الحمولة أو لهما معا وذلك لم يمنعها من القيام بما يلزم من إجراءات وتدابير لمنع الخطر رغم قدرتها عليها لعل ذلك مما ينقض تحقق شرط الخطر وهو ما يسقط تبعا عما يحدث من خسائر صفته العمومية.¹

2- أن لا يكون تحققه مستحيلا:

أي أنه محتمل وغير مؤكد الوقوع وإن كان ليس من المستحيل تحققه فإنه أمر سيتوسط بين التأكيد والاستحالة فقد يتعذر تحققه إما بصفة مطلقة بحكم طبيعته أو يقع لكن يستحيل حدوثه نظرا لوجود عائق مادي يحول دون تحقق الخطر فمثلا في حالة ما إذا قمنا بتأمين على بضاعة ضد السرقة لتحدث كارثة طبيعية تؤدي إلى اتلافها قبل إبرام العقد.

¹نفن بدر الدين سطات، المرجع السابق، ص 113.

فالخطر البحري قد يتجسد مثلا في التأمين ضد المسؤولية بحيث لا يدري أي أحد وقوعها وإما يحتم وقوعها إلا أنه الاحتمال يرد على أجل وقوعها الذي يبقى مجهولا، فإنه في حالة انتقاء الحادثة وقت إبرام عقد التأمين فإنه يترتب عليه بطلانه لانعدام المحل.

ثانيا - موقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية من الخطر البحري

1-موقف المشرع الجزائري:

سنتعرض إلى موقف المشرع الجزائري من فكرة الخطر البحري في ضوء المشروع المتعلق بقانون التأمينات لسنة 1980 والأمر 95-07 فقد ناقشت اللجنة المالية للمجلس الشعبي الوطني لدورة 1980 وذلك في المادة 128 من القانون 80-07 الصادر في 09 أوت 1980 والمتعلق بالتأمينات والتي نصت على ما يلي: "لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو وصول الأشياء المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر ويبقى القسط حقا مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك"، وقد صادق المجلس على هذه المادة وكان لغرض الأسباب التالية¹:

وتهدف المادة إلى اتقاء حالتين من الغش:

1-اتقاء محاولة التأمين على الأشياء التي سبق هلاكها.

2-ترمي إلى تفادي توقيع تأمين بحري على أموال قد وصلت سالمة إلى المكان المقصود.

ويتبين لنا من خلال المادة 128 من القانون 80-07 على استبعاد التأمين من الخطر البحري ورتب البطلان على التأمين في حالة الاكتتاب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأشياء المؤمن عليها دون استثناء.

2-موقف الاتفاقيات الدولية:

¹يلباقى بومدين، أثر اهمال فكرة الخطر الضمني في مجال التأمين البري و البحري، مجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل، ع4، جامعة بلقايد تلمسان ، 2016، ص ص170_171.

سيتم تحديد موقف الاتفاقيات الدولية من الخطر البحري حسب اتفاقية لاهاي 1924 واتفاقية روتردام لعام 2009.

أ- موقف اتفاقية لاهاي لعام 1924:

فحسب ما تضمنته الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد التي تحكم وثائق الشحن التي عقدت في لاهاي لعام 1924 وبروتكولها المعدل لعام 1968، قواعد لاهاي-فيسبي في الفقرة الثانية من المادة الرابعة منها على ما يلي: "لا يسال الناقل أو السفينة عن العلاك أو التلف الناتج عن أخطار أو المياه الأخرى أو حوادثها." وقد استخدم النص الإنكليزي من الاتفاقية المذكورة عبارة "Perils; Danger and accidents of the sea" بمعنى أخطار البحر بالمطلق، وقد استخدم كلمات عديدة للعبير عن فكرة أخطار البحر وحتى يُوفَّق بين الاتجاهات المتعارضة والمتعاقدة خاصة اتجاه فرنسي وإنكليزي وقد أضيفت عبارة "أخطار البحر وحوادثه" في مؤتمر لاهاي 1924 وذلك بناءً على طلب من المندوب الإنكليزي السيد نورمان هيل "Norman Hill" للاحتفاظ بالتعبير التقليدي الذي درجه المجهزون الإنكليز بضمنا وثائق الشحن التي يصدرونها.

ب- موقف اتفاقية روتردام 2009:

وتضمنت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً الموقعة في روتردام 2009 قد استخدمت النص السابق الذي ذكر في قواعد لاعاي 1924 وقواعد لاهاي-فيسبي 1968 وقد جاء في الفقرة الثانية من المادة 17 من الاتفاقية الجديدة "يعفى الناقل من كامل المسؤولية أو جزء منها إذا أثبت أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية تسبب أو أسهم في هلاك أو تلف أو تأخير... أخطار البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو حوادثها."

الفرع الثاني: خطأ المضرور أو الغير

فحسب المادة 127¹ من ق. م. ج والمادة 165 من القانون المدني المصري التي اتفقت معه حرفياً والمادة 211 من القانون المدني العراقي والمادة 166 من القانون المدني السوري والمادة 168 من القانون المدني الليبي على أنه: " إذا أثبت الشخص أنّ الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر مالم يوجد نص قانوني أو اتفاقي يخالف ذلك"، وهنا سيتم التطرق إلى خطأ المضرور كعنصر أول من هذا الفرع وخطأ الغير كعنصر ثاني.

أولاً - خطأ المضرور نفسه:

ففي غياب تعريف تشريعي لخطأ المضرور قام بعض الفقهاء بمحاولة لوضع تعريف له²، فقد عرفه الأستاذ بلحاج العربي على أنه: "الانحراف الذي يصدر من المدعي أو المضرور والذي يؤدي إلى حقوق الضرر الذي أصابه إلى استفحاله"³.

كما عرف خطأ المضرور في إطار المسؤولية العقدية أنه: "يمثل التدخل الخاطيء من الدائن في قيامه بسلوك من شأنه أن يؤدي بالمدين إلى إخلال بتنفيذ التزامه إما بعدم تنفيذه كلياً أو على نحو جزئي أو يتأخر في تنفيذه بشكل معين"⁴.

كما عرف أيضاً خطأ المضرور أنه إذا وقع الضرر نتيجة خطأ المضرور فإنه تنتفي العلاقة السببية بين الخطأ والضرر لكن يشترط لئفيها أن يكون خطأ المضرور قد استغرق خطأ الشخص الآخر، أمّا إذا لم يكن قد استغرقه بل ساهم في كلا الخطأين في إحداث ضرر وهو

¹المادة 127 من أمر رقم 75-58، معدد ومتمّم. سالف الذكر

²تلمساني عفاف، خطأ المضرور وأثره في المسؤولية المدنية، مذكرة ماجستير، قانون خاص، كلية

الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2014، ص 10.

³بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في ق. م. ج.، الواقعة القانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، ج

2، ط 5، بن عكنون، الجزائر، 2008، ص 205.

⁴بلحاج العربي، المرجع نفسه، ص 206.

ما يسمى الخطأ المشترك، فهنا يكون محل التخفيف من مسؤولية الشخص الآخر دون نفيها إطلاقاً.

ثانياً - خطأ الغير:

ما المقصود بالغير؟ هو كل شخص لا يكون المدعي عليه مسؤولاً عنه قانوناً أو اتفاقاً فلا يعتبر من الغير إلا من كان اجنبياً على المدعي عليه¹، إنَّ خطأ الغير يعفي الناقل المسؤولية الملقاة عليه ويشترط ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه، وكما ذكرنا أنه يقع جراء سبب أجنبي بموجبه يعفى الناقل، وحسب ما نصت عليه المادة 2844² ق. ب. ج حيث نصت على ما يلي: "على الرغم من أحكام المادتين بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة أو الأخطاء الملاحية المسببة من الريان أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحه السفينة وفي هذه الحالة يرجه عبء الاثبات على الناقل."

ولا يكون من الغير صنفان:

1-الأشخاص الذين يجب على اثبات رقابتهم المادة 134 لأنهم محتاجون لهذه الرقابة إما لقصرهم أو لحالتهم العقلية أو الجسمية.

2-التابعون ومن في حكمهم حسب نص المادة 136³ ق. م. ج لا يعتبر التابع من الغير لأن المتبوع مسؤولاً قانوناً عن أفعال تابعيه وبالتالي فلا يمكن للمتبوع أن يدفع المسؤولية عن نفسه محتجاً بأنَّ الفعل الضار لم يصدر عنه بل صدر عن تابعيه⁴.

ويقصد بخطأ الغير مساهمته مع خطأ المسؤول في إحداث الضرر وفي هذه الحالة إما أن يكون كل من خطئين مستقلين عن بعضهما فإذا استغرق خطأ المسؤول خطأ الغير

¹أمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل الدكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 45.

²المادة 844 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل ومتمم رقم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

³المادة 136 من أمر رقم 75-58، معدد ومتمم. سالف الذكر

⁴براهمي فضيلة، دعاوي التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، قانون الشركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2015، ص 44.

قامت مسؤولية الأول أمّا إذا كان عكس ذلك، فهنا نكون أمام حالة السبب الأجنبي وبالتالي تنقضي مسؤولية المدعي عليه وقد يسهم خطأ الغير مع خطأ المسؤل والمضرور على إحداث ضرر ففي هذه الحالة تكزن المسؤولية بينهم متساوية كما في حالة تعدد المسؤلين المنصوص عليها في المادة 126¹ من ق. م. ج

المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي

إذا كان مالك السفينة مسؤولاً قانوناً عن عدم تنفيذ أحد العقود التي ارتبط بها فهنا تكون مسؤولية مخففة وذلك بسبب درج على مجهزون وناقلون في عقود الإيجار والنقل بوثائق الشحن من اشترط عدم مسؤوليتهم عن الأضرار التي تلحق البضاعة وكأَنَّ الشاحنون والمستأجرون يرتضون لهذه الشروط لقيامهم بالتأمين عليها ويحصلون على تعويضهم من المؤمنين في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها مما يرتب إخلال التأمين محل المسؤولية.

إذ استقر الفقه والقضاء على صحة شروط الإعفاء من المسؤولية في عقود الإيجار لأنّ هذه المسؤولية منشؤها العقد، فهو وليد لإرادة المتعاقدين ثم للإرادة حرية تعديل القواعد وذلك حسب مبدأ الحرية التعاقدية خاصة وأنّ الطرفين متساويان ومتكافئان حاجة لتدخل المشرع ابتغاء حماية الشاحنين.²

حيث تقتضي القواعد العامة في القانون المدني الجزائري بصحة هذه الشروط إذ جاء في متن المادة 178³ منه أنّه: "يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية إلا ما ينشأ عنه غشه أو عن خطأه الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه".

¹المادة 126 من أمر رقم 75-58، معدل و المتمم ، مصدر سالف ذكر.

²-نفن بدر الدين سطات، المرجع السابق، ص 121.

³المادة 178 من أمر رقم 75-58، معدد ومتمّم، مصدر سالف الذكر.

على أن القضاء وإن أقر صحة شروط الإعفاء من المسؤولية واعترف بمشروعيتها إلا أنه حد منها وحصرها في الحالات التي اتفق عليها في العقد وسار على وجوب تفسيرها تفسيراً ضيقاً.¹

الفرع الأول: إعفاء مالك السفينة من أخطاء الربان والبحارة:

وهو ما يسمى بالإهمال "Négligence Clause" فقد أدرجه المجهزون على وضع هذا الشرط في عقود الإيجار ليعفيهم من المسؤولية عن أخطاء الربان والبحارة والمرشد وغيرهم من التابعين البحريين ولقد نصه كالتالي في البند الثاني من نموذج عقد الإيجار بالرحلة "Gencon 1994" والبند 13 من نموذج عقد الإيجار بالمدة "Baltim 1939" فهذا الشرط صحيح في عقود الإيجار تطبيقاً لمبدأ الحرية التعاقدية بوجه عام ولوجود أسباب خاصة تبرر شرط الإهمال في القانون البحري لأن وضع الربان يختلف عن وضع مستخدمين السفينة لأنه يتمتع بسلطة واسعة في اتخاذ القرارات فإذا باشر الربان عمله بعيداً عن المجهز فهنا يضعف رابطة التبعية بينهم إلى حد بعيد وتبرز المسؤولية المحدودة لمالك السفينة أو المجهز أنها تسوغ شرط الإهمال الذي ينبنى عليه محو كل أثر لعلاقة التبعية بين المجهز وتابعيه، وفي هذا الصدد سوف نشير إلى تطبيق الإهمال وتعطيله كشرط من شروط إعفاء مالك السفينة من أخطاء الربان والبحارة.²

أولاً - تطبيق شرط الإهمال

يقتصر تطبيق شرط الإهمال على مسؤولية المجهز عن أخطاء التابعين البحريين الذي يدخل ضمنهم الربان وضابط الملاحة والمهندسون البحريون والمرشد والبحارة وغيرهم من الأشخاص الخاضعين للربان وبالنسبة للتابعين البريين الذين يباشرون نشاطهم على البر ولا يندرجون في عداد الطاقم فهم يخضعون لأوامر المجهز كالموظفين الإداريين ووكيل السفينة والعمال الذين يقومون بالإصلاحات يطلق عليهم المتعاقد "Independent Contractor"، فهم لا يشملهم الشرط بشكل معفي من المسؤولية لكن يحصرهم في تحويل عبء الإثبات، والسبب من التفرقة

¹-نفن بدر الدين سطاتس، المرجع السابق، ص 123.

²نفن بدر الدين سطاتس، المرجع نفسه، ص 122-123.

بين التابعين سواء كانوا بريين أو بحريين واضحة أنّ الذي شرط الإهمال هو إحالة إشراف المجهز على الريان والتابعين البحريين وما يتمتع به الريان من استقلال في العمل أمّا التابعون البريون فوسائل الإشراف والرقابة عليهم متوافرة لدى المجهز.¹

ثانيا - تعطيل شرط الإهمال:²

يقتصر تعطيل شرط الإهمال على إعفاء المجهز من المسؤولية عن أخطاء التابعين البحريين فإنه يتعطل عن تطبيق ذلك في الحالات التالية:

- 1- إذا صدر من المجهز خطأ شخصي مشترك مع خطأ الريان والتابعين البحريين أو إذا كان عمل الريان تنفيذ العمل صريح صادر إليه من المجهز أو إذا كانت السفينة غير صالحة واختار المجهز ريان غير مؤهل أو صدر منعه من العناية.
- 2- إذا أجاز المجهز عمل الريان بعد وقوعه إذا أنّ الإجازة اللاحقة كالإذن السابق مما يجعل خطأ الريان كأنه خطأ شخصي من المجهز.
- 3- ذهب القضاء الفرنسي إلى عدم إفادة المجهز من شرط الإهمال إذا ترتب له نفع من خطأ الريان والتابعين البحريين شريطة أن تكون المنفعة هي المقصودة من الخطأ لا تكون النتيجة غير مقصودة منه.

وتتخلص آثار شرط الإهمال في إعفاء المجهز من مسؤولية إعفاء تاماً وليس للشاحن من سبيل إلا بالرجوع على مرتكب الخطأ سواء كان الريان أم أحد البحارة وهو رجوع غير مجد عادة لعدم ملائمة التابع المالية ولجسامة الأضرار الحاصلة.

¹نفن بدر الدين سطاتس، المرجع السابق، ص 124.

²نفن بدر الدين سطاتس، المرجع نفسه، ص 126.

الفرع الثاني: شروط الإعفاء من المسؤولية

أولاً- بيان كمية البضاعة

بيان كمية البضاعة في النقل البحري للبضائع هي الوثيقة الوحيدة التي تستأثر بوظيفة تمثيل البضاعة المنقولة بحرًا وأن حيازة الوثيقة يعادل حيازة البضاعة ذاتها، ونظرًا للظرف التي تتم فيها عملية نقل البضاعة في البحر وما تتعرض له من مخاطر والمدة التي يستغرقها النقل البحري ومسايرة الظروف الاقتصادية، فقد أوجد العرف التجاري في الموانئ البحرية طريقة تنتقل بها البضاعة من يد إلى يد وهي لا زالت في مرحلة النقل، وذلك عن طريق تداول بيان كمية البضاعة عن طريق التظهير مثله مثل السندات التجارية، ويأخذ نفس أشكالها فقد يكون البيان لأمر أو للحامل أو اسمي وهذا المستقر عليه فقهاء وقضاء ومكرس بنصوص قانونية.¹

استقر كل من الفقه والقضاء في النقل البحري أن بيان كمية البضاعة المنقولة بحريا هو مستند ممثل للبضاعة ذاتها²، وتم تكريس هذه النتيجة في شكل قواعد قانونية³.

ثانيا - الهلاك أو تلف الناشئ عن السرقة أو الحريق أو عيب السفينة:

1-السرقة:

استقر الرأي الإنكليزي على تفسير المقصود بالسرقة أنها التي تقع من الغير، فكلمة لصوص لا تغطي السرقة التي ترتكب في الخفاء أو التي يرتكبها أي فرد على السفينة سواء من الربان

¹ ناجي زهرة، تداول وثائق نقل البضائع بالطرق التجارية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2015، ص 265

² Cass Août 1859, D 1859, 1, 347, cite par (V.E) BOKALLI, crise et avenir du connaissance, DMF, N°579, 1998, p 116.

³ الفقرة 8 من المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرًا لسنة 1978 المسماة بقواعد هامبورج، المادة 758 من الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

أو البحارة وفعل السرقة يقوم دليلاً على نقص الرقابة الصعبة وبالتالي إحلاله بالتزامه بحفظ البضاعة والسرقة المصحوبة بأعمال العنف إذا حصلت جعلت توقعها غير مفروض أو تلفها غير ممكن وانتقى كل خطأ من الناقل وتابعيه، فهي تكون قوة قاهرة تعفي الناقل من المسؤولية.¹

2-الحريق:

من الناحية الكيميائية يعرف الحريق بأنه اشتعال ينتج عن تأليف بين الوقود والكاربون أو الهيدروجين، ومن أوكسجين الهواء ومن طاقة الاشتعال، أمّا من الناحية القانونية فلا يوجد تعريف يحدد بدقة معنى الحريق ويبين نطاقه ويعرف باشتعال البضاعة عن طريق متوهجة ولا يؤدي إعفاء الناقل من لمسؤولية إلا إذا اثبت أنه لم يقع من فعل أو خطأ الناقل وهذا ما جاء في المادة 803 فقرة ج.

والملاحظ أنه يقع اثبات الحريق على عاتق الشاحن الذي يجب أن يثبت أن هذا الحريق يرجع سببه إلى فعل خطأ الناقل حتى تقوم مسؤولية هذا الأخير، كما ينظر إلى الحريق كسبب معفي أي أنه ينتج تحت هذه الحالة التلف الذي يعيب البضاعة مثلاً نتيجة إلقاءها في البحر لتتطفئ العبرة بما يحدثه الحريق لا الحريق بذاته.

وحسب ما نصت عليه المادة الرابعة الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل على أنه لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطأه وهذا ما أخذت به معاهدة هامبورغ سنة 1978 التي نصت في المادة 5 على أنه في حالة الحريق يكون الناقل أو مستخدميه ووكلائه، ومقتضى ذلك أن الناقل يثبت سبب الحريق فكل حريق مجهول السبب يعتبر الناقل مسؤولاً عليه في ظل قواعد هامبورغ.²

¹ نفن بدر الدين سطاس، المرجع السابق، ص 157.

² بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، مذكرة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012. ص 284.

3- عيب في السفينة:

يقصد بالعيوب الخفية سائر العيوب التي تكون في السفينة والتي تعفي من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة والعيوب الخفية معناها أنها تشمل سائر العيوب التي لا يمكن اكتشافها إلا إذا بذل الاهتمام الكافي فحسب ما جاء في اتفاقية بروكسل 1924 والمقصود بالعيوب الخفية هو ذلك العيب الذي لا يمكن اكتشافه رغم بذل الناقل البحري اليقظة المطلوبة ولكي يعفى الناقل من المسؤولية يجب عليه أن يثبت أنه قام ببذل العناية اللازمة في فحص السفينة وأنه لم يلاحظ عيباً فيها فيقع على عاتقه بأن يثبت بأنه قام بفحص جميع الأجهزة والآلات ولا بد أن يعتمد في الإثبات أنه قام بالفحص على الشهادات والوثائق الصادرة من هيئات الإشراف، حيث يعتبرها القضاء قرينة بسيطة لا قاطعة وعليه يجب اثبات أنه بذل العناية الكافية واللازمة فهو لا يتحمل عيب التدقيق في مراقبة السفينة وفحصها طيلة عملية النقل البحري.

يستفيد من الإعفاء من المسؤولية عن العيب الخفي بل يكفي في أن يخضع السفينة للرقابة قبل الإقلاع حتى يتأكد من صلاحيتها للملاحة ويستنتج من كل هذا إذا قام الناقل ببذل الهمة الكافية واليقظة لجعل السفينة صالحة للملاحة ثم اتضح بعد ذلك أنها غير صالحة نتيجة عيوب لم تظهرها اليقظة المعقولة فإنه لا يسأل عن الأضرار التي تترتب على هذه العيوب التي لا تعود إلى عدم بذل الهمة الكافية.¹

الفرع الثالث: أحكام الشرط الجزائي الواردة في القواعد العامة أو القانون المدني:

سيتم التطرق في هذا الفرع إلى مفهوم الشرط الجزائي وشروط الشرط الجزائي في القانون المدني.

¹مبخوتي دويبة، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مذكرة ماستر في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2018، ص 13-14.

أولاً - مفهوم الشرط الجزائي:¹

نصت عليه المادة 183² ق. م. ج والمادة 223 مدني مصري والمادة 302 مدني كويتي والمادة 264 من قانون الالتزامات المغربي والمادة 266 من قانون الموجبات اللبناني على شرط الجزائي وهو إقرار من المشرع بإعطاء السلطة الواسعة لأطراف العقد، تحديد قيمة التعويض مقدما قبل وقوع الضرر وذلك ينص عليه في العقد الأصلي أو عقد لاحق. وهو تعويض اتفاقي أو شرط جزائي كما عبر عليه المشرع الجزائي على أنه عبارة عن تعويض يتفق على تحديده أطراف العقد في عقد ذاته أو لاحق يتولى المدين اداؤها إلى الدائن أمّا في حالة عدم التنفيذ يتولى المدين لالتزامه أو في حالة التأخر فالتعويض يكون مقدرا اتفاقا لاقضاء.

ثانياً - شروط الشرط الجزائي لقيام المسؤولية:

لا يكون بالتعويض الاتفاقي مستحقا إلا إذا توافرت الشروط وبما أنّ الشرط الجزائي ما هو إلا اتفاق مسبق على التعويض فشروط استحقاقه هي نفسها شروط التعويض وتتمثل في كل من شروط المسؤولية المدنية من الخطأ والضرر والعلاقة السببية بالإضافة إلى شرط الإعذار وتقديراً للوقوع في التكرار عند التطرق إلى الخطأ والضرر والعلاقة السببية التي سبق وأن أشرنا إليهم في المطلب الثاني من المبحث الأول، ستنطرق مباشرة إلى الإعذار كشرط من شروط الشرط الجزائي.

1- الإعذار:

¹د. قاشي علال، الشرط الجزائي بين ق. ج. و، شريعة الإسلامية، دراسة مقارنة.

²المادة 183 من أمر رقم 75-58،، معدل ومتمّم، مصدر سالف ذكر

يعتبر الإعذار شرط من شروط الشرط الجزائي مثله مثل الخطأ والضرر والعلاقة السببية حيث سنتطرق فيما يلي إلى تعريفه والنتائج القانونية المترتبة عن الإعذار وحالات الإعفاء من الإعذار.

أ- تعريفه:

هو التنبيه على المدين بموجب أداء من التزام قبل توقيع الشرط الجزائي عليه ومطالبته بالتعويض وهو شرط لاستحقاق الشرط الجزائي حيث أنه لا يكفي أن يحل أجل الالتزام حتى يعتبر المدين مقصراً في الوفاء بالتزامه فبمجرد حلول أجل الوفاء أن يعبر المدين برغبته في استيفاء دينه وعند حلول الأجل ولم يطالب الدائن بحقه تفسر نيته على أنه لم يصيبه ضرر نتيجة هذا التأخير¹، وهذا ما نصت عليه المادة 180² من ق. م. ج.: "يكون إعدار المدين بإنذاره أو بما يقوم مقام الإنذار ويجوز أن يتم الإعدار عن طريق البريد على الوجه المبين في هذا القانون كما يجوز أن يكون مترتباً على اتفاق يقضي بأن يكون المدين معذراً بمجرد حلول الأجل دون الحاجة إلى أي إجراء آخر ويتم إعدار المدين بعدة طرق تتمثل في:

- 1- يتم عن طريق ورقة رسمية من خلال المحضر القضائي يطلب فيها الدائن من مدينه تنفيذ التزامه.
- 2- قد يقوم مقامه الأوراق الرسمية مثل تكليف بالحضور أمام المحكمة والتنبيه الرسمي الذي يسبق التنفيذ ومحضر الحجز وهو أعمال التنفيذ.
- 3- يجوز الاتفاق بينهما على طريقة الإعدار وأنها مسألة لا تتعلق بالنظام العام كما يمكنهم الاتفاق بينهما على أنه بمجرد حلول أجل الوفاء يكون المدين معذراً ويمكن أن يكون الإعدار بأي صورة من الصور مثلاً عن طريق البريد أو الإعدار الشفوي.
- 4- أمّا في المعاملات التجارية فيجوز لإعدار بورقة غير رسمية كون هذه المعاملات قائمة على الثقة والائتمان.

¹مبخوتي دويبة، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مرجع سابق، ص 15

²المادة 180 من أمر رقم 75-58، معدل ومتمم، مصدر سالف ذكر .

ب- النتائج القانونية المترتبة عن الإعذار:

ويترتب عنه النتائج التالية:

1- استحقاق التعويض عن التأخير:

أن يتأكد تأخير المدين عن أداء التزامه وعلى هذا الأساس يلتزم المدين بتعويض الدائن للضرر الذي لحق به¹، وهو ما نصت عليه المادة 179² من ق. م. ج.: "لا يستحق التعويض إلا بعد إعذار المدين ما لم يوجد نص مخالف لذلك."

2- انتقال تبعة الهلاك إلى المتعاقد الآخر:

حسب القاعدة العامة في العقود الملزمة للجانبين فإن تبعة الهلاك ملقاة على عاتق المدين بالتسليم³، أمّا في باقي العقود كالوديعة والايجار فمالك الشيء هو الدائن، بتسليمه يتحمل تبعة الهلاك لكن تبعة الهلاك تنتقل إلى المدين إذا لم يتم تسليم الشيء بعد إعذاره.

3- الحكم بتنفيذ العقد أو فسخه:

والأصل أنّ أحد المتعاقدين يطالب المتعاقد الآخر بتنفيذ العقد أو فسخه ويكون ذلك من خلال إعذاره مسبقاً قبل رفع الدعوى وبمجرد رفعها تكون بمثابة إعذار للمدين والتي تتضمن مطالبته بالالتزام المتفق عليه⁴، وقضاة الموضوع قبل أن يحكموا بالشرط الجزائي المتفق عليه بين الأطراف فإنه يكون عليهم التأكد من قيام الدائن بإعذار مدينه⁵.

¹ - أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، النظرية العامة للالتزام - أحكام الالتزام والاثبات، توزيع منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 35.

² المادة 179 من أمر رقم 75-58، معدل ومتمم، مصدر سالف ذكر.

³ - أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 36

⁴ - محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام - أحكام الالتزام، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص 52.

⁵ - محمد شتا أبو سعد، التعويض القضائي والشرط الجزائي والفوائد القانونية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 205.

ج- حالات الإعفاء من الإعذار:

يعتبر الإعذار شرطاً ضرورياً لاستحقاق الشرط الجزائي وذلك في جميع حالات الإعذار من أجل التعويض التي نص عليها القانون، غير أنه لا ضرورة فيها للإعذار¹.

فقد نصت المادة 181² من ق. م. ج. لضرورة إعدار المدين في الحالات الآتية:

- 1- إذا تعذر الالتزام وأصبح غير مجد بفعل المدين.
- 2- إذا كان محل الالتزام تعويضاً ترتب عن عمل مضر.
- 3- إذا كان محل الالتزام رد الشيء بعلم المدين أنه مسروق أو تسليم شيء دون حق وهو على علم بذلك.
- 4- إذا صرح المدين كتابياً أنه لا ينوي تنفيذ التزامه.

بالإضافة إلى الإعفاء من الإعذار بموجب اتفاق فقاعة الوجوب من الإعذار قاعدة لا تتعلق بالنظام العام بالتالي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها ويكون ذلك باتفاق بينهما أي الدائن والمدين أن يكون المدين معذراً بمجرد حلول الأجل دون الحاجة إلى قيام بإجراءات المتبعة في الإعذار³.

المطلب الثالث: بطلان شروط الإعفاء أو تخفيف من المسؤولية

بطلان الإعفاء من المسؤولية سوف نتعرض إليه في حالتين الأولى بمقتضى القانون الجزائري وثانياً بمقتضى الاتفاقيات الدولية - اتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام.

¹ - محمد شتا أبو سعد، المرجع السابق، ص 205

² المادة 181 من أمر رقم 75-58، معدل و متمم. مصدر سالف الذكر

³ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام - الإثبات - آثار الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 859.

الفرع الأول: بطلان شروط إعفاء بمقتضى القانون الجزائري

حيث تنص المادة 811 من القانون البحري الجزائري يعد باطلا وعدم المفعول كل تعاقدى يكون هدفه أو أثره المباشر أو الغير مباشر ما يلي:

- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 (عدم صلاحية السفينة)، 773 (رص البضائع)، 780 (عدم العناية حتى إنزال البضائع)، 802، 803، 804 من هذا القانون (القانون البحري الجزائري)
- المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 ما عدى في حالة ما إذا في المادة 806.
- منع الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع وقرر من هذا النص مبدأ بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشحن بطلانا مطلقا وقد أراد المشرع حماية الشاحن من تعسف الناقلين الذين كانوا يشترطون في عدم مسؤوليتهم عن الاضرار التي تصيب البضائع، ويعتبر مبدأ البطلان (بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية) المقابل العادل الذي يقرر بمصلحة الشاحنين نظير إعفاء البحري من المسؤولية في بعض الحالات من جهة وتحديد مسؤولية عند قيامها من جهة أخرى.¹

الفرع الثاني: بطلان شروط إعفاء بمقتضى قواعد اتفاقيات دولية

الشرط الباطل هو ذلك الشرط الذي يتم قبل وقوع الحادث المسبب للضرر لأنه يعاصر إبرام عقد النقل البحري أو اصدار سند الشحن، أما بعد وقوع الحادث فلا وجود لمانع بالاتفاق على شروط معينة فبعد وقوعه يحق للأطراف ولهم كامل الحرية باللجوء إلى القضاء لحل النزاع فالشاحن لا يحتاج إلى حماية كطرف ضعيف في العقد فجزاء البطلان خارجية.

¹مدني احمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 3، ص 213.

يلحق شروط الإعفاء من المسؤولية بدون أن يؤثر على صحة العقد أو شروطه، ومنه سوف ندرس في هذا المطلب بطلان شروط الإعفاء بمقتضى قانون الجزائري في الفرع الأول وبمقتضى الاتفاقيات الدولية.

أولا - بطلان شروط الإعفاء بمقتضى قواعد هامبورغ لعام 1978:

تقتضي الفقرة الأولى من المادة (23) من قواعد هامبورغ لعام 1978 بأن: كل شرط يرد في عقد الناقل البحري أو في وثيقة الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد الناقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا في حدود مخالفته لها، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة وای شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع لصالح الناقل في النصوص السابقة تقضي ببطلان كل شرط يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية التي تقع على عاتقه بطلانا مطلقا¹.

وفي هذا الصدد سوف نشير إلى قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006 لا يكون باطلا إلا إذا تم الاتفاق بعد وقوع الحادث فإنه يقع صحيحا فلا يخشى ضغط الناقل على الشاحن، فسوف نوضح الشروط التي تعتبر باطلة بطلانا مطلقا على سبيل المثال كالاتي:

- 1- شرط إعفاء الناقل من مسؤولية الهلاك والتلف والتأخير.
- 2- شرط تعديل عبء الإثبات المفروض على عاتق الناقل.
- 3- شرط تنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع الذي عقده الشاحن.
- 4- شرط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد القانوني المقرر به.
- 5- شرط التحكيم الذي يرد في وثيقة الشحن مع تفويض محكمين.

¹نفن بدرالدين سطاس، مرجع سابق، ص192

ثانيا - بطلان شروط الإعفاء بمقتضى قواعد روتردام لعام 2009:

فحسب المادة (79) من قواعد روتردام لعام 2009 أنه: لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية يكون أي بند في عقد النقل باطلا متى كان:

- أ- يستبعد التزامات الناقل أو الطرق المنفذ البحري حسب ما هو منصوص عليها في الاتفاقية أو بحد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة.
- ب- يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الاخلال بواجب منصوص عليه في هذه الاتفاقية أو يحد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة.
- ت- يحيل استحقاق التأمين على البضائع لصالح الناقل أو لصالح الأطراف البحرية المنفذة¹.

تعتبر شروط هذه الاتفاقية باطلة إذا كانت تقلل أو تحد من الالتزامات أو المسؤولية المترتبة على الاخلال بهذه الالتزامات المفروضة على الناقل أو من يقوم مقامه بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، يعد الشرط الذي يجعل تسلم البضائع وتسليمها على شاحن وكذا التزام صلاحية السفينة للملاحة على عاتق الشاحن باطلة بطلانا مطلقا، وكذا الشأن بنسبة لالتزامات الناقل المتعلقة بنظام العام.

أما بالنسبة للمسؤولية فأى شرط يعفي الناقل من المسؤولية هلاك أو تلف أو تأخير أو يخفف بشكل مباشر أو غير مباشر يعتبر باطلا بطلانا مطلقا ومن هذه الشروط على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

- 1- الشرط الذي يعفي الناقل من المسؤولية أو يحد منها بأقل من الحد القانوني.
- 2- الشرط الذي ينقل عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن.
- 3- الشرط الذي يقصر من التقادم.

¹ نفن بدرالدين سطاتس، مرجع سابق، ص 197

- 4- الشرط الذي ينص على تطبيق محكمين قواعد قانونية معايرة لأحكام الاتفاقية.
- 5- الشرط الذي يلزم الشاحن المضرور بمكان معين تجري فيه المحاكمات أو إجراءات التحكيم أو انعقاد الاختصاص لمحكمة محددة من دون غيرها.
- 6- الشرط الذي يجيز للناقل التمسك بالتحديد القانوني لمسؤولية في الحالات التي يسقط فيها حق التمسك بهذه القاعدة.
- 7- الشرط الذي يخفف أو يعفي الناقل من المسؤولية التي تقع بخطئه الشخصي خطأ الربان أو البحارة أو موظفي الناقل أو الطرف المنفذ.
- 8- الشرط الذي يحيل الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل أو من يقوم مقامه¹

خلاصة:

في نهاية هذا الفصل، يتضح أن مالك السفينة هو الشخص الذي يمتلك حق ملكيتها ويقوم بتجهيزها بكافة المستلزمات الضرورية واستخدام الطاقم البحري، ويُعرف في هذه الحالة بالمالك المجهز. يمكن للمالك أيضاً تأجير السفينة لشخص آخر ليقوم بتجهيزها، وفي هذه الحالة يكون المستأجر هو المجهز. مالك السفينة ليس مسؤولاً عن سلامة الركاب أو البضائع في حال وقوع حادث إلا إذا ثبت وجود خطأ من جانبه بسبب عدم وجود علاقة تعاقدية بين السفينة المتسببة في الضرر والمضرور. في حال وجود عقد نقل بحري، يخضع المالك لأحكام المسؤولية التعاقدية ويجب عليه التعويض إذا ثبتت مسؤوليته. سيتم توضيح هذه النقاط في هذا الفصل من خلال مبحثين: الأول يتناول الطبيعة القانونية لمالك السفينة، والثاني يتناول إعفاء مالك السفينة من المسؤولية كمجهز أو كناقل

¹نفن بدر الدين سطاتس، المرجع نفسه ، ص197.

الفصل الثاني

تحديد مسؤولية مالك السفينة

يُعد تحديد مسؤولية مالك السفينة من الخصائص الفريدة التي يتميز بها القانون البحري. بخلاف القانون المدني الذي يتطلب تعويضاً كاملاً من الجهة المتسببة في الضرر، يمكن لمالك السفينة الذي لم يرتكب خطأ شخصياً أن يحدد مسؤوليته ضمن سقف محدد يتناسب مع حمولة السفينة.

هذه الفكرة تعود إلى العصور القديمة وتطورت ببطء لتصل إلى القاعدة المعروفة اليوم. في الماضي، كان بإمكان مالك السفينة الذي لم يرتكب خطأ حماية نفسه من نتائج الأخطاء التي قد يرتكبها ربان السفينة عن طريق التخلي عن السفينة (Abandon du navire)، حتى وإن كانت السفينة غير صالحة في قاع البحر. ومن الأمثلة الشهيرة على ذلك ما حصل لذوي الحقوق بعد كارثة التيتانيك، حيث لم يتمكن هؤلاء من الحصول إلا على عدد قليل من قوارب النجاة التي لم تغرق مع السفينة.

كان يتم تطبيق قاعدة التخلي هذه على مسؤولية مالك السفينة، والتي كانت تشمل أيضاً المسؤولية عن الديون التي يتحملها الربان، مثل الديون الناتجة عن شراء تجهيزات للسفينة أو إصلاحها¹.

¹ محمد بن عمارة، مكلف بالدروس معهد العلوم القانونية والإدارية تلمسان، محاضرة منشورة على

الإنترنت، على رابط التالي: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/97851>

المبحث الأول احكام التعويض عن مسؤولية مالك السفينة كمجهز وكناقل.

في الأصل، تكون مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها مسؤولية شخصية غير محدودة تخضع للقواعد العامة، سواء كانت هذه المسؤولية عقدية أو تقصيرية، وتشمل الأخطاء الشخصية وأخطاء الربان أو الطاقم البحري أو المرشد أو سائر عمال السفينة. في هذه الحالة، تكون جميع أموال المالك ضامنة للوفاء بمبالغ التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص. ولكن المشرع العراقي خرج عن قواعد القانون المدني وأجاز تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها عن الأضرار الناجمة عن استغلال السفينة في الملاحة البحرية، بحيث تقتصر على قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها.

يرجع سبب تحديد مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها إلى المخاطر التي تواجه السفينة أثناء استغلالها في النشاط البحري، مما قد يؤدي إلى خسائر كبيرة أو إفلاس المالك أو المجهز. كما أن هذا التحديد يساعد في تقليل تردد شركات التأمين في ضمان الأضرار التي قد تلحق بالسفينة أو شحنتها. بالإضافة إلى ذلك، يتصرف الطاقم البحري في شؤون السفينة ويبرم التصرفات القانونية ويقوم بالأعمال اللازمة لإدارة السفينة بعيداً عن إشراف وسلطة مالك السفينة، مما يعزز الحاجة إلى تحديد المسؤولية على السفينة¹.

المطلب الأول احكام التعويض عن المسؤولية.

ومنه سنتطرق في هذا المطلب الى اساليب تحديد المسؤولية، واحكام التعويض عنها²:

الفرع الاول: اساليب تحديد المسؤولية.

تباينت مواقف التشريعات بشأن نظام تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقاً لاتفاقية بروكسل الخاصة بتحديد المسؤولية والمطالبات البحرية إلى ثلاثة اتجاهات رئيسية. الاتجاه الأول يعتمد

¹ - لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، مرجع سابق ص 71،

¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى، 2005، ص 192.

على نظام التحديد العيني لمسؤولية مالك السفينة، بينما الاتجاه الثاني يتبنى نظام التحديد الجزافي للمسؤولية. أما الاتجاه الثالث، فيجمع بين التحديد العيني والتحديد الجزافي لمسؤولية مالك السفينة.

الاتجاه الأول يتبنى نظام التحديد العيني لمسؤولية مالك السفينة، حيث تقتصر مسؤولية المالك على قيمة السفينة نفسها وأجرتها وتفرعاتها، دون أن تمتد إلى سفينة أخرى أو أمواله الأخرى. في هذا السياق، يمكن للمالك التخلي عن السفينة لصالح الدائنين¹. أشار المشرع العراقي بشكل واضح في المادة (162) من قانون التجارة البحرية إلى التحديد العيني بقيمة السفينة أو أجرتها لضمان الأضرار التي تلحق بالشاحنين. كما أشارت المادة (100) من نفس القانون

¹ - إذ تنص المادة (30) من قانون التجارة البحرية العراقي على أن (كل صاحب سفينة يكون مسؤولاً عن حركات ربانها ومعاملاته الحقوقية يعني يكون مجبوراً على ضمان الأضرار والخسائر التي تنشأ من حركات الربان ومعاملاته وعلى إيفاء المقاولات والتعهدات التي عملها فيما يخص سير السفينة وسفرها لكن إذا كانت هذه التعهدات لم تقع بأمر مخصوص به فيمكن حينئذ لصاحب السفينة أن يترك المركب ونولونه ويتخلص في كل حال من تلك التعهدات) أما إذا كان الربان يملك حصص في السفينة مع غيره من الملاك فلا يستطيع ترك السفينة للدائنين وإنما يكون مسؤولاً بقدر حصته فقط عن العقود والتعهدات التي أبرمها بخصوص سير السفينة . وقد أشار المشرع الليبي إلى الحالات التي يمكن لمالك السفينة أن يتركها إلى شركة التأمين إذ تنص المادة (365) من القانون البحري الليبي بأنه (يحق للمؤمن (المؤمن له) في الحالات التالية أن يطالب بدفع كامل التعويض إذا هو نزل عن الحقوق التي يملكها في الشيء إلى الضامن (المؤمن)) ، وقد بينت المادة (366) من القانون الحالات التي يجوز فيها لمالك السفينة أن يتركها إلى المؤمن مقابل دفع التعويض ، وهذه الحالات هي انقطاع الأخبار ، الاختفاء ، الهلاك الكلي ، عدم صلاحية السفينة للملاحة بسبب حادث بحري مؤمن عليه لدى إحدى شركات التأمين ، وأخيراً حالة ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من سلطة الدولة المتحاربة إذا كان مؤمن عليها من مخاطر الحرب . وقد اخذ بهذا النظام المشرع الألماني، راجع مزيد من التفاصيل د/ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 158، د/ محمد السيد الفقى، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، طبعة 2007، ص 169.

إلى تحديد المسؤولية بقيمة السفينة وآلاتها وأجرتها، حيث نصت على أن "السفينة وآلاتها مع بدل النولون وكذا الأمتعة الموسوقة هي في مقام رهن لتنفيذ المقابلة المعقودة بين الطرفين".
أما الاتجاه الثاني، فيتبنى نظام التحديد الجزافي لمسؤولية مالك السفينة. وفقاً لهذا النظام، يكون مالك السفينة مسؤولاً شخصياً عن أخطاء الربان وتابعيه من الملاحين، لكنه يُعفى من هذه المسؤولية إذا دفع مبلغاً جزافياً يتم تحديده بناءً على حمولة السفينة وطبيعة الأضرار الناجمة، أو بناءً على قيمة السفينة وأجرتها بعد وقوع الحادث¹.

معاهدة بروكسل لعام 1924 اعتمدت مبدأ التحديد العيني لمسؤولية ملاك السفن، حيث تقتصر المسؤولية على قيمة السفينة وأجرتها. بالمقابل، تبنت اتفاقية بروكسل لعام 1957 مبدأ التحديد الجزافي للمسؤولية، وقد تم استبدالها لاحقاً بمعاهدة لندن الدولية المنعقدة في 19 نوفمبر 1976، والتي تناولت تحديد المسؤولية عن الديون البحرية.

الفرع الثاني: شروط تحديد المسؤولية.

حادث توري كانيون (Torrey Canyon)، الذي يُعتبر أول حادث تلوث في هذا المقياس، أظهر ضعف حدود التعويض المقررة بموجب معاهدة بروكسل لعام 1957 المخصصة لتحديد المسؤولية. كانت هذه الحدود ضعيفة بالنسبة إلى حجم الأضرار الناجمة عن مثل هذه الحوادث. لذا، دعت الضرورة إلى زيادة حدود التعويض التي تواجه هذا النوع من الحوادث.

¹ - المادة (31) من قانون التجارة البحرية العراقي، (أصحاب السفائن يكونون مسؤولين بقدر المبلغ الذي كانوا قد كلفوه من جهة تقديم الكفالة الكفالة المذكورة تكون عبارة عن مائتي غرش لأجل السفائن التي تكون عساكرها وملاحوها نحو المائة وخمس نفرا وأربعمائة ألف غرش أيضا لأجل ما زاد على ذلك)، وقد اخذ بهذا النظام المشرع الفرنسي في القانون رقم (5) الصادر في 3-1-1967، والقانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990، راجع مزيد من التفاصيل د/ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 158، د/ محمد السيد الفقى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 170. د/ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، طبعة 2000، ص 149، وانظر د / محمد عبد القادر الحاج، الوجيز في القانون البحري اليمني، مرجع سابق، ص 85.

ولتلبية هذا النداء، تم إبرام معاهدة في عام 1969 خاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.

هدف واضعي هذه المعاهدة كان رفع حدود التعويض المقررة في معاهدة بروكسل لعام 1957 من جهة، وتحديد المسؤولية الناجمة عن الحوادث البحرية من جهة أخرى¹.

أولا - الشروط التقليدية.

خلال اجتماع مؤتمر بروكسل عام 1969، طُرحت فكرة تحديد مسؤولية مالك السفينة بمبلغ 1000 فرنك ذهب². ولكن سرعان ما لوحظ أن هذا المبلغ لا يمثل تحسناً يُذكر أو زيادة بالمقارنة مع التحديد المعتاد الذي جاء في معاهدة عام 1957، والتي بدت عجزت في تغطية الأضرار الهائلة الناتجة عن حادث توري كانيون. لذلك، قامت بعض الوفود، بمن فيهم فرنسا، بطرح فكرة رفع مبلغ التحديد إلى 3000 فرنك ذهب لكل طن من حمولة السفينة. ولكن، قابلت هذه الفكرة بالمعارضة من شركات التأمين، اللواتي اعتبرن أن ربط المبالغ المحددة بمبالغ المسؤولية لن يكون في صالحهن³.

وفي النهاية، تم التوصل إلى اتفاق بتحديد مسؤولية مالك السفينة بمبلغ قدره 2000 فرنك ذهب عن كل طن من حمولة السفينة. هذا ما جاء في الفقرة الأولى من المادة الخامسة في المعاهدة التي تم إبرامها في نهاية المؤتمر في عام 1969، بشأن المسؤولية المدنية

¹ - بتطبيق معاهدة بروكسل لعام 1957 في حادث توري كانيون (Torrey Canyon)، ناقلة البترول الليبيرية، كان بإمكان مالك السفينة التخلص من ديونه الناجمة عن الحادث من خلال إنشاء صندوق تحديد بقيمة تقريبية تبلغ 48,500,000 فرنك، أي ما يعادل حوالي 154 مليون فرنك جديد. ومع ذلك، فإن النفقات التي دفعتها الحكومتان البرتغالية والفرنسية لمواجهة آثار هذا التلوث قد تجاوزت هذا المبلغ بكثير.

Antoine VIALARD Droit Maritime, Presse université de France, Paris, 1998 pp130-131. & Mens JACOB SSON: La Réparation des Dommages de Pollution Maritime et le Rôle du FIPOL. DMF, N 488, 1980. P 621.

² - (1) Emmanuel du PONTAVICE, op.cit, p 137.

³ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 277

عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. وتتص المادة على أن لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته وفقاً لهذه المعاهدة بمبلغ إجمالي قدره 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة، بشرط ألا يتجاوز المبلغ في أي حال 210 مليون فرنك.

لذا، يمكن لمالك السفينة أن يُخفّف من التزامه بتعويض الضرر بمبلغ 2000 فرنك، أو حوالي 134 دولار لكل طن من حمولة السفينة، وبحد أقصى قدره 210 مليون فرنك، أو حوالي 14 مليون دولار. تم اختيار مبلغ تحديد المسؤولية هذا استناداً إلى المبلغ المطالب به نتيجة حادث توري كانيون (Torrey Canyon).

وفي هذا السياق، تم الاعتماد على نفس النهج الذي ورد في معاهدة عام 1957 لتنظيم تحديد المسؤولية في المعاهدة الجديدة لعام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. وشمل هذا النهج إنشاء صندوق التحديد لكل حادث، والاعتماد على حمولة السفينة كأساس لتحديد المسؤولية، بالإضافة إلى تحديد مبلغ 2000 فرنك ذهب بوان كاريه (point carré) عن كل طن من حمولة السفينة¹.

يُعتبر التحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة الخامسة من هذه المعاهدة محدوداً بحد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه، والذي يبلغ 210 مليون فرنك ذهب، أي ما يُعادل حوالي 14 مليون دولار². وهذا يتضاد مع اتفاقية بروكسل لعام 1957 التي حددت الحد الأدنى الذي يبدأ منه حساب مبلغ تعويض المضرورين³. فالسفن الصغيرة التي تقتصر مسؤوليتها على أساس حمولة السفينة، قد تتسبب في أضرار كبيرة لا يمكن تغطيتها بالمبلغ المحدد، وهذا يعتبر ظلماً للمضرورين من هذا التلوث. إذ لم يتم وضع حد

¹ - A. VIALARD : Droit Maritime, op.cit., p147.

² - وصل مبلغ التحديد بالفرنك الذهب إثر حادث أموكوكاديسا (Amoco Cadiz) إلى 16,8 مليون دولار.

Claude DOUAY, op.cit, p 450.

³ - R. RODIERE : Traité générale du droit maritime, introduction et armement, op.cit., p 663.

أدنى يبدأ منه حساب التحديد، مما يتيح لمالك السفن الضخمة الناقلة للبتروال الاستفادة من تحديد أقصاه 210 مليون فرنك ذهب، مما يجعل هذا التحديد أكثر فائدة وتفضيلاً بالنسبة لهؤلاء، حيث يمكن أن تتسبب هذه الناقلات في كوارث قد تتجاوز نسبة الأضرار الناجمة عنها ضعفي هذا المبلغ أو أكثر¹.

يبدو لي بناء على ما سبق أن هذا التحديد غير عادل للمضرورين من جهة، بينما يخدم مصلحة مالكي السفن الضخمة من جهة أخرى. لذا، كان من الأفضل لو تم تحديد مبلغ أدنى يبدأ منه حساب مبلغ التحديد. وبهذه الطريقة، يمكن ضمان تغطية مبلغ معقول للحوادث التي قد تسببها السفن الصغيرة، مع احتساب مبلغ التحديد بناءً على حمولة السفينة دون تحديد حد أقصى للتعويض.

أخذ المشرع الجزائري في المادة 121 من القانون البحري بأحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الخامسة من معاهدة عام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. وبموجب هذه المادة، يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بمبلغ معين يُحدد وفقاً للنظام المعمول به في هذا الصدد وفقاً للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسائل البحرية التي تكون الجزائر طرفاً فيها². وبموجب هذه المعاهدات المصادق عليها من قبل الجزائر، يمكن لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بناءً على أحكام تلك المعاهدة لكل حادث يحدث.

ومع ذلك، فقد تم تطبيق حدود المسؤولية المحددة في معاهدة عام 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات على حوادث أخرى. ومع وقوع حادث أموكو كاديز في عام 1978، أظهر هذا الحادث ضعف تلك الحدود وعدم كفايتها لتغطية

¹ – Philippe JEANSON : Des disparité En Matière De Responsabilité Pour Solution En Zone Littorale, DMF 1988. P.

² المادة 121 من الأمر 80_76 المعدل ومتمم، مصدر سالف ذكر.

حجم الخسائر التي قد تسببها حوادث التلوث¹. فقد تجاوزت طلبات التعويض الناجمة عن هذا الحادث الحدود المحددة في تلك المعاهدة². حيث أن هذه المعاهدة لم تضمن تعويضًا كافيًا للحوادث التي تأخذ شكل الكوارث. ولذا، تمت مراجعة هذه المعاهدة وتعديلها نظرًا للنقد الذي وجه لها³.

ثانيا - الشروط الحديثة:

لقد تم تعديل المادة الخامسة الفقرة الأولى من معاهدة المسؤولية لعام 1969 بموجب بروتوكول عام 1984، نتيجة لاتفاقية جديدة بين مصالح الصناعة الملاحية والصناعة البترولية. ووفقًا لهذا التعديل، يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن أضرار التلوث بمبلغ يصل إلى ثلاثة ملايين وحدة حسابية إذا كانت حمولة السفينة لا تتجاوز 5000 وحدة حمولة⁴. أما بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن ذلك، فسيتم تحديد المسؤولية بمقدار 420 وحدة حسابية لكل وحدة إضافية، دون أن يتجاوز التعويض الكلي مبلغ 59.7 وحدة حسابية⁵.

وبغرض تعزيز حماية حقوق المتضررين جراء حوادث التلوث البحري بالمحروقات، تم رفع الحد الأقصى للتعويض لتغطية الأضرار الناجمة عن نقل كميات كبيرة من النفط والفوائد

¹ - M. R. GUOUILLOUD: Leçon d'un naufragé a propos de l'indemnisation des victimes de l'AMOCO CADIZ, op.cit, p 136.

² - بعد حادث أموكو كاديز الذي وقع في السواحل البريطانية في 17 مارس 1978، قام مالك السفينة بإنشاء صندوق لتحديد المسؤولية بقيمة 77,371,875 فرنك. ومن ثم، تضاعف هذا المبلغ إلى 329,000,000 فرنك في عام 1996.

M. R. GUOUILLOUD : Droit maritime, op.cit, p 267.

³ - René RORIERE & Emmanuel DU PONTAVICE : Droit maritime, op.cit, p 136.

⁴ - وحدة الحمولة محددة بموجب معاهدة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات على أساس "سعة السفينة"، والتي تعرف بـ "Jaugeage Du Navire"

⁵ - M.R. GUOUILLOUD : Droit maritime, op.cit, p 9

المترتبة على ذلك لملاك الناقلات العملاقة. وبموجب هذا التعديل، أصبح مبلغ الحد الأقصى للتعويض عن كل حادث يعادل 895.5 مليون فرنك¹.

بروتوكول عام 1992 جاء ليحل محل بروتوكول عام 1984، وقدم تعديلات جديدة تهدف إلى رفع حدود مسؤولية مالك السفينة، ومن أهم ما جاء به:

في بروتوكول 1992، الذي أُدرجت فيه تعديلات على مادة الخامسة من معاهدة 1969، تم الإبقاء على ارتباط التعويض بحمولة السفينة. وبموجب هذا التعديل، يتم تقسيم التعويض بين مصالح الصناعة الملاحية والصناعة البترولية، بغض النظر عن معارضة الجماعة البحرية ونوادي الحماية. وقد رأَت الجماعة البحرية أنه ينبغي ترك طريقة حساب حدود التعويض بناءً على حمولة السفينة، وذلك استنادًا إلى تغييرات الاقتصاد العالمي التي حدثت منذ بداية التسعينيات، حيث ارتفع سعر المحروقات بشكل كبير بينما انخفضت مداخيل ملاك الناقلات بسبب التضخم².

بروتوكول 1992 أعاد النظر في مشكلة السفن الصغيرة التي تحمل حمولة لا تتجاوز 5000 طن، حيث وضع حدًا أدنى للتعويض يبلغ ثلاثة ملايين وحدة حسابية. يُذكر أن هذه السفن تمثل نسبة 57% من الأسطول العالمي. كما رفع هذا البروتوكول حدود مسؤولية مالك السفينة بالنظر إلى الدور المنصوص عليه في معاهدة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، حيث يُحدد المبلغ الإجمالي للتعويض بحد أقصى لا يتجاوز 59.7 مليون وحدة حسابية، وهو ما يعادل 60.8 مليون دولار³.

¹ - أحمد إسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 202.

² محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 295 .

³ - المادة السادسة الفقرة الأولى من بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

حدود التعويض تزيد من ضمان متابعة ناقلات البترول الكبرى وتغطية أكبر كوارث التلوث البحري من جهة، كما تضمن حماية أكبر لحقوق المتضررين من جهة أخرى، وهذا بالنسبة للدول التي صادقت على هذا البروتوكول.

أما بالنسبة للسفن التابعة للدول التي لم تصادق على بروتوكول 1992 وتعرضت لحادث تلوث، فإن عملية التعويض والمسؤولية تعتمد على القوانين الوطنية¹، مع مراعاة الوضع المالي لمالك السفينة المسؤول. وقد أخذ المشرع الجزائري بالتعديل الذي جاء به هذا البروتوكول، حيث تم تضمين ذلك في المادة السادسة الفقرة الأولى من المرسوم الرئاسي لسنة 1998، المعدل للمادة الخامسة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969².

وفي هذا السياق، أوضحت إحدى الدراسات أنه خلال الفترة من عام 1990 إلى عام 1999، وقع 360 حادث تلوث بحري، وأن 95% من هذه الحوادث (باستثناء تلك التي وقعت في الولايات المتحدة الأمريكية) قد تم تعويضها بالكامل. وقد تم تقسيم مبالغ التعويض في كل هذه الحوادث بالتساوي بين ملاك السفن، وفقاً لبروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية المدنية

¹ - هذا ما وقع في حادث تاسمان سبيريت (Tasman Spirit) الذي حدث في ميناء كاركشي بباكستان في 27 جويلية 2003. راجع:

André BOYER : Dommage Environnemental En Cas De Pollution Navire Occidental. Article Dernier, Mise à Jour Le 15/03/2004, www.senat.fr/sentic

² - المرسوم الرئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 18 أبريل 1998 المتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 المعدل للاتفاقية بشأن المسؤولية

المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969.

André BOYER : Projet de loi portant création d'un fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Rapport No338(2003-2004). www.senat.fr/sentic. Boyer André880049.HTML

لمالك السفينة، وبين مستقبلي البترول من الدول الأعضاء في صندوق التعويض الدولي (FIPOL)، وذلك وفقاً لبروتوكول 1992 الخاص بإنشاء صندوق التعويض¹.

والظاهر أن حدود التعويض هذه قد غطت معظم الحوادث التي وقعت، إلا أن هناك حوادث أخرى أظهرت عدم كفاية هذه الحدود نظراً لحجم الأضرار الناجمة عنها. من أهم هذه الحوادث حادث أريكا (Erika) في فرنسا²، وحادث نوكوجا (Nokhodja) في اليابان، وحادث بريستيج (Prestige) في إسبانيا عام 2002. هذه الحوادث كشفت عن ضعف حدود التعويض، مما أدى إلى انتقادها من قبل الجماعة البحرية مرة أخرى، ليس فقط لعدم كفايتها في تغطية الأضرار، ولكن أيضاً لعدم قدرتها على الوقاية من حوادث التلوث بشكل فعال³.

نظام التعويض الأمريكي لسنة 1990:

على الرغم من دور الولايات المتحدة في تقديم المبادرة بتعديل حدود التعويض في معاهدة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ومعاهدة 1971 المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في فيبول (Fipol)، إلا أنها لم تصادق عليها، حيث اعتبرت أن حدود التعويض كانت محدودة للغاية⁴. في عام 1989، تعرضت الولايات المتحدة لحادث تسببت فيه الناقلة الأمريكية "إكسون فالدير" (Exxon Valdez)، حيث لوثت شحنتها تلوج آلاسكا (Alaska) وفي هذه الحالة، فإن الولايات المتحدة الأمريكية كانت المختصة جغرافياً وقضائياً، لأن هذه الناقلة حملت العلم الأمريكي والمنطقة الملوثة تابعة لها. تحت تأثير الرأي العام الأمريكي، لم تطبق الولايات

¹ - Examen Du Régime International D'indemnisation, Document Présenté par L'international Groupe Of P. I. Clubs 92 FUND/WGR /3/8/3 Du 1er Janvier 2001, p2.

² - لمعرفة أكثر حول الحادث إرجع إلى:

Sinistre Dont Le Fond De 1992 à EU Connaître « ERIKA » 92 FUND/EXC. 13/3 Du 6 Juin 2001.

³ - André BOYER : Rapport No338(2003-2004), op.cit

⁴ - R. RORIERE & E. DU PONTAVICE : Droit maritime, op.cit, p11

المتحدة المعاهدات الدولية الخاصة بالتلوث البحري بالمحروقات، بل صادقت على قانون جديد يُعرف بقانون التلوث بالمحروقات الأمريكي (Oil Pollution Act) لسنة 1990. وفي هذا القانون، اعتمدت الولايات المتحدة في تحديد المسؤولية على حجم السفينة¹.

ويتضح من هذا القانون أنه فرق بين السفن العادية وناقلات البترول فيما يتعلق بمبالغ التعويض. فحدود التعويض للسفن العادية تبلغ 600 دولار عن كل طن من الحمولة الإجمالية أو 500 ألف دولار، أيهما أكثر، بينما تحسب حدود التعويض لناقلات البترول في حالة وقوع أي حادث بـ 1200 دولار عن كل طن من الحمولة الإجمالية أو 2 مليون دولار، أيهما أكثر، وذلك في حالة الناقلات التي تبلغ حمولتها 3000 طن أو أقل. وتبلغ 1200 دولار عن كل طن من الحمولة الإجمالية أو 10 مليون دولار، أيهما أكثر، في حالة الناقلات التي تتعدى حمولتها الإجمالية 3000 طن.

نعتبر أن مبالغ التعويض في القانون الأمريكي مرتفعة جداً مقارنةً بتلك الواردة في معاهدة المسؤولية سنة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات وبروتوكول 1992 المعدل لها. ينص هذا القانون على دفع المبلغ الأكبر، سواء بالنسبة لناقلات البترول أو السفن العادية، حيث يزيد التعويض كلما زادت الحمولة. وعلى الجانب الآخر، يوفر القانون حدًا أدنى للتعويض الذي يجب دفعه في أي حادث، وهو الأمر الذي نص عليه أيضاً بروتوكول 1992².

يعتبر التشريع الأمريكي أكثر صرامة فيما يتعلق بالتعويض والوقاية من الأضرار مقارنة بالنظام الدولي. فهو يضع مبالغ تعويض أعلى وحدودًا أقل للتعويض عن الأضرار، مما يعكس التزامه بحماية البيئة البحرية وحقوق المتضررين بشكل أكبر.

¹ -A. BOYER : Dommage Environnemental En Cas De Pollution de Navire Accidental, op.cit p 234

² - د/ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 321.

الفرع الثالث: اجراءات تحديد المسؤولية.

أوجب المشرع على مالك السفينة الحفاظ على السفينة في حالة جيدة وصالحة للملاحة، وذلك يشمل القيام بالصيانة اللازمة واتخاذ الإجراءات الوقائية لتجنب الحوادث الملاحية. في حالة وقوع حادث، يتم تقييم ما إذا كان المالك قد قام بواجبه في الحفاظ على سفينته بشكل مناسب. إذا تم العثور على تقصير من جانب المالك، سواء بسبب عدم الصيانة الكافية أو الإجراءات الوقائية، فقد يكون مسؤولاً عن الأضرار التي نتجت عن الحادث ومعاقباً قانونياً أو مدنياً.

عند محاولة تحديد المسؤول عن الأضرار الناتجة عن الأخطاء في عمليات النقل البحري، يُعدّ تحديد الجهة المسؤولة أمراً معقداً. فالعلاقات المتشابكة بين المؤجر، والمستأجر، والركاب، ومنظم الرحلة، والمرسل إليه، تجعل عملية التحديد أكثر تعقيداً. كما أن ظهور وظائف جديدة مثل نقل النفط واستخدام الوقود النووي يزيد من التعقيدات، مما يتطلب تحليلاً دقيقاً للمسائل المتعلقة بالمسؤولية.

أولاً - وفقاً لاتفاقية لندن عام 1976.

الاتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناتج عن تصريف الفضلات والمواد الأخرى، التي وُقِّعت في عام 1972 والمعروفة عموماً باسم "اتفاقية لندن" أو "LC '72"، هي اتفاقية تهدف إلى مكافحة تلوث البحر الناتج عن التصريف، وتعزيز التعاون الدولي في هذا الصدد. تشمل الاتفاقية التخلص المتعمد من الفضلات والمواد الأخرى في البحر عبر السفن والطائرات والمنصات، مع التركيز على تعزيز المعاهدات الإقليمية المكملة لها.

تهدف الاتفاقية أيضاً إلى تحفيز التدابير للحد من التلوث البحري وتعزيز الممارسات البيئية المستدامة في النشاط البحري. ومن الجدير بالذكر أن الاتفاقية لا تشمل التخلص من الموارد الأرضية مثل الأنابيب والمصبات، ولا تغطي النفايات المتولدة عن التشغيل العادي للسفن أو وضع المواد لأغراض غير التخلص منها، شريطة ألا تتعارض مع أهداف الاتفاقية.

دخلت الاتفاقية حيز التطبيق في عام 1975، وحتى سبتمبر عام 2016، كان هناك 89 طرفًا ملتزمًا بأحكامها، مما يظهر الاهتمام العالمي المشترك بمكافحة التلوث البحري وحماية البيئة البحرية¹.

ثانيا - إجراءات وفاء الديون:

يفرض الاستغلال البحري على المجهز ضرورته الحاسة للانتمان من أجل الحصول على التمويل الضروري لتجهيز سفينته بشكل كامل، بهدف ضمان سلامة الرحلة البحرية، وخاصة في ظل ظهور السفن العملاقة التي تتطلب استثمارات ضخمة في إنشائها وتجهيزها. ومن أجل تيسير هذا الأمر وتشجيعه، ولتمكين المجهز من الحصول على التمويل بشروط مناسبة، تم تقديم فرصة له للحصول على نفقات الرسالة البحرية دون الحاجة إلى تحمل مخاطرة كبيرة بأمواله.

وتُتاح هذه الفرصة عبر نظام القرض البحري الذي نشأ منذ القدم، حيث يحصل المجهز من خلاله على التمويل اللازم مع دفع فوائد مرتفعة. ويعمل هذا النظام على ضمان الدائن لسلامة السفينة وحمولتها، ولا يتلقى المجهز مستحقاته إلا عند وصول السفينة بسلام إلى ميناء الوصول بحالة جيدة².

ومع ذلك، لم يعد تكون نفقات استغلال السفينة مقتصرة فقط على القرض الذي يُبرمه المجهز في بداية الرحلة لتجهيز سفينته. بل قد تتطلب بعض الظروف الطارئة خلال الرحلة البحرية تكاليف إضافية، مما قد يستدعي ضرورة تدخل الدائنين³.

¹ - "London Convention المنظمة البحرية الدولية". مؤرشف من الأصل في 03-03-2019 .

اطلع عليه بتاريخ 27-05-2024

² - ينظر: سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، طبعة أولى،

1969، ص 117

³ - ايلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، لبنان، طبعة أولى، 1992، ص 6.

ونتيجة لذلك، أصبح من الضروري البحث عن ضمانات خاصة على السفن¹. وبناءً على ذلك، فقد قرر المشرع البحري منح حقوق عينية تابعة على السفن²، والتي يعود أصلها إلى أحكام الشريعة العامة التي تُعترف بضمان الدائن العادي.

تتجسد الإمتيازات البحرية على وجه الخصوص في "الامتيازات البحرية" التي نص عليها القانون البحري الجزائري في المواد 72 إلى 91³، حيث تضمن الالتزام بحقوق الدائنين المتعلقة بالسفينة الذين يتعاملون مع المجهز. وقد خصصت لها نظام خاص يقترب من العقار إلى حد كبير، حيث يتمتع الدائن بحق تتبع السفينة، والتقدم في استيفاء دينه على باقي الدائنين وفقاً للترتيب المنصوص عليه قانوناً⁴. ويترتب على عدم تقرير هذه الحقوق عجز مجهز السفينة في الحصول على الائتمان اللازم لاستغلالها، ولكن يمكن للدائن اقتضاء حقه بالحصول على رهن بحري بعد ذبوعه⁵.

ثالثاً - وفقاً لأحكام القانون الجزائري:

وفقاً للمادة 93⁶ من القانون البحري الجزائري، يُسمح لمالك السفينة بتحديد مسؤولية الديون

¹ - وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، ط اربلس، 2008 ص 52

² - كمال طه، "أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)"، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الثانية، 2012، ص. 65.

³ - والجدير بالإشارة أنه نظم المشرع الفرنسي الامتيازات البحرية من المادة 31 إلى 42 من القانون رقم 5-67 المؤرخ في 03 يناير 1967 المتعلق بنظام السفن والوسائل الأخرى أو إصلاحها، نقلا عن المرسوم الفرنسي رقم 967-67 المؤرخ في 27 أكتوبر 1967 المتعلق بنظام السفن والسفن البحرية الأخرى من المادة 10 إلى 12.

⁴ - سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 117.

⁵ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004 ص 145

⁶ تنص المادة 3/93 من القانون الجزائري كل مسؤولية أو التزام يتعلق برفع حطام السفن أو تعويمها أو إصلاحها أو تدميرها وفي حالة الغرق أو الجنوح أو الترك بما في ذلك كل ما يوجد على متنها.

الناجمة عن التزامات، سواء كانت تلك الالتزامات تعاقدية أو شبه تعاقدية. بناءً على ذلك، يُتاح لمالك السفينة تحديد مسؤولية الديون في الحالات التالية¹:

- الموت أو الإصابة الجسدية لأي شخص موجود على متن السفينة لغرض النقل، وكذلك فقدان أو الأضرار التي تلحق بجميع الممتلكات الموجودة على متنها.
- الموت أو الإصابة الجسدية لأي شخص آخر في البحر أو على البر، وفقدان أو الأضرار بالممتلكات الأخرى أو الحقوق، الناتجة عن فعل أو إهمال أو خطأ أي شخص موجود على متن السفينة ويكون المالك مسؤولاً عنه. بشرط أن يكون الفعل أو الإهمال أو الخطأ متعلقاً بالملاحة أو إدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفريغ الحمولة، أو صعود ونزول ونقل المسافرين.

يمكن أيضاً تحديد المسؤولية عن كل التزام أو مسؤولية تتجم عن الأضرار التي تسببها السفينة وتلحق بمنشآت الموانئ، وأحواض السفن، والخطوط الملاحية.

خلافًا لهذه القاعدة، يسمح القانون الجزائري ومعاودة 1957 لمالك السفينة بتحديد مسؤوليته عن بعض الديون التي لا تُعتبر ناتجة عن المسؤولية، وخاصة فيما يتعلق بمصاريف رفع حطام السفن. من المهم الإشارة هنا إلى أن هذه الديون، على الرغم من عدم تصنيفها كديون ناتجة عن المسؤولية، تُعتبر ديوناً ملزمة قانوناً، نظرًا لأنها تنشأ عن التزام قانوني يُلزم مالك السفينة برفع حطام السفن².

على النقيض من ذلك، هناك بعض الديون الناجمة عن المسؤولية التي لا يُسمح لمالك السفينة بتحديد مسؤوليته عنها لأسباب اجتماعية. وفقًا للمادة 94 من القانون البحري الجزائري، لا يمكن تحديد المسؤولية تجاه الديون الخاصة بطاقم السفينة الناشئة عن عقد الاستخدام، ولا تجاه ديون أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل. من المهم الإشارة إلى

¹ محمد بن عمار، مرجع سبق ذكره، ص 835

² محمد بن عمار، المرجع نفسه، ص 836.

أن الديون المتعلقة بعمليات الإسعاف والإنقاذ أو المساهمة في الخسائر المشتركة لا تُعتبر ديوناً ناجمة عن المسؤولية، وبالتالي لا يمكن تحديدها.

يمكن الاستفادة من أحكام المادتين 93 و94 من القانون البحري الجزائري وكذلك من معاهدة 1957، لتحديد المسؤولية، بشرط أن يكون الدين ناتجاً عن استغلال السفينة أو له علاقة بهذا الاستغلال. يحق لكل من مستأجر السفينة، والمجهز، والمجهز المسير، والريان، وأعضاء طاقم السفينة الاستفادة من حق التحديد. كما يشمل هذا الحق أيضاً من ينوب عن المالك، والمستأجر، والمجهز المسير، بصفتهم قائمين بمهامهم، تماماً كما يستفيد المالك نفسه.

جاءت معاهدة 1976 ببعض الأحكام التي تخالف ما ورد في معاهدة 1957 وكذلك في القانون البحري الجزائري. تتيح معاهدة 1976 تحديد مسؤولية مالك السفينة تجاه الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة. كما تسمح هذه المعاهدة بتحديد المسؤولية عن جميع الديون المتعلقة مباشرة بعملية الإسعاف، سواء انطلقت هذه العملية من السفينة نفسها أو من طائرة مروحية¹.

المطلب الثاني: مبررات تحديد المسؤولية وخصائصها.

مصطلح "تحديد المسؤولية" يفترض أن المسؤولية قد حُددت وتم تحميلها على الناقل، ولكن التعويض الذي يلتزم به الناقل في وجه المضرور ليس بالضرورة مساوٍ لقيمة الضرر الذي تم تكبده. بل يكون محددًا قانونياً، حيث لا يجوز للناقل أن يختار تقديم تعويض يزيد عن الحد الأقصى المحدد قانوناً. وكذلك، لا يحق للمضرور أن يطالب بتعويض يزيد عن هذا الحد، ولا يجوز للقاضي أن يصدر حكماً بتعويض يتجاوز هذا الحد بشكل كبير، وذلك بناءً على قاعدة عامة.

¹القانون 80-07 المؤرخ في 09/08/1980 المتضمن قانون التأمينات، ج، ر، ع، 33 تاريخ 22/08/1980، ص 870.

الفرع الاول: مبررات تحديد المسؤولية.

تحديد مسؤولية الناقل البحري يُعدّ أمراً حاسماً في دعم صناعة النقل البحري، خاصة في فترات النشأة الأولى لهذه الصناعة. عند إعداد قواعد لاهاي في عام 1924، كانت صناعة النقل البحري تحتاج إلى الدعم والرعاية لتحقيق النمو والازدهار. تحديد مسؤولية الناقل البحري يضمن وجود بيئة قانونية مستقرة ومواتية، مما يعزز من ثقة المستثمرين والشركات الناقلة في هذه الصناعة الحيوية¹.

أما المسؤولية غير المحدودة تعني أن الناقل يتحمل خسائر مالية لا حدود لها، وهذا يعني أنه قد يواجه مشاكل كبيرة في تحمل هذه الخسائر. فعندما يتعرض الناقل للتكبد خسائر مالية كبيرة دون حدود، قد يتعرض للإفلاس ويضطر إلى الخروج من الميدان التجاري. هذا يمكن أن يحدث نتيجة لحوادث بحرية كبيرة أو لتعويضات ضخمة يجب عليه دفعها، مما يؤثر على قدرته على الاستمرار في الأعمال التجارية وتشغيل سفنه².

توزيع عبء مخاطر الاستغلال البحري يجب ألا يقتصر على الناقل وحده، بل ينبغي تقاسم هذا العبء بين الناقل والشاحن. يتم تحديد المسؤولية بهذا الغرض، حيث لا يتحمل الناقل تعويض الضرر بشكل كامل، بل يكون ملزماً بدفع مبلغ محدد للمضرور، وهذا المبلغ عادة ما يكون أقل من قيمة الضرر الفعلي.

التأمين ضد مخاطر الاستغلال البحري يلعب دوراً حاسماً في كفالة استمرارية النقل البحري وتعزيز ازدهاره. فعدم تحديد مسؤولية الناقل يجعل من الصعب عليه تقدير المخاطر التي قد تواجه السفينة أثناء رحلتها وتقدير المبالغ المطلوبة لتغطية هذه المخاطر. يواجه الناقل صعوبة في تقدير قيمة البضائع التي يحملها السفينة مسبقاً.

¹ - John F Wilson, Op.cit., P. 195

² هشام فرعون مرجع سابق، ص 191

في نظام حيث تكون مسؤولية الناقل محدودة، يمكن له أن يعرف مسبقاً الحدود القصوى للتعويضات المستحقة في حال وقوع الحادث. هذا يتيح له القدرة على حساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروعه وعقد التأمين اللازم لمواجهتها. وبالتالي، ترحب شركات التأمين بإبرام عقد التأمين مع الناقل¹، بما يساعد في تقليل تكاليف النقل البحري وتعزيز نموه.

عندما يكون للناقل مسؤولية محدودة، يمكن للشاحن أن يقوم بعقد تأمين إضافي إذا كان يرغب في الحصول على تعويض يتجاوز الحد الأقصى المحدد قانوناً. في حالة تجاوز الضرر الفعلي للحد الأقصى للمسؤولية المحددة، يمكن للشاحن عقد تأمين إضافي بقيمة تغطي الفرق بين الضرر الفعلي - حسب تقديره - والحد الأقصى المسموح به للمسؤولية. هذا يتيح للشاحن حماية مصالحه بشكل أفضل وضمان تعويض كامل في حالة وقوع خسائر تتجاوز الحدود المحددة للمسؤولية.

نظام المسؤولية المحدودة يساهم في تقليل المنازعات وتعزيز سرعة استقرار الأوضاع بين الناقل والمضروبين. يمكن للناقل، بفضل قدرته على حساب التعويضات المستحقة، التصالح مع المضروبين بشكل ودي دون الحاجة إلى اللجوء إلى القضاء. يقدم الناقل مبالغ تعويضية محددة للمضروبين كتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، مما يجعل عملية التسوية أسرع وأكثر فعالية. ويكون الناقل، الذي يمثل في الأساس تاجرًا مهتمًا بسمعته وسمعة عملائه، أكثر حرصًا على تجنب الدعاوى القضائية والحفاظ على علاقاته التجارية بدون تعريضها للخطر. هذا يساهم في تفادي نشر الأحكام التي قد تؤثر سلبًا على سمعة الناقل وعلاقته بعملائه، وبالتالي يحقق التسوية الودية مصلحة الطرفين ويحافظ على استقرار العلاقات التجارية².

من الواضح أنه من المصلحة الكبيرة للمتضرر الاتفاق على تسوية ودية مع الناقل، حيث يتيح له ذلك الحصول على التعويض المستحق بسرعة وفي حدود المسؤولية المحددة قانوناً. وبالتالي، يتفادى المتضرر طول الإجراءات القضائية، خاصةً أن المحكمة لن تصدر حكمًا

¹ فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، من 110

² فاروق أحمد زاهر، مرجع نفسه، ص 111

بتعويض يتجاوز الحدود القانونية المقررة. وبالتالي، يعتبر الاتفاق على التسوية الودية مع الناقل من البداية أمرًا مفيدًا وعمليًا لكلا الطرفين.

إذ يُعتبر تحديد المسؤولية خطوة مهمة نحو تقليل المنازعات وتحقيق استقرار الأوضاع. يستفيد من ذلك كل من الناقل والمتضرر على حد سواء، حيث يُمكنهما التوصل إلى تسوية ودية بسرعة، مما يحافظ على سلامة العلاقة بينهما ويجنبهما التعقيدات القانونية والمشاكل المتعلقة بالمحاكمات المستمرة¹.

الفرع الثاني: خصائص المسؤولية.

هناك عدة خصائص تميز تحديد المسؤولية في النظام المحدود للناقل البحري للبضائع، ومن هذه الخصائص:

1. ذو طبيعة أمرية: تحديد المسؤولية يتبع طبيعة الأمر بعد تحديدها من النظام العام،

حيث لا يُسمح بالاتفاق على شروط تخالف القواعد الإلزامية والموحدة بين مختلف الدول. ومع ذلك، إذا كان شرط تحديد المسؤولية بأقل من الحد المقرر قانونًا، فإن هذا الشرط يُعتبر باطلاً تمامًا. على النقيض، يكون صحيحاً الشرط الذي يهدف إلى زيادة حد المسؤولية عما هو منصوص عليه قانوناً، شريطة أن يتم ذكر ذلك في وثيقة الشحن. يعود هذا الأمر إلى أن حد التعويض المستحق يكون مقرراً في الأساس لصالح الناقل، لذا يُسمح له بالتنازل عن هذا الحد من خلال اتفاق خاص.

2. المسؤولية يتضمن معنى العقوبة: تحديد المسؤولية يشمل أيضاً جانب العقوبة، حيث

يحمل عنصر الجزاء. بمعنى آخر، فإن تحديد المسؤولية ليس فقط لغرض تعويض الضرر، بل له أيضاً جانب العقوبة الذي يعمل كوسيلة للردع لمنع تكرار الأخطاء التي قد تؤدي إلى حدوث الضرر².

¹فاروق احمد زاهر، المرجع السابق، ص112.

²فاروق أحمد زاهر، مرجع نفسه، ص 113

3. ليس تقديراً جزافياً: تحديد المسؤولية لا يعتبر تقديراً جزافياً، حيث تعتبر المبالغ المحددة قانوناً حدوداً قصوى للتعويضات، ولا تعد مبالغ مفرطة. فالمضور لا يستحق التعويض إلا عن الضرر الفعلي الذي لحق به، وإذا كانت قيمة الضرر أقل من الحد المحدد، فإنه لا يستحق سوى التعويض المعادل لهذه القيمة، دون الطلب منه بالمبالغة في المطالبة بالتعويض المحدد قانوناً. وإذا كانت قيمة الضرر أكبر من الحد المقرر، فإنه لا يستحق سوى الحد الأقصى المحدد، دون المطالبة بتعويض يتجاوز ذلك الحد. في الواقع، يتوجب على المضور أن يحصل على القيمة الأقل بين الضرر الفعلي والحد الأقصى المحدد قانوناً¹.

المطلب الثالث: حالات المسؤولية غير المحدودة:

تقتضي قاعدة تحديد مسؤولية الناقل عادةً الالتزام بالحدود المحددة، إلا في حالات معينة يمكن فيها الخروج عن هذا المبدأ. يشترط للخروج عن مبدأ تحديد المسؤولية أن يكون هناك سلوك سيء عمدي من جانب الناقل أو نائبه أو تابعيه، مثل القيام بأفعال تسبب الضرر بقصد معرفة بإمكانية حدوث الضرر، أو بالإهمال مع العلم بإمكانية حدوث الضرر. كما يمكن أيضاً الخروج عن مبدأ تحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن معلومات دقيقة حول البضائع وقيمتها قبل عملية الشحن وتم توثيق هذه المعلومات في وثيقة الشحن²

الفرع الأول: سوء السلوك العمدي.

في القانون التجاري البحري السوري رقم 46 لعام 2006، تنص الفقرة الأولى من المادة 255 على أنه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها في حالة ثبوت أن الضرر نشأ نتيجة لفعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر، أو بإهمال مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث.

¹ - فكتور مكربل وطارق زيادة مرجع سابق، ص 225

² فكتور مكربل وطارق زيادة، مرجع نفسه، ص 226

"يقصد إحداث الضرر أو إهمال مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث" تبدو عبارة غير مألوفة في الصياغة القانونية السورية. ومع ذلك، يُلاحظ أن هذه الصياغة مأخوذة من القوانين والاتفاقيات الدولية، وتُستخدم لتقريب الفهم وتوحيد المفاهيم في مجال النقل عبر الحدود. تُعتبر هذه العبارة شائعة في القوانين البحرية والتجارية، حيث تُعبر عن المعايير العالمية لتحديد المسؤولية وتوضيح مفهوم الخطأ الجسيم.

في القانون الدولي، يُعتبر الغش عاملاً يمنع من الاستفادة من تحديد المسؤولية، حيث يُعتبر الغش مخالفة للأخلاقيات والقوانين. بالنسبة للخطأ الجسيم، فإنه يُفسر بطرق مختلفة في مختلف الأنظمة القانونية، وليس له مقابل دقيق في القانون الإنجليزي، ولكن مصطلح "سوء السلوك العمدي" يُستخدم لتغطية مجموعة واسعة من الأفعال غير المسؤولة، بما في ذلك الأفعال التي تنطوي على تجاهل أو إهمال للمخاطر¹.

فهل تقابل فكرة سوء السلوك العمدي "Wilful misconduct" فكرتي الغش والخطأ الجسيم معاً؟

نجيب على هذا التساؤل على الشكل الآتي:

1. في السياق القانوني، يُفهم الغش بمفهوم الخطأ العمدي، حيث يشير إلى انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب فعل أو امتناع عنه، على الرغم من معرفته التامة بأن ذلك سيتسبب في حدوث ضرر. ومن المهم أن يُشير إلى أنه لا يُشترط في هذا السياق توافر نية الإضرار بصاحب البضاعة، وهو أمر يختلف عن المفهوم التقليدي الذي كان يتطلب توافر نية مباشرة للإضرار².

إذا كان الغش لا يُفترض في جانب الناقل، فإنه يتحمل المضرور عبء إثباته، وهو عبء تقديم الأدلة التي تثبت انصراف إرادة الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه إلى ارتكاب الفعل أو

¹ ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 592

² - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 190

الامتناع عنه، والنتيجة المترتبة على ذلك، مثل هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها. على سبيل المثال، يُعد قيام تابعي الناقل بسرقة البضائع من الأمثلة على ذلك. وإذا نجح المضرور في إثبات غش الناقل، فإن ذلك يحرم الناقل من فوائد التحديد القانوني للمسؤولية.

وقد قدر المشرع مدى صعوبة إثبات غش الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه، ولذلك فقد وضع حالتين يُفترض فيهما انصراف نية الناقل إلى إحداث الضرر. ونصت الفقرة الثانية من المادة (255) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006 على هاتين الحالتين

يفترض قصد الناقل، أو نائبه إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين¹:

- أ. إذا كانت وثيقة الشحن خالية من التحفظات ولكن كان هناك تقصير في ذكر ما يجب ذكره وفقاً للاتفاقات الصريحة، وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية،
- ب. وإذا كان شحن البضائع على سطح السفينة يتعارض مع اتفاق صريح بشحنها في منابر السفينة، فإن ذلك يعتبر مصدراً للمسؤولية عن الضرر الناشئ.

صحيح، لكي يحرم الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية ويكون للمضرور اقتضاء تعويض يجبر كامل الضرر، يكفي المضرور أن يقدم القامة الدليل على توافر أحد هذين الفرضين. إذا فإن افتراض وجود نية الناقل إلى إحداث الضرر في أي من هذين الفرضين يعني بطريق اللزوم أن المضرور ليس بحاجة إلى إثبات انصراف إرادة الناقل إلى إحداث الضرر، وأن النص قام بتوفير قرينة قاطعة في هذا الصدد، مما لا يجعل للناقل البحري في أي من هذين الفرضين إمكانية إقامة الدليل على انتفاء نية إحداث الضرر لديه².

ينطبق مفهوم عدم الاكتراث "Reckless disregard" الخطأ غير المغتفر Faute inexcusable في القانون الأنجلو أمريكي عندما يكون الناقل على علم بأن تصرفه أو

¹كمال حمدي، المرجع السابق، ص 190

²كمال حمدي، المرجع نفسه، من 191

امتناعه عن التصرف قد يؤدي على الأرجح إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها، ولكنه مع ذلك يمضي في فعلته غير مبالٍ بالضرر الذي سيحدث.

من أجل أن تتحقق حالة عدم الاكتراث يجب توافر ثلاثة شروط:

الشرط الأول: يجب أن يكون تصرف الناقل، سواء كان فعلاً أو امتناعاً، ناتجاً عن إرادته. فإذا لم يكن الفعل إرادياً، فإن ذلك لا يُعتبر عدم اكتراث ويكون للناقل الحق في الاستفادة من تحديد المسؤولية. مثال على ذلك هو الانحراف الاضطراري عن خط سير السفينة المتفق عليه بين الناقل والشاحن.

الشرط الثاني: أن يتجه الناقل إلى مجازفة غير مبررة. حيث يُعتبر الخطر مقبولاً إذا كانت الظروف تبرره.

الشرط الثالث: أن يكون الناقل على علم باحتمال حدوث النتيجة الضارة وأن يتجاهل ذلك. يجب أن يدرك الناقل، عند ارتكابه الفعل أو الامتناع، احتمال حدوث هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها كنتيجة محتملة، بل والأكثر من ذلك أنه كان ينبغي عليه أن يكون واعياً بهذا الاحتمال عند اتخاذ الفعل أو الامتناع¹.

ومن ثم يتضح لنا أن الفرق الجوهرى بين العمد وعدم الاكتراث يتمثل في أن الناقل، في حالة العمد، يكون على يقين تام بأن فعله أو امتناعه سيؤدي بالتأكيد إلى الهلاك أو التلف أو التأخير. أما في حالة عدم الاكتراث، فإن الناقل يعلم أو يتوجب عليه أن يعلم أن الضرر قد يحدث بشكل محتمل وفقاً للظروف والأحداث الجارية².

¹ - ثروت ليس الأسيوطي، مرجع سابق، ص 607

² نفن بدر الدين سطاس، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة، الطبعة 1، دار الاصدار العلمي للنشر والتوزيع، سوريا، 2017، ص 279

إذا كان الناقل في حالة عدم الاكتراث يدرك أو ينبغي عليه أن يدرك أن فعله أو امتناعه يمكن أن يؤدي إلى حدوث ضرر، فإن ذلك يُعتبر في ذاته خطأ غير مغتفر *Faute inexcusable* لتحقيق هذا الخطأ، يجب توافر العناصر التالية¹:

1. **الإرادية**: يجب أن يكون الفعل إرادياً، أي أن الناقل قد اختار بوعي القيام بهذا الفعل أو الامتناع عنه.

2. **الإدراك**: يجب أن يدرك الفاعل خطورة فعله، أو أن يكون من الواجب عليه إدراك ذلك نظراً للظروف المحيطة.

3. **غياب مبررات الإباحة**: يجب ألا يتوافر سبب من أسباب إباحة الفعل، مما يعني أنه لا توجد مبررات قانونية أو ظروف تبرر هذا الفعل.

وعليه، فإن سوء السلوك العمدى (*Wilful misconduct*) والذي يتضمن صورتين هما العمد (*Intent*) وعدم الاكتراث (*Reckless disregard*)، يقابل في أنظمة القانون المكتوب مثل فرنسا وسوريا مفهومي الغش والخطأ غير المغتفر، وليس مفهومي الغش والخطأ الجسيم.

الفرع الثاني تقديم الشاحن بياناً بطبيعة البضاعة وقيمتها

تنص المادة (248) من قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 على أنه "لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وذكر هذا البيان في وثيقة الشحن. وفي هذه الحالة، يعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها".

¹كمال حمدي، المرجع السابق، من 194

ونظراً لما سبق، فإنه لا مجال لتحديد مسؤولية الناقل إذا قام الشاحن بإخطار الناقل قبل الشحن بأهمية البضاعة، موضعاً طبيعتها وقيمتها، ومؤكداً على أهمية وصولها سالمة إلى مرفأ الوصول. هذا الوضع ينطبق غالباً على نقل البضائع النادرة ذات القيمة المادية والمعنوية الكبيرة، مثل اللوحات الفنية، القطع الأثرية، المخطوطات القديمة، الأحجار الكريمة، والأجهزة الدقيقة. في مثل هذه الحالات، يأخذ الناقل عادةً أجره نقل إضافية مقابل العناية الخاصة بالبضاعة. لذلك، حرمت المادة (248) الناقل من ميزة تحديد المسؤولية، بشرط أن يُذكر البيان الخاص بالبضاعة في وثيقة الشحن¹.

ويستفاد مما سبق أن هذا البيان يجب أن يستوفي الشروط الآتية²:

1. إذا تقدم الشاحن بالبيان المذكور قبل الشحن، فإن هذا يسهم في إمكانية للناقل اتخاذ التدابير اللازمة لضمان سلامة البضاعة وتأمينها بشكل مناسب، وبالتالي يعتبر هذا البيان ذو أهمية كبيرة. إذا تم تقديم البيان بعد الشحن، فإنه لا يؤثر ولا يلغي تحديد المسؤولية القانونية للناقل، إلا إذا لم يعترض الناقل عليه بشكل صريح، وهذا يأتي استناداً إلى المادة (251) من قانون التجارة البحرية السوري. وإذا قبل الناقل البيان بعد الشحن، فإن ذلك يعتبر تنازلاً منه عن حقه في تقديم البيان قبل الشحن.
2. البيان الذي يُقدم بعد الشحن يجب أن يكون شاملاً وواضحاً بما يكفي، ويشمل طبيعة البضاعة وقيمتها معاً. إذا اكتفى الشاحن بإشارة إلى طبيعة البضاعة فقط دون ذكر قيمتها، فإن ذلك لا يؤثر على المسؤولية القانونية للناقل، ويظل الناقل مسؤولاً ضمن الحد القانوني المحدد. يجب أن يكون البيان واضحاً ومحدداً، لأن الهدف منه هو توجيه انتباه الناقل إلى القيمة الغير عادية للبضاعة ليتمكن من اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحفظها بشكل جيد.

¹ - نفن بدر الدين سطاتس، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة، الطبعة 1، دار الاعصار العلمي

للنشر والتوزيع، سوريا، 2017، ص 280

² - كمال حمدي، المرجع السابق، من 196

الأستاذ الدكتور جاك يوسف الحكيم يرى أنه بالإمكان تقديم البيان بشكل مستقل على ورقة منفصلة، ومع ذلك، يكون له أيضًا تأثيره تجاه الأطراف المعنية بالعقد. ومن الجدير بالذكر أن ذكر البيان في وثيقة الشحن نفسها يمنحه مزيدًا من القوة والتأثير، كما أنه يُسهل عملية التعامل لحاملي الوثيقة والمتعاقدين¹.

ولكن هل يجوز أن تكون القيمة المعلنة أقل من الحد الأقصى للمسؤولية الناقل البحري؟

القيمة المعلنة في البيان يُفترض أن تكون تقريبية وموضوعية، تعبر عن تقدير الشاحن لقيمة البضاعة وطبيعتها. وفي الواقع، يمكن أن تتجاوز قيمة البضاعة المعلنة الحد الأقصى المحدد قانونًا، مما يعني أن التحديد القانوني يصبح غير ملزم في هذه الحالة وأن الناقل يكون مسؤولاً عن القيمة الفعلية للبضائع. ولذلك، يُعتبر البيان بقيمة أقل من القيمة الفعلية باطلاً، حيث يهدف الشاحن من خلال البيان إلى استبعاد التحديد القانوني والحصول على تعويض كامل للضرر الذي قد يتكبده نتيجة لفقدان أو تلف البضائع، وهو الهدف الذي لا يمكن تحقيقه إلا إذا كانت القيمة المعلنة أعلى من التحديد القانوني².

3. المعتاد هو أن يُدرج البيان الذي يحدد طبيعة البضاعة وقيمتها في وثيقة الشحن نفسها. وبالتالي، فإن الوثيقة تُصبح المصدر الرئيسي والأساسي لتحديد العلاقات بين الأطراف والمسؤوليات المترتبة عليها. ومع ذلك، يمكن للمحكمة النظر في أدلة أخرى مثل رقم العرض التجاري أو الفاتورة التي تحتوي على تفاصيل حول البضاعة وقيمتها، شريطة أن تكون هذه الوثائق مرفقة بوثيقة الشحن. هذا الإجراء يسمح

¹ - جاك يوسف الحكيم، مرجع سابق، ص 371

² - الدكتور مكربل وطارق زيادة، مرجع سابق، ص 241

بتحديد القيمة الفعلية للبضاعة في حالة النقص أو التأخير، ويُمكن المحكمة من النظر في الأدلة الإضافية لاتخاذ قرارات تتناسب مع الوقائع والظروف الفعلية¹. إذا قدم الشاحن بياناً يحدد طبيعة البضاعة وقيمتها إلى الناقل وطلب منه إدراجه في وثيقة الشحن، ولكن الناقل أو وكيله أغفلوا بعدم إدراج هذا البيان بسبب خطأ أو إهمال من جانبهم، فإن الناقل لا يمكنه التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية. بدلاً من ذلك، يجب عليه تعويض الضرر الذي لحق بالبضاعة بالكامل، داخل حدود القيمة التي صرح بها الشاحن.

أما إذا قدم الشاحن البيان ورفض الناقل أو وكيله عمداً تدوينه في وثيقة الشحن، فإنه بالإضافة إلى حرمان الناقل من الحق في التمسك بتحديد المسؤولية، فإنه يتحمل تعويض الضرر الذي لحق بالشاحن بالكامل. حتى لو كان هذا التعويض يتجاوز القيمة التي وردت في بيان الشحن، وذلك إذا كان يعلم أن ذلك سيتسبب في إلحاق الضرر بالشاحن².

فالبيان الذي يقدمه الشاحن يعتبر دليلاً على تقدير القيمة المتفق عليه بين الشاحن والناقل. يمكن للناقل، في حالة وجود دليل على أن القيمة المعلن عنها ليست القيمة الفعلية، أن يثبت ذلك. وبناءً على ذلك، إذا حدث الهلاك الكلي للبضاعة، يتوجب على الناقل تعويضاً يعادل القيمة المعلن عنها. أما في حالة الهلاك الجزئي، فإن التعويض يكون متناسباً مع نسبة النقص في قيمة البضاعة³.

وفقاً للمادة (220) من قانون التجارة البحرية السوري، يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن تعويض الضرر الذي ينجم عن عدم صحة البيانات التي قدمها حول البضائع، حتى لو

¹ - نقلاً عن الهيئة العامة المحكمة النقض السورية، قرار 66 أساس /14/ تاريخ 2/5/1994، الاجتهاد منشور لدى مجلة المحامون، العددان 5 و6 لعام 1995، السنة 60، قضاء المحاكم، ص 461

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 198

³ - فكتور مكربل وطارق زيادة المرجع السابق، ص 243

تتازل عن وثيقة الشحن لصالح طرف آخر. هذا يعني أنه حتى إذا كان هناك اتفاق بين الشاحن وجهة أخرى تخلي عن مسؤولية الشاحن، فإن ذلك لا يلغي المسؤولية تجاه الناقل.

المبحث الثاني: دعوى مسؤولية مالك السفينة كناقل للبضائع

عند تحقق المسؤولية التعاقدية للناقل البحري للبضائع، والتي تتطلب وجود خطأ وضرر ورابطة سببية، يقوم المضرور برفع دعواه ضد المتسبب في الضرر وفقاً للقواعد الإجرائية المعمول بها أمام الجهة القضائية المختصة. يجب أن يتم ذلك قبل انقضاء فترة التقادم المحددة قانوناً. قبل اللجوء إلى القضاء، يتعين على المضرور توجيه إخطار للناقل لإعلامه بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها. هذا الإخطار يمنح الناقل فرصة للتحقق من الأمر واتخاذ القرار المناسب¹.

في هذا السياق، يمكن للناقل اتخاذ أحد القرارين التاليين:

1. حل النزاع ودياً: قد يختار الناقل تسوية المسألة ودياً مع المضرور لتجنب الدخول في

إجراءات قضائية، وذلك بتعويض المضرور عن الأضرار التي لحقت به.

2. رفض المطالبة: قد يرفض الناقل المطالبة، مما يدفع المضرور إلى المضي قدماً ورفع

دعوى قضائية للحصول على التعويض المناسب.

هذه الخطوات تساهم في تنظيم العلاقات بين الأطراف وتوفير فرصة لحل النزاعات دون

اللجوء إلى القضاء، مما قد يوفر الوقت والجهد والتكاليف للطرفين.

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية

عندما تقام دعوى مسؤولية ضد الناقل البحري للبضائع، يمكن أن يكون المدعي أي شخص

له مصلحة قانونية في البضاعة المتضررة. يتضمن ذلك:

¹فكتور مكريل وطارق زيادة المرجع السابق، ص 244

- **الشاحن:** الشخص أو الكيان الذي شحن البضاعة. في حال تعرض البضاعة للهلاك أو التلف أو التأخير في الوصول، يكون للشاحن الحق في رفع دعوى ضد الناقل البحري.
- **المرسل إليه:** الجهة المستلمة للبضاعة في الوجهة النهائية. للمرسل إليه الحق في رفع دعوى إذا كانت البضاعة قد تضررت أو تأخرت في الوصول.
- **حامل وثيقة الشحن الشرعي:** قد يكون شخصاً آخر أصبح حاملاً قانونياً لوثيقة الشحن، مثل المشتري الذي اشترى البضاعة وشحنت إليه.
- **شركات التأمين:** إذا كانت شركة التأمين قد دفعت تعويضاً عن البضاعة المتضررة، فإنها تحل محل صاحب البضاعة في حقوقه ويمكنها رفع دعوى ضد الناقل البحري لاسترداد المبلغ المدفوع¹.

الفرع الأول: المدعي في دعوى المسؤولية

نقل البضائع:

يمكن رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري بسبب الضرر الحاصل أثناء عملية النقل، وكذلك ضد وكلاء الناقل وتابعيه. المدعي في دعوى المسؤولية يمكن أن يكون الشاحن أو المرسل إليه أو المؤمن الذي حل محل صاحب البضاعة في حقوقه.

1. **الشاحن:** هو صاحب الحق في رفع دعوى ضد الناقل بسبب الأضرار التي لحقت بالبضاعة أثناء النقل البحري، وذلك بناءً على عقد النقل البحري الذي يبرمه مع الناقل. يقوم الشاحن بإبرام هذا العقد في مرفأ الشحن المتفق عليه، ويتضمن نقل بضاعة معينة عبر البحر إلى مرفأ آخر محدد في العقد. وباعتباره صاحب المصلحة الأولى في نجاح عملية النقل، يحق

¹فكتور مكربل وطارق زيادة المرجع السابق، ص 245

لشاحن الرجوع على الناقل البحري للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل¹.

في جميع الأحوال يحق للشاحن الرجوع على الناقل، سواء كان هو الذي سيتسلم البضاعة في مرفأ الوصول أو شخص آخر (المرسل إليه)، طالما يحتفظ بوثيقة الشحن التي تثبت ملكيته للبضاعة. وفي هذا السياق، يوضح الأستاذ René Rodière أن الشاحن يمكنه رفع الدعوى فقط إذا كان بحوزته وثيقة الشحن التي تمثل البضاعة، أو إذا كان يطالب بالتعويض عن الأضرار التي تحملها وحده².

حق الشاحن في الدعوى البحرية على أساس عقد النقل البحري يضمنانه الفقه والقضاء الفرنسي، مما يتيح له مقاضاة الناقل إذا لم يسبقه المرسل إليه بنفس الطلبات. ورغم أن الشاحن هو الطرف الرئيسي في عقد النقل البحري، إلا أن ذلك لا يكفي لقبول دعواه ما لم يثبت مصلحته في الدعوى ضد الناقل البحري، إذ إن صاحب الصفة في النزاع ليس بالضرورة صاحب المصلحة. فوثيقة الشحن التي تحرر باسم المرسل إليه تجعل البضاعة تنتقل إليه ويكون هو المستلم عند وصولها إلى المرفأ. وإذا تلفت البضاعة أو هلكت، تكون مصلحة المرسل إليه قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل، لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة ومطابقة للمواصفات المحددة في وثيقة الشحن التي تحمل اسمه أو لأمره³.

الأطراف التي تقوم مقام الشاحن قانوناً في حقوقه ودعواه ضد الناقل البحري قد تم توسعتها من خلال قواعد روتردام لعام 2009 كي تشمل:

¹ - الواحد رشيد، مرجع سابق، من 131

² - René Rodière, Op.cit., P. 341

³ - الواحد رشيد، المرجع نفسه، من 132

الشاحن المستندي: يشمل أي شخص غير الشاحن الذي يقبل أن يُسمى بالشاحن في مستند النقل¹ أو السجل الإلكتروني للنقل²، وذلك وفقاً للفقرة التاسعة من المادة الأولى من الاتفاقية الجديدة.

الحائز: وفقاً للفقرة العاشرة من المادة الأولى من الاتفاقية الجديدة، يشمل الحائز:

- أ. الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلاً للتداول، حيث يذكر في ذلك المستند:
- إذا كان مستنداً لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول
- إذا كان المستند مستنداً لأمر مظهراً على بياض أو مستنداً لحامله، أنه هو حامله.
- الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقاً للإجراءات المحددة في الاتفاقية.

الطرف المسيطر:³ يشير إلى الشخص الذي يحق له أن يمارس حق السيطرة، وفقاً لنص الفقرة (13) من المادة الأولى من الاتفاقية الجديدة.

الشاحن هو الطرف المسيطر بشكل عام، حيث يكون لديه أولوية المصلحة في تنفيذ عملية النقل بأكملها. ومع ذلك، يمكن للشاحن تعيين شخص آخر ليكون الطرف المسيطر، مثل

¹ - مستند نقل إلكتروني: ويعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد نقل، ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه، وذلك استناداً لنص الفقرة (14) من المادة الأولى من قواعد روتردام لعام 2009

² - سجل النقل الإلكتروني: ويعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة الاتصال الإلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى يسجل النقال الإلكتروني إيان أو عقب إصداره من جلب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع المقضى عقد النقل، وتثبت وجود عند النقل أو تحتوي عليه، استناداً لنفس الفترة (18) من المادة الأولى من قواعد روتردام العام 2009.

³ - نفن بدر الدين سطاس، مرجع سابق، ص 324.

المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو أي شخص آخر، وذلك وفقاً لنص الفقرة (1/1) من المادة (51) من الاتفاقية الجديدة.

2. المرسل إليه: هو ليس طرفاً مباشراً في عقد النقل البحري، لكنه يحظى بحقوق ويتحمل بعض الالتزامات في إطار هذا العقد. من جهة، يمتلك المرسل إليه الحق في استلام البضاعة من الناقل، وله الحق في رفع دعوى ضد الناقل في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير، وهذه الدعوى تكون مباشرة ومباشرة للمصلحة الشخصية للمرسل إليه، وليست دعوى غير مباشرة تقتصر فيها على مباشرة حقوق الشاحن. ومن ناحية أخرى، يتعين على المرسل إليه دفع أجرة النقل إذا لم يكن الشاحن قد قام بذلك، ويتعين عليه الامتثال لجميع الشروط المذكورة في وثيقة الشحن.

يشكل المرسل إليه في عقد النقل البحري موضوعاً للجدل القانوني، حيث تنوعت وجهات النظر والمذاهب في تفسير مركزه القانوني. ورغم محاولات متعددة لتبرير هذا الموقف، إلا أنه لم يتمكن القانون من توضيح بشكل دقيق المركز القانوني للمرسل إليه في هذا السياق.

من الملاحظ أن المركز الخاص للمرسل إليه في عقد النقل البحري نشأ من ضروريات التجارة البحرية وتفاعلاتها العملية، وتأسل في العرف البحري لفترة طويلة، وأصبح من القواعد المعترف بها والمطبقة عملياً رغم عدم وجود نص قانوني محدد بهذا الشأن. يمكن اعتباره استثناءً من القواعد العامة التي تقيد أثر العقد بالطرفين المتعاقدين فقط.

على الرغم من هذا التعقيد، يوجد العديد من النظريات المختلفة التي أوردها القانون والفقهاء في محاولة لتفسير الموقف القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري¹.

بناءً على ما سبق، يبدو أن كل نظرية تشتمل على جوانب محددة من المسألة دون تفسير جميع الجوانب بشكل مرضٍ، مما يجعلها غير كافية في تحديد المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري. ولذلك، يبدو مناسباً الاعتماد على الحلول التي اعتمدها الفقهاء والقضاء

¹ - عباس مصطفى المصري، مرجع سابق، ص 92

في هذا السياق، باعتبارها عرفاً مستقراً يمثل الاستثناء من القواعد العامة المتعلقة بنسبية العقود وسريانها في نطاق عاقيدها.

فوثيقة الشحن التي تحمل اسم المرسل إليه أو تصدر لأمره أو لحاملها، تعكس مصلحته في البضاعة وتجعله مستفيداً من أي دعوى تثار ضد أي جهة متسببة في الضرر بالبضاعة، سواء كانت الناقل البحري أو غيره. هذا يعني أن المرسل إليه له الحق في الدفاع عن مصلحته والمطالبة بالتعويض في حالة وقوع أي ضرر يؤثر على البضاعة التي تم نقلها بموجب تلك الوثيقة.

كما أن دعوى المرسل إليه ضد الناقل البحري تستند في الواقع إلى اشتراكه في عقد النقل البحري. وحق المطالبة بالبضاعة والادعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري متضمن في وثيقة الشحن نفسها وترسل معها. والشخص الذي يُحدد اسمه في وثيقة الشحن أو الشخص الذي يُحال إليه الشحنة، إذا كانت الوثيقة اسمية، يُعتبر حاملاً شرعياً لوثيقة الشحن. وإذا كانت الوثيقة للحامل أو مظهرة على بياض، يُعتبر الحامل نفسه حاملاً شرعياً، وإذا كانت الوثيقة للأمر وذكر فيها اسم المظهر إليه، فإن ذلك الشخص يُعتبر حاملاً شرعياً لوثيقة الشحن. هذا ما ينص عليه قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006 في المادة 218¹.

3. **المؤمن:** تُفترض دعوى المسؤولية أن المدعي قد أصابه ضرر، ولذلك فإن الحصول على التعويض من المؤمن يؤدي إلى فقدان حق المدعي في المطالبة بالزوال. بالمقابل، يحق للمؤمن الرجوع على الناقل بموجب عقد الحلول، الذي يُمثل المؤمن في حقوقه ومطالبه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة، وذلك في إطار التعويض الذي يتم دفعه للمؤمن².

¹ - نفن بدر الدين سطاتس، مرجع سابق، ص 324.

² - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 134.

الفرع الثاني: المدعى عليه في دعوى المسؤولية

المدعى عليه هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يُعرف بالدعوى التي يقوم بها المدعى. لا تتم تحديد صفته إلا بانعقاد الخصومة في الجلسة المحددة بعد الإخطار وإبلاغه بالعريضة الافتتاحية. تُرفع دعوى التعويض لجبر الأضرار اللاحقة في البضائع المنقولة بحرًا على الناقل البحري المتعاقد، أو حتى على الشخص الذي تولى إنجاز النقل البحري أو جزءًا منه ويُعرف بالناقل الفعلي. يمكن للمضرور أيضًا الرجوع على أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية، أو حتى على مجهز السفينة إذا كان هو الناقل البحري.

في حالة رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن البضائع المنقولة بحرًا، يُمكن رفعها ضد الناقل البحري المتعاقد، والذي يُعرف بالناقل المتعاقد. كما يجوز للمضرور رفع الدعوى ضد الشخص الذي تولى بالفعل تنفيذ النقل البحري، سواء كان هذا الشخص جزءًا من الناقل البحري المتعاقد أو شخصًا آخر ينفذ جزءًا من النقل، والذي يُعرف بالناقل الفعلي. بالإضافة إلى ذلك، يُمكن للمضرور أن يرجع في بعض الحالات إلى أحد تابعي الناقل البحري المتعاقد بالمسؤولية، كما يمكنه الرجوع على مجهز السفينة باعتباره الناقل البحري¹.

أ. الناقل المتعاقد وتابعيه:

في حالة النقل المتتابع، حيث يُنفذ جزء من النقل بواسطة الناقل الأصلي ويُكمل الباقي بواسطة ناقلين آخرين، يُطرح سؤال حول من يكون المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال هذا النوع من النقل. في هذه الحالة، يمكن أن يكون المسؤولون عن الأضرار الناقل البحري الأصلي والناقلين الآخرين الذين شاركوا في تنفيذ جزء من النقل، وذلك وفقاً للتفاصيل الدقيقة لكل حالة وبناءً على الاتفاقيات والقوانين المعمول بها.

الناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي هو الناقل الذي أبرم عقد النقل البحري الأول مع الشاحن. وقد فصل المشرع في مسؤوليته ومسؤولية الناقلين المتتابعين في المادة 764 التي نصت على

¹ - عبد الوهاب بوضرسة، المرجع السابق، ص. 15

أنه "إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق الشحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا حدثت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين¹.

كما نشير، فإنه يجوز للمدعي الحصول على التعويض في حالة الأضرار التي تصيب البضائع بأن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه، ولا يهم ما إذا كان هو الذي قام بالنقل أم ناقل آخر سواء في كل المسافة أم في جزء منها. أما عن مسؤوليته عن هلاك أو تلف أثناء عملية النقل الأخرى، فأساسها أنه يعتبر وكيلاً بالعمولة للنقل عندما يقوم بتسليم البضائع إلى ناقل آخر، وهذا ما استقر عليه القضاء في مصر وفرنسا².

يمكن لمندوبي النقل البحري تنفيذ النقل من الوجهة المادية، وعلى الرغم من عدم ارتباطهم بعقد النقل مع الشاحن، فإن ذلك يمنح المتضرر حق الرجوع عليهم بالمسؤولية، وإن كان هذا الأمر نادراً ما يحدث. يعود هذا إلى أن الناقل البحري مسؤول عن البضائع منذ تلقيها من الشاحن حتى تسليمها إلى المرسل إليه، سواء قام بالنقل بنفسه أو بواسطة طرف آخر بموجب عقد مستقل، وفقاً لأحكام المادة 780 من القانون البحري الجزائري أو المادة 875 من ذات التقنين. وقد أكدت المحكمة العليا الغرفة البحرية هذا الاتجاه في قرار صادر في 22 يوليو 1997، حيث أشارت إلى أن تدخل المؤسسة المينائية لتفريغ البضائع تم على أساس عقد أبرم بين الناقل ومقاوم الشحن والتفريغ، ولم يكن ذلك العقد ينتج أي أثر قانوني على المرسل إليه لعدم كونه طرفاً فيه، وبالتالي الناقل البحري مسؤول عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء نقلها، بما في ذلك عملية التفريغ، حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه³.

¹ - وحيد راشد، المر ع السابق، ص. 137

² - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار ال امعة ال ديدة السكندري، طبعة، 2005، ص

³ - م لة المحكمة العليا، لرنة الت ارية و البحرية، عدد خاص لسنة، 2010، ص96

ب. الناقل الفعلي:

هو الناقل الذي يتفق مع الناقل المتعاقد لتنفيذ عملية النقل بالكامل أو جزء منها. إذا قام بتنفيذ النقل بالكامل¹، فإنه يتحمل المسؤولية كاملة تجاه التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع، سواءً كان الشاحن أو المرسل إليه. أما إذا قام بتنفيذ جزء من النقل، فإنه يكون مسؤولاً فقط عن الأضرار التي تحدث للبضائع خلال هذا الجزء من النقل فقط، ولا يمكن مساءلته عن الأضرار التي حدثت في مراحل أخرى سابقة أو لاحقة، كما ينص المادة 765 من القانون البحري الجزائري.

ويحق للشاحن أن يرجع على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو على كليهما في آن واحد للمطالبة بالتعويض، لأنهما متضامنان في المسؤولية تجاه الناقلين الآخرين في نفس العملية.

ت. مجهز السفينة:

الأصلية أن ترفع دعاوى التعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع المنقولة بحرًا على الناقل البحري، حيث يكفي في العادة الرجوع إلى وثيقة الشحن لتظهر عليها بوضوح اسم الناقل، وبالتالي تتحمل مسؤوليته. ومع ذلك، قد لا يُذكر اسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن، أو قد يكون غير واضح. في مثل هذه الحالات، يُعتبر مجهز السفينة هو الناقل وفقًا للمادة² 754 من القانون البحري.

وقد أكدت المحكمة العليا هذا المبدأ بتأكيداها على أنه من المقرر قانوناً، عند عدم ذكر اسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن، أن مجهز السفينة يُعتبر الناقل ويتحمل المسؤولية عن عملية النقل. وبالتالي، فإن أي قرار قضائي مخالف لهذا المبدأ يُعتبر خرقاً للقانون³.

¹ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1955، ص 78.

² - نصت المادة 754 من الامر 01_83 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، مصدر سالف ذكر.

³ - جمال سايس، المر ع السابق، ص 758.

شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري:

القانون البحري الجزائري لم يتضمن أحكاماً خاصة تتضمن شروطاً لرفع دعوى المسؤولية فإن ذلك يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

في حالة تقديم دعوى المسؤولية، يجب توافر عدة شروط لقبولها، وتشمل هذه الشروط العامة والخاصة. من الشروط العامة التي يجب توافرها لقبول الدعوى، هي وجود الأطراف المعنية (المدعي والمدعى عليه) ووجود موضوع للدعوى يتعلق بمحل وسبب معينين¹.

سنتطرق في هذا الفرع إلى الشروط العامة لأطراف دعوى المسؤولية، وبخاصة الصفة والمصلحة، كما جاء في التعديل الجديد لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، الذي استبعد الأهلية كأحد شروط قبول الدعوى:

• **المصلحة:** توفر الصفة هو شرط أساسي لممارسة الدعوى، ويجب أن يتوافر في المدعي والمدعى عليه، وحتى في المتدخلين في النزاع. ينطبق هذا على النحو الذي يلخصه المثل الشهير "لا دعوى بدون مصلحة". ويمكن أن تكون المصلحة موجودة حالياً أو محتملة في المستقبل².

تفرض المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديدة شرطاً يتعلق بمشروعية المصلحة، وهي أن تكون هذه المصلحة محمية قانوناً ولا تتعارض مع النظام العام والآداب العامة.

لا بد من وجود العقد البحري للبضائع كأساس لرفع دعوى المسؤولية، بالإضافة إلى وجود إخلال بتنفيذ هذا العقد. هذان الشرطان أساسيان لإثبات المصلحة في رفع الدعوى³.

¹ بن ديدوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، ص 317

² عبد السلام ديب، قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد، موفم للنشر الجزائر، دط، 2009، ص

61.

³ بن ديدوش سيد أحمد، مرجع سابق، ص 318

• **الصفة:** هي من الشروط الضرورية لقبول الدعوى، سواء كان الشخص مدعيًا أو مدعى عليه. يجب أن يكون لدى الطرفين الصفة المناسبة للتقاضي أمام القضاء. الصفة تعني أن يكون الشخص الذي يرفع الدعوى هو الشخص الذي يمتلك المصلحة الشخصية المباشرة في الدعوى، سواء كان هو نفسه صاحب الحق أو كان ينوب عنه أو يمثله وكيلًا.

في رفع الدعوى أمام القضاء، يجب على المدعي أن يتمتع بالصفة القانونية التي تمنحه القدرة على الادعاء، وهذا يعني أنه يحتاج إلى ترخيص قانوني. الأصل في رفع الدعوى يعود إلى صاحب الحق أو المركز القانوني¹، وبالتالي يجب التحقق من الصفة قبل رفع الدعوى، وتُعرف هذه الصفة بالصفة الأصلية. يجب أن يتم التمييز بين الصفة الأصلية في الدعوى، التي تُثبت دائمًا لصاحب الحق في الدعوى، وبين الصفة الإجرائية، التي تعني صلاحية الشخص لمباشرة الإجراءات القضائية باسم غيره للتمثيل القانوني².

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي والقانوني.

تحديد الجهة القضائية المختصة بمعالجة الدعاوى البحرية بصفة عامة لا يثير أي إشكالات كبيرة، لأن المحاكم تُعتبر جهات قضائية خاصة بالقانون العام. ومع ذلك، يكتسي تحديد الجهات القضائية المختصة محلياً للمنازعات البحرية والتي تنشأ عن عقود النقل البحري للبضائع أهمية بالغة.

ذلك لأن هناك تعددًا في النصوص التي تنظم الاختصاص المحلي لهذه الدعاوى، سواء في قوانين الإجراءات المدنية والإدارية أو في القوانين البحرية. بالإضافة إلى ذلك، قد يتضمن الأمر اتفاقات تمدد اختصاص المحكمة المختصة محلياً، وهذا يعتبر مهمًا لعدم اعتبار أحكام الاختصاص المحلي من النظام العام.

¹ - عبد السلام ديب، مرجع سابق، ص 65.

² - عمر زودة، مرجع سابق، ص 91.

الفرع الاول: المحكمة المختصة في بنظر في الدعوى.

إذا تضمن سند الشحن البحري شرطاً يُحال به المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحري إلى التحكيم، فإن الأطراف يمكنها اللجوء إلى التحكيم للفصل في تلك النزاعات. يجدر بالذكر أن المشرع الجزائري لم ينص بشكل مباشر على التحكيم في قانون البحري، ولكنه يُشير إلى اللجوء إلى قواعد العامة للتحكيم والمنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

تحديد الاختصاص النوعي في منازعات النقل البحري يتم بناءً على طبيعة عقد النقل البحري من جهة، وأطرافه من جهة أخرى¹. فعقد النقل البحري يُعتبر عملاً تجارياً بحسب الموضوع وفقاً للمادة 20 الفقرة الثانية من تقنين التجارة، وتصنفه المادة 3 الفقرة الخامسة من نفس التشريع ضمن الأعمال التجارية بحسب الشكل. ونتيجة لذلك، يكون لعقد النقل البحري تكييفاً مزدوجاً، حيث يُعتبر عملاً تجارياً بغض النظر عن أطرافه.

في الفقرة الأولى والثانية والثالثة من المادة 32، في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على النحو التالي:

"المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام. يمكن أيضاً أن تتشكل من أقطاب متخصصة. تفصل المحكمة في جميع القضايا، لا سيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وشؤون الأسرة والتي تختص بها إقليم²".

وعليه، يسند الاختصاص للقسم التجاري في شأن منازعات النقل للبضائع أساساً ويطبق القانون البحري، رجوعاً إلى قسم الثاني من ق، إ، م، المعدل و المتمم نجده بنص المحكمة

¹ - أعراب كميلى، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016، ص 178.

² - بن الصغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية، ص 258.

التجارية المتخصصة و التي حلت محل اقطاب متخصصة النصوص عليها في المادة 33 الملغات و التي تفصل في قضايا على سبيل الحصر القضايا المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري و منازعات البحرية¹، مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون².

نستنتج أن المشرع من خلال نص المادة، أنه قد اكتفى بذكر القانون الذي يحكم المنازعات التي تعرض على هذا القسم، وهو القانون التجاري أو البحري عند الاقتضاء. ويتحدد هذا الاقتضاء عند عدم إنشاء قسم بحري لدى المحكمة التي يعرض عليها النزاع. كما أن القانون لم يحدد صلاحيات محددة لهذا القسم لأن الفصل في تحديد اختصاص هذا القسم يعتمد على توفر صفة التاجر في أحد طرفي الخصومة، وهو ما ينص عليه القانون التجاري.

الفرع الثاني: القانون الواجب تطبيقه.

أطراف المنازعة البحرية، بحسب الأصول، لديها حرية تحديد القانون الواجب تطبيقه على النزاع في اتفاق التحكيم. يمكن أن يتم ذلك عن طريق شرط التحكيم الذي يتم الاتفاق عليه قبل نشوء النزاع، أو عن طريق اتفاقية التحكيم التي يتم توقيعها بعد نشوء النزاع.

توافق معظم التشريعات على حق الأطراف في تحديد القانون الذي يطبق على النزاع وواجب التطبيق عند تنظيمها لقواعد فض النزاع في العلاقات العقدية ذات العنصر الأجنبي. فإرادة الأطراف، سواء كانت صريحة أو ضمنية، تعطى الأولوية في اختيار القانون وواجب التطبيق، شريطة عدم خرق قواعد النظام العام وعدم أن يكون هذا الاختيار مخالفاً للقانون المناسب للنزاع.

ويمكن للأطراف التي تختار هيئة التحكيم أن تحدد سلطاتها والقانون الذي ينظم النزاع وفقاً له. وذلك بالاختيار المباشر للقانون أو بالاتفاق على نموذج عقد يحدد القانون المناسب لحكم

1 القانون رقم 22_13 المؤرخ في 12 يوليوا. ج. ر. ع 48، 2022، المعدل و المتمم للقانون 09_08

المؤرخ في 25 فبراير 2009 ، ، ج، أ. المعدلة عن القانون 531.

² - بن الصغبر كريمة، المرجع نفسه، ص 258.

النزاع، أو بالاتفاق على نموذج عقد يترك فراغاً لاختيار القانون وواجب التطبيق، والذي يمكن ملؤه بالاتفاق بين الأطراف¹.

القانون الذي يختاره الأطراف ليس مقصوراً فقط على القانون الوطني لدولة ما، بل قد يكون القانون الذي يختاره الطرفان معاً معاهدة دولية وقد يحتكمان إليها في الموضوع. فواجب التطبيق هنا يتعين فهمه بالمعنى الواسع على النحو المتقدم، وقد يشمل ذلك العرف البحري أو السوابق التحكيمية في الموضوع.

• أولاً- الالتزامات الناتجة عن الفعل الغير مشروع.

يتم تحديد المسؤولية التقصيرية للسفينة بسبب الفعل الضار الذي تسبب في تلف رصيف الميناء، وهو فعل يحدث خارج نطاق أي عقد. يتطلب تحمل المسؤولية التقصيرية في هذا الحال تعويض الأضرار الناجمة عن الفعل الضار غير المشروع. يمكن أن يكون سبب هذا الفعل إما عدم الامتثال للقواعد الدولية المتعلقة بمنع التصادم، أو إهمال وعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة من قبل الربان أو الطاقم².

• ثانياً- التصادم في عرض البحر.

الفرع الثالث: التحكيم.

تتميز المنازعات البحرية بالخضوع لقواعد وأحكام تجارية وبحرية ذاتية، حيث يتم تنظيمها بمراعاة الظروف الخاصة التي تنشأ في البيئة البحرية. تنص هذه القواعد والأحكام على صفات خاصة تضمن ملاءمتها مع هذه الظروف، حيث تسعى إلى تسهيل العمليات وضمان السرعة والمصادقية. كما تتمتع المعاملات البحرية بخصوصية ذاتية لا تتوافر في غيرها من المعاملات

¹ - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون واجب التطبيق في منازعات التحكيم البحري الدولي، مجلة البحوث

القانونية والإقتصادية، العدد 57، أبريل 2015، ص21

² عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع نفسه، ص 22

التجارية، مما يستدعي وجود قواعد وأحكام خاصة تطبق عليها لضمان مواكبتها لهذه الخصوصية.

التقاضي إما أن يتم عن طريق القضاء، وذلك فيما يثار من منازعات بين أطراف العقد، وإما أن يختار الأطراف حل خلافاتهم عن طريق التحكيم البحري، ومن ضمن عناصر ذاتية التحكيم البحري:

أ. **الطابع التجاري:** الطابع التجاري في المعاملات البحرية يعكس الطبيعة المعقدة لهذه المعاملات التي تجري بين الأطراف المتعددة، ابتداءً من إبرام العقود وصولاً إلى عمليات الشحن المعقدة للبضائع. يتم تداول هذه البضائع لعدة مستفيدين قبل أن تصل إلى المرسل النهائي. هذا الطابع التجاري يبرز التعقيدات والتحديات التي قد تواجهها الأطراف أثناء تنفيذ هذه المعاملات، ويستدعي وجود آليات وإجراءات تجارية متخصصة لإدارة هذه العمليات بكفاءة وفاعلية¹.

ب. **الطابع البحري:** الطابع البحري في المعاملات يتمثل في التحديات والظروف الاستثنائية التي تميز عمليات النقل والتجارة البحرية عن غيرها من المعاملات التجارية الدولية. ينطوي هذا الطابع على تضافر عوامل متعددة، بما في ذلك الظروف البيئية والجغرافية الفريدة للملاحة البحرية، إلى جانب العناصر الفنية والقانونية الخاصة بالقوانين البحرية. وبالإضافة إلى ذلك، يلعب البحر دوراً مهماً في تحديد طابع هذه المعاملات، إذ تتم عمليات الشحن والنقل عبره، مما يجعل السفينة وسيلة حيوية لتنفيذ الأنشطة البحرية بمختلف أشكالها وأحجامها².

¹ - الحوسيني محمد عبد الحميد ، التحكيم البحري وفقاً لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي و القانون المصري و الاتفاقيات الدولية ، دار الجامعة الجديدة الأزاريطة ، سنة ، 2007 ص 83.

² - قزديلي أسماء، التحكيم في إطار المنازعات البحرية، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران 2، 2021، ص 6

ت. الطابع الدولي: ينبع من طبيعته العابرة للحدود، حيث يتم نقل البضائع والشحنات بين موانئ تقع في دول مختلفة. وتهدف أحكام القانون البحري الخاصة إلى ضمان سلامة الملاحة البحرية وتوفير بيئة تشغيلية آمنة للسفن والسفراء. وقد تم وضع مجموعة من القواعد لتحقيق هذا الهدف، مثل تنظيم الحجز على السفن لضمان استمرارية رحلاتها البحرية وتجنب المعوقات، وتنظيم المساعدة والإسعاف البحري، وتحديد المسؤوليات في حالات التصادم البحري، وتوزيع الخسائر الناتجة عنه، بالإضافة إلى العديد من الأحكام البحرية الخاصة الأخرى¹.

المطلب الثالث: تقادم الدعوى وسقوطها.

التقادم هو مفهوم يشير إلى انقضاء الحقوق أو المطالبات بعد مرور فترة زمنية معينة دون مطالبة الشخص المستحق بها. يكتسب الأشخاص بعض الحقوق أو يفقدونها نتيجة لانقضاء المدة المحددة قانوناً، حيث يسقط الحق في بعض الحالات إذا لم يتم مطالبته بالتوقيت المناسب.

الأساس القانوني للتقادم:

يعتمد القانون البحري في العديد من الدول، بما في ذلك الجزائر، على أحكام خاصة فيما يتعلق بتقادم دعاوى عقود النقل البحري. تهدف هذه الأحكام إلى معالجة الخصوصية التي تميز المعاملات التجارية البحرية، حيث تكون مميزة بالسرعة والحاجة إلى قرارات فورية.

تختلف فترات التقادم في القانون البحري عن تلك التي تنص عليها القوانين المدنية، وذلك لتوافقها مع طبيعة المعاملات البحرية وحاجتها المستمرة إلى التسوية السريعة. كما تهدف هذه

¹ - دويدار هاني ، البارودي علي ، مبادئ القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية مصر ، سنة ، 2003 ص 18.

7 عبد الصادق أحمد محمد ، المرجع العام في التحكيم المصري و العربي و الدولي ، دار القانون للإصدارات القانونية مصر ، الطبعة السابعة ، سنة ، 2014 ص 60.

الأحكام إلى تقليل المطالبات ضد الناقل والحفاظ على أدلة الإثبات، مما يسهم في تعزيز النظام البحري وتشجيع التجارة البحرية.

أ. الاتفاقيات الدولية:

التأكيد على السرعة في اتخاذ الإجراءات وجودة الأدلة في حالة وقوع منازعات تجارية بحرية أمر مهم جدًا، وخاصة بالنسبة لعقود نقل البضائع. فالتأخير في التصرف أو عدم جودة الأدلة قد يؤثر سلبًا على قدرة الأطراف على إثبات الضرر أو الأضرار الناتجة عن عقد النقل.

تحفيزًا لهذا الأمر، هناك اتفاقيات دولية تعنى بتنظيم وتبسيط الإجراءات المتعلقة بعقود نقل البضائع وتسهيل حل المنازعات المتعلقة بها. تهدف هذه الاتفاقيات إلى توفير الإطار القانوني والتنظيمي اللازم لضمان سرعة الإجراءات وجودة الأدلة، وذلك من خلال تحديد المسؤوليات والواجبات للأطراف المشاركة في عقود النقل البحري وتبني الإجراءات الفعالة للتعامل مع النزاعات التي تنشأ عنها¹.

ينصت القانون البحري الدولي على فترات محددة لتقادم الدعاوى المتعلقة بعقود نقل البضائع بالبحر، وذلك لضمان سرعة الإجراءات والحفاظ على جودة الأدلة، وهناك عدة اتفاقيات دولية تتعلق بتقادم الدعاوى في عقود نقل البضائع بالبحر. من بين هذه الاتفاقيات²:

1. اتفاقية بروكسل: وقّعت في عام 1924، وتنص المادة السادسة على أن يسقط الحق في تقديم دعوى إذا لم يتم ذلك خلال سنة من تسليم البضائع.
2. بروتوكول هامبورغ: توقيعه في عام 1968، ويتيح تمديد فترة التقادم بموافقة الأطراف إذا تطلب الأمر ذلك.

¹ - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، طبعة، 2، 2002، ص 167

² - حوباد حياة، التقادم في دعاوى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية -

المجلد 02، العدد 01، 2015، ص 143/144

3. اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً (اتفاقية هامبورغ): توقيعها في عام 1978، وتنص المادة العشرون على أن تسقط الدعاوى إذا لم تباشر الإجراءات القضائية أو التحكيمية خلال مدة سنتين.

تلك الاتفاقيات تسعى لضمان سرعة الإجراءات وتحقيق توازن في حقوق الأطراف، وتوفير فترات معقولة لتقديم الدعاوى، مما يعزز الاستقرار في المعاملات التجارية البحرية.

ب. القانون البحري الجزائري: تضمن القانون البحري الجزائري أحكاماً تتعلق بتقادم دعاوى عقد النقل البحري في المواد 742، 743، 744.

المادة 742 تنص على أن الدعاوى المتعلقة بعقد النقل البحري تتقادم بعد مرور سنتين من تسليم البضائع أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه. وبالنسبة للمادة 743، فتتص على أن الدعاوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار للبضائع المنقولة تتقادم بعد مرور عام واحد، مع إمكانية تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق بين الأطراف بعد وقوع الحادث.

أما المادة 744، فتسمح برفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة، ولكن يجب ألا تتعدى ثلاثة أشهر من تاريخ تسديد المبلغ المطالب به أو استلام تبليغ الدعوى¹.

وبالتالي فكل الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري تتقادم بسنتين تبدأ من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه

تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

المشعر الجزائري، في المادة 743 من القانون البحري، نص على تقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع بعد مرور عام واحد. هذا يشكل استثناءً عن المبدأ المقرر في المادة 742 التي تنص على تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري

¹-حوياد حياة، المرجع نفسه، ص145.

بمرور سنتين من يوم التسليم أو اليوم الذي كان يجب أن يسلم فيه البضاعة. يُفرض هذا التقادم القصير في مادة نقل البضائع لتحقيق سرعة في إنهاء المنازعات وحماية الناقل البحري من المطالبات المتأخرة، وكذلك لحماية الطرف الضعيف في العقد من اشتراطات تقادم مسرفة لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه¹.

وفقاً للقانون المدني، لا يُسمح بتعديل مدة التقادم المحددة في القانون، وهي تُعتبر جزءاً من النظام العام، ولا يجوز ترك تحديدها لاتفاق الأطراف. بالتالي، يُعتبر أي اتفاق على تقصير مدة التقادم لدعاوى عقد النقل البحري باطلاً. ومع ذلك، يُمكن تمديد مدة التقادم باتفاق بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي أدى إلى رفع الدعوى، وهذا ما أشار إليه المشرع الجزائري في المادة 743 بالقانون البحري، حيث يُمكن تمديد مدة التقادم إلى عامين بالاتفاق بين الأطراف. وبناءً عليه، يُعتبر تمديد مدة التقادم استثناءً في حالة دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع².

إن بداية أجل التقادم، وفقاً للمادة 742 من القانون البحري الجزائري، تبدأ من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تُسلم فيه. وبالتالي، يتم حساب أجل التقادم من تاريخ التسليم النهائي للبضائع.

وقف وانقطاع التقادم:

تقادم الدعوى في مادة نقل البضائع بحراً تظل سارية مادام لم يعترضها سبب من أسباب الوقف أو الانقطاع، الذي يؤدي إلى قطع مدة التقادم أو تعليقها. هذه العوارض، إذا دخلت على مدة التقادم، يمكن أن تنشئ تقادماً جديداً أو تعلقه إلى حين زوال هذا العارض. ومن الجدير بالذكر أن القانون البحري الجزائري لم ينص على أحكام محددة تتعلق بالوقف والانقطاع، وبالتالي يعود الأمر إلى أحكام القانون المدني، وهذا يختلف عن المشرع المصري.

¹ - سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 66.

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 167.

أ. **وقف التقادم:** هو أن يقف سريان التقادم مدة معينة بسبب وجود مانع يتعذر على الدائن أن يطالب بحقه أو لحين انتهاء الحدث الذي تسبب في وقف الدعوى، على أن تتم بعدها تكملة ما تبقى من هذه المدة، يتم وقف التقادم أيضًا في حالة استحالة تمامًا على صاحب الحق الادعاء أمام القضاء بالقانون أو باتفاق الأطراف، أو بسبب وجود ظروف مادية أو اضطرارية مثل القوة القاهرة التي يتعذر فيها على الدائن أن يطالب بحقه. في مثل هذه الحالات، يتوقف سريان التقادم، بغض النظر عن مدته، كما هو الحال في حالات الحرب المفاجئة¹.

ويترتب على وقف التقادم أن المدة التي تم فيها وقف سريان التقادم لا تحتسب ضمن مدة التقادم. وبمعنى آخر، لا تُضاف المدة التي تم فيها وقف التقادم إلى المدة الأصلية للتقادم. يتم احتساب المدة السابقة والمدة اللاحقة بشكل منفصل عن تلك المدة التي تم فيها وقف التقادم.

ب. **إنقطاع التقادم:** إن انقطاع التقادم يعني عدم احتساب المدة التي مضت قبل حدوث انقطاع التقادم في حساب مدة التقادم. بمعنى آخر، عند حدوث انقطاع للتقادم، يبدأ سريان التقادم من جديد بمدة جديدة، ولا يتم احتساب المدة التي مضت قبل حدوث الانقطاع في الحساب.

وفي هذا السياق، تنص المادة 317 من القانون المدني الجزائري على أن التقادم ينقطع بالمطالبة القضائية، حتى لو تم رفع الدعوى إلى محكمة غير مختصة، وينقطع أيضًا إذا اعترف المدين بحق الدائن إما بشكل صريح أو ضمني، وفقًا لما جاء في المادة 318 من القانون المدني الجزائري.

تتمثل حالات انقطاع التقادم في الآتي:

¹ - يمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص. 103.

- المطالبة القضائية: إذا رفع الدائن دعوى أمام القضاء مطالباً فيها بحقه، فإن التقادم ينقطع لصالح المدين، حتى لو رُفعت الدعوى أمام محكمة غير مختصة. وفي هذه الحالة، يجب أن تكون المطالبة القضائية موجهة من الدائن إلى المدين.
- المطالبة الشفوية أو الكتابية: طالما استمرت المطالبة بين الدائن والمدين دون رفع دعوى قضائية، فإن ذلك لا يؤثر على سريان التقادم.
- دعوى الإبطال: إذا قام المدين برفع دعوى لإبطال السند المثبت فيه الدين أو للحصول على براءة ذمته، فإن هذه الدعوى لا تؤثر على التقادم.
- ترك الدعوى أو سقوط الخصومة: إذا تم ترك الدعوى من أي من الأطراف أو إذا قضت المحكمة بسقوط الخصومة، فإن سريان التقادم يستمر كما لو لم يكن هناك انقطاع¹.

قررت المحكمة العليا في قرارها بتاريخ 7 مايو 2008، في الملف رقم 506918، أن صدور حكم في دعوى قضائية تتعلق بمنازعة بحرية وفقاً للمادة 743 من القانون البحري، قبل انقضاء المهلة السنوية للتقادم، لا يترتب عنه انطلاق فترة جديدة للتقادم².

تعتبر مدة التقادم في أحكام القانون البحري الجزائري أقصر مقارنة بأحكام التقادم في القانون المدني، ويُعزى ذلك في الغالب إلى حجم العقود التي يقوم الناقل بإبرامها في مجال نقل البضائع. فعندما يقوم الناقل بتنفيذ عدد كبير من عقود نقل البضائع، يمكن أن يتعرض لمخاطر كبيرة في حالة استمرارية التقادم لفترات طويلة، مما يمكن أن يعرض مصالحه للخطر.

¹ - خليل أحمد حسن قداد، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، أحكام الالتزام، الجزء 2، ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص.373.

² - مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2008، ص.179.

*** ثانيا- التامين.**

1- طرق التامين.

من اجل اتخاذ عقد التامين توجب تاع طرق تذكرها كما يلي :

• **الاكتتاب:** فالمشرع الجزائري يشترط الكتابة لصحة العقد، غير انه لم يحدد نوعية الكتابة والصياغة واللغة التي يحزر بها العقد، ولكن العادة قد جرت ان تقوم شركات التامين في هذا المجال بإعداد نماذج مطبوعة تتضمن جميع الشروط العامة والمألوفة لجميع أنواع التامينات، مع الإشارة الى ان الكتابة يجب ان تكون بحروف واضحة، وبالإضافة الى كتابة يشترط على الأطراف المتعاقدة التوقيع إجباريا على البيانات التالية¹:

- اسم المؤمن عليه او الشخص المؤمن له.
- نوع الأخطار المضمونة.
- تاريخ ابرام العقد.
- تاريخ سريان العقد ومدته.
- مبلغ التامين او الشمان.
- مبلغ القسط.

حيث ان البيانات التي ذكرها المشرع الجزائري أورده على سبيل المثال لا الحصر، لأنه يجوز للأطراف المتعاقدة الاتفاق على بيانات أخرى تتعلق من حيث الطريقة والميعاد وتقدير الاضرار والتصريح بالبيانات ومدة سريان العقد وما الى ذلك من التغييرات التي تطرأ على العقد أثناء السريان.

¹ عدة بن عطية غوثي، انتهاء عقد التامين البحري والجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة ماستر في الحقوق، تخصص التامينات والمسؤولية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم،

كما ان هناك عقدين وجب تقديمهما معها "ملحق وثيقة التأمين ومذكرة التغطية".

ملحق وثيقة التأمين: هي وثيقة إضافية تقضي تعديل مضمون العقد بالزيادة او النقصان في كل ما من شأنه ان ترتب على طرفي العقد حقوقا والتزاما.

مذكرة التغطية: تلك الوثيقة التي تتضمن ما يرغب فيه المؤمن له من تغطية للمخاطر التي يتوقعها.

• **اركان عقد التأمين البحري:** يمكن اجمال اركان التأمين البحري في ثلاثة عناصر نذكرها كما يلي:

○ **الرضا :** يعد الرضا ركنا أساسيا في العقد وهو يعني توافر إرادتي المؤمن و المؤمن له أي توافق الايجاب والقبول من اجل ابرام عقد التأمين على المخاطر التي يتحدد بمقتضاها التزامات المتعاقدين مع توافر الأهلية والخلو من عيوب الإرادة و الاكراه و الغلط و الغش والاستغلال¹.

○ **المحل :** ان ما يميز عقد التأمين البحري عن غيره من العقود هو هذا الركن، اذ يعتبر العنصر الأساسي و الرئيسي في العقد، ومحل عقد التأمين البحري هو الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل قسط يتعهد به المؤمن له شريطة التناسب².

○ **السبب:** فهو الحافز الذي يدعو الطرفين الى ابرام العقد، وهو يختلف من عقد لأخر تبعا لاختلاف البواعث النفسية لدى المتعاقدين ووفقا لتحفيف المصلحة من رواء عملية التأمين³. وفي حال عدم موافات السبب لشروط الاخلاقية ونظام، يبطل العقد.

¹ عدة بن عطية غوثي، مرجع سابق، ص 33

² المادة 621 من القانون المدني المقابلة المادة 26 من الامر 07/95، مصدر سالف ذكر.

³ المادة 97 من القانون المدني الجزائري. مصدر سالف ذكر

الظاهرة ان المصلحة التي تحرص عليها كل من المؤمن والمؤمن له هي الدافع الى ابرام العقد، الا ان الكثير من الفقهاء يذهبون الى المصلحة لا تدخل فكرة التأمين ولا تعد ركنا من اركانه، لكن المشرع الجزائري يرى ان المصلحة هي السبب الذي من اجله أبرم العقد ولولاها لما كان الاتفاق أصلا على ابرام العقد¹.

2 انواع التأمين.

• **التأمين على السفينة:** تأتي السفينة على راس الأموال التي يجوز التأمين عليها، ولا يقتصر التأمين على جسم السفينة فقط، بل يشمل ملحقاتها، أي الآلات و الأدوات اللازمة لملاحتها، كذلك يشمل نفقات التجهيز كأغذية الطاقم، الوقود و الركاب و أجور الطاقم، وليس من الضروري ان يكون للمنشأ المؤمن عليها الصفة القانونية للسفينة، بل أي جسم عائم يجوز أن يكون محلا للتأمين البحري، وقد حدد المشرع الجزائري مصاريف التجهيز في المادة 1/128 من الأمر رقم 07-95 وجاء فيها ما يلي " تشمل القيمة المقبولة، هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها، والأشياء الموضوعة خارجها". ونصت المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة على ما يلي: " تحديد القيمة المقبولة للسفينة كما هي او جزافا، ويمتتع الطرفان عن أي تقييم لأجزائها خلاف ذلك ما عدا ما ذكر في المادة 24 من هذه الوثيقة، وتشمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل وأجهزة المحرك والتوابع واللواحق التي يكون المؤمن له مالكا بما في ذلك تمويلها والموضوعات خارجها"².

والاستثناء الوارد في المادتين 24 و 25، يتعلق بالمساهمة في الخسائر المشتركة وبمصاريف المساعدة التي تدخل ضمن الخسائر الخاصة بالتأمين على السفينة. ويجوز التأمين على السفينة قيد الإنشاء والبناء، ويضمن المؤمن في هذه الحالة المخاطر التي

¹المادة 621 من القانون المدني المقابلة للمادة 749 من القانون المدني المصري

²بن معروف فوضيل ، التأمين البحري في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد

تتعرض لها السفينة بعد اترانها في البحر، اما شمول التأمين البحري للمخاطر الي تتعرض لها السفينة أثناء البناء فيعد امتدادا لفكرة التأمين البحري وتطبيقا لقواعد هذا التأمين على المنشأة التي ستكسب فيما يعد الوصف القانوني للسفينة ولكنها لا تتعرض لأخطار الملاحة، وباعتبار السفينة وحدة قانونية، على خلاف ما كان يتم في الماضي من الفصل بين هيكل السفينة وألاتها، وهذا ما جاءت به وثيقة التأمين على السفن، فإن تقييم الهيكل و الآلات يكون كلا على حدة، وليس من الضروري ان يكون للمنشأة المؤمن عليها الصفة القانونية للسفينة، بل ان أي جسم عائم يجوز ان يكون محل للتأمين البحري.

- **التأمين لرحلة واحدة او عدة رحلات متتالية:** يعطي عقد التأمين البحري في هذه لصورة رحلة واحدة للسفينة، او عدة رحلات متتالية تبدأ بميناء الإبحار وتنتهي في ميناء الوصول المحدد في العقد¹. ويشترط لبدأ سريان هذا العقد ان تكون السفينة راسية في ميناء المغادرة، وفي حالة صالحة للملاحة على ان تغادر هذا الميناء في مدة معقولة من سريان هذا العقد ان تكون السفينة راسية في ميناء لمغادرة، وفي حالة صالحة للملاحة على ان تغادر هذا الميناء في مدة معقولة من سريان عقد التأمين.
- وقد فرق المشرع الجزائري في حالة التأمين على هيكل السفينة حول بداية العقد وانتهائه فإذا كانت السفينة غير محملة ببضاعة، فالتأمين على هيكلها يبدأ مند بداية عمليات الشحن الى غاية نهاية التفريغ الخاص بالرحلة المؤمن عليها، وفي كل الأحوال في أجل 15 يوما من وصول السفينة الى الميناء المقصود، اما إذا كانت السفينة غير محملة، فإن التأمين عليها يبدأ من تاريخ الإقلاع، او رفع المرساة الى حين رسو السفينة في ميناء الوصول او القاء المرساة فيه².

- **التأمين لفترة زمنية محددة :** في هذه الحالة يسرى التأمين على السفينة لفترة زمنية محددة في العقد غالبا ما تكون سنة كاملة فيغطي عقد التأمين فيها جميع الرحلات

¹ ابن معروف فوضيل، مرجع سابق ، ص 145

² الفقرة الثانية من المادة 123 من الامر 07/95 المتعلق بالتأمينات. مصرسالف ذكر

التي تقوم بها السفينة خلال هذه المدة، و بالرجوع الى نص المادة 124 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات فإن بدأ سريان هذا العقد يكون من أول يوم محدد في عقد التأمين وينتهي بانتهاء آخر يوم محدد فيه. يبين ان هذا النور في الآجال قد يصادف حالات عملية خاصة، كأن تكون السفينة في عرض البحر عند انتهاء أجل عقد التأمين البحري، او تكون راسية في ميناء الإغاثة، او تكون بميناء متوسط من الموانئ التي تمر عليها اثناء رحلتها، فإنه غالبا ما يدرج في عقد التأمين لمدة محددة الشرط الإضافي المسمى بشرط الاستمرار¹. او يلحق بوثيقة ترفق بعقد التأمين الأصلي الذي يضمن استمرار عقد التأمين الى حين وصول السفينة لميناء الوجهة. بشرط ان يخطر المؤمن بذلك كتابة استمرار عقد التأمين الى حين وصول السفينة لميناء الوجهة، برط ان يخطر المؤمن بذلك كتابة وعلى ان يستمر عقد التأمين البحري بنفس الشروط، ومقابل قسط تأمين إضافي يدفعه المؤمن له، يحسب تناسبا مع المدة الإضافية². وخلال هذه المدة المحددة في العقد إذا انتقلت ملكية السفينة لشخص آخر بم يكم طرقا في عقد التأمين تبقى آثاره سارية في مواجهة المالك الجديد شريطة إعلام المؤمن بذلك في اجل 10 أيام ويترتب في ذمة المؤمن له الجديد القيام بجميع الالتزامات الواردة في عقد التأمين³.

• **التأمين على البضاعة:** طبقا لما جاء في قواعد هامبورغ لسنة 1978 المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، والمعدلة لاتفاقية بروكسل لعام 1924 اعتبرت الفقرة الخامسة من المادة الأولى بأن عبارة البضائع يجب ان تشمل أيضا الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات المنقولة بحرا، كما يشمل ويمتد مفهوم البضائع الى هذه الأخيرة عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من قبل الشاحن، وينطبق التأمين على جميع انواع البضائع مهما كانت طريقة الإرسال سواء نقلت بمقتضى اتفاقية او بسند الشحن

¹ بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق القانون والقضاء، دار الثقافة، عمان 2006، ص172

² المادة 125، من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات. مصدر سالف ذكر

³ المادة 123 من الامر 07/95 المتعلق بتأمينات . مصدر سالف ذكر

او عن طريق الإرسال البريدي¹.بالإضافة الى ذلك فإن التأمين ينعقد بوثيقة خاصة على البضائع الهامة و يعتبر هذا النوع ن التأمين استثناء، لأن الوثيقة النموذجية العادية للتأمين على البضائع لا تضمن سندات البنوك او القيم المنقولة و المعادن الثمينة، ولا تضمن الطرود البريدية، ففي هذا النوع من التأمين تحدد وتعين البضائع في الوثيقة نفسها ويقبل المؤمنون ضمان جميع أنواع الأموال ما عدا الأموال المستبعدة سابقا، لظان للتأمين على البضائع في مادتها الرابعة على ما لي: " لا يضمن هذه الوثيقة ارسال أوراق البنوك والقسيماات والجواهر والأحجار الكريمة والحلي الموضوعة، الا اذا كانت محل قبول حاص وكذلك الطرود البريدية حتى ولو كانت بقيمة مصرحة فلا تضمن الا تحت اتفاق وبأقساط خاصة².

وينعقد التأمين البحري بالوثيقة العائمة، وذلك في خالة استحالة معرفة التجار للبضائع وقيمتها، اين خصص لها المشرع الجزائري المواد من 139 الى 142 من الأمر رقم 95-07، حيث نصت المادة 139 على انه يمكن تأمين البضائع بوثيقتين " وثيقة تأمين صالحة لسفريية واحدة ووثيقة تأمين مفتوحة، وقد ألزمت المادة 140 من نفس الامر السابق المؤمن له ان يصرخ للمؤمن بكل ارسال لحسابه او تنفيذًا للالتزام بالتأمين وهي الحالة التي يقوم الشاحن فيها بالتأمين لحساب الغير او من تؤول اليه البضاعة، وعادة ما يكون الشاحن بائعا، حيث يتم التسليم في ميناء طبقا لنشاطه المهني باعتباره وكيلًا بالعمولة او مدعوما لدية او شخص آخر له صفة ومصلحة في التأمين، والجديري بالإشارة أنه طبقا للفقرة الأخيرة من هذه المادة يلتزم المؤمن بقبول التصريحات التي تمت طبقا لنصوص الوثيقة³.

¹ سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة

المعرف بالإسكندرية، 1986، ص 21

² وثيقة أصدرتها الشركة الجزائرية لتأمين النقل بتاريخ 17 ديسمبر 1981

بن معروف فوضيل، مرجع سابق، ص 166³

من خلال ما سبق يتضح لنا ان يعرض البضائع نظرا لأهميتها والأخطار التي تهددها كالتلف، تحتاج الى تأمين خاص وهذا ما يجب على ممارسي التأمين ان يوضحوه في وثائق التأمين حتى لا يسقط حقهم في التأمين، وتقدر البضائع المشحونة على ظهر السفينة اما بقيمتها عند الإقلاع او بقيمتها عند الوصول، حيث يضاف إليها الربح المرجوا، ويراعى في تحديد قيمة السفينة ما تم تحديده في الوثيقة، او الفواتير او سندات الشحن، وكذلك يراعى بالنسبة للمؤمن ما اذا كانت البضاعة المؤمن عليها محل بيع بسيط، حيث يضاف الى القيمة المقبولة أجرة النقل و قسط التأمين، ويعتبر التأمين البحري على البضائع من أهم أنواع التأمين البحري و اوسعها نطاقا نظرا للعلاقة الوطيدة لهذا النوع من التأمين مع التجارة الدولية، فبموجبه يحصل المصدر او المستورد للبضاعة من اخطار الرحلة البحرية،، على ان يتم النص في عقد التأمين على جميع هذه الشروط وكذا الأخطار المضمنة وكذا مختلف الظروف المحيطة بهذا العقد، و تجدر الإشارة عند التعرض لعقد التأمين على البضاعة ان مدة العقد او ما يعرف بمدة التغطية لا تتحد صورة معلوماته مثل الصورة الاولى و انما تتخذ الفترة الاعتيادية التي تستغرقها الرحلة البحرية قصرت او طالت. كما عرف هذا النوع من التأمين حالة خاصة او ما يعرف بشرط " المخزن الى المخزن"¹. وهي حالة قديمة مفادها ان امتداد عقد التأمين البحري على البضاعة يبدأ من مخزن التحميل الى مخزن الوصول في ميناء المرسل اليه، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 13- من الأمر 07/95 في قسم التأمين على البضائع المشحونة، غير ان هذا لا يعني انه في حالة استكمال النقل البحري بالنقل البري ان ظروف التأمين تتغير، بل ان الشروط المتضمنة في العقد هي التي تضمن التعويض في حالة تحقق الخطر ان حالة عقد التأمين على البضاعة تتم بعدة وثائق، وثيقة تأمين سفيرية صالحة لرحلة واحدة، وثيقة التأمين العائمة او وثيقة الاشتراك، وثيقة التأمين المفتوحة.

¹ بهاء بهي شكري، المرجع السابق، ص 162.

• **التأمين على المسؤولية:** والمقصود بالمسؤولية في هذه الصورة هي المسؤولية التي يتحملها المؤمن له اتجاه الغير الدائن له بالتعويض من جراء ما لحقه من ضرر بسبب أفعال تتسبب للمؤمن له باعتباره مالكا للسفينة او ناقلا بحريا كالمجهر، ومما سبق فإن هذا النوع من التأمين البحري الذي يقع على المسؤولية مخصص لمالك السفينة او الناقل البحري في حالة عدم كفاية ملغ التأمين على السفينة¹. و يعتبر هذا النوع من التأمينات من احدث أنواع التأمينات البحرية لأن الأصل فيها كان سوق التأمين البحري الإنجليزي، فمنذ منتصف القرن التاسع عشر تركت شركات التأمين الإنجليزية لنوادي الحكاية و التعويض المؤلفة من تكتلات لملاك السفن في شكل جمعيات تأمين تبادلي لضمان مخاطر المسؤولية سواء التقصيرية او التعاقدية و احتفظت هي بالتأمين المباشر على السفن و البضائع الا ان عدم تواجد هذه النوادي في كل الدولة جعل بعض التشريعات تقر بضرورة تكفل شركات التأمين المسؤولية من بينها مصر فرنسا- الجزائر². و المشرع الجزائري في المادة 145 من الامر 07/95 نص على انع "يهدف تأمين السفينة الى تعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير او التي تنتج من جراء استغلالها غير ان هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير و التي تكون مضمونة طبقا لأحكام المادة 132 المذكورة أعلاه الا إذا تبين ان المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف".

ويظهر من نص المادة 145 ان نطاق التأمين على المسؤولية مقتصر على مالك السفينة او الناقل البحري، وليس على مالك البضاعة كما يفهم من نص المادة 145 الذي يفرض الى ان نطاق التعويض على المسؤولية يشمل الأضرار المادية والجسمانية اللاحقة بالغير، وكذلك الخسائر اللاحقة بالبضائع بمناسبة الاستغلال

¹ بهاء بهي شكري ، المرجع نفسه، ص 166

² علي بن غانم، المرجع السابق، ص 206

التجاري للسفينة¹. كما قيد المشرع الجزائري تطبيق هذا الضمان و الاستفادة منه بشرط واحد هو عدم كفاية التأمين على هيكل السفينة لتعويض الأضرار. اذن بمفهوم أبسط ان التأمين على المسؤولية نخصص لتأين الغير من جراء ما يلحقه من ضرر بفعل سفينة الغير. وتجدر الإشارة ان عقد التأمين على المسؤولية لا بد ان يكون موضوع عقد منفصل بفعل عن عقد تأمين هيكل السفينة².

3_التأمين و دوره :

دور التأمين البحري هو توفير الحماية المالية لأصحاب السفن والبضائع ضد المخاطر البحرية التي قد تؤدي إلى خسائر مالية كبيرة. يشمل التأمين البحري تغطية مجموعة واسعة من الحوادث والأضرار المحتملة، مثل³:

- 1 الأضرار التي تصيب السفن: تشمل الحوادث الطبيعية مثل العواصف، التصادمات، الحرائق، والأضرار التي قد تنجم عن عمليات التشغيل.
 2. الخسائر المتعلقة بالبضائع: تغطي فقدان أو تلف البضائع أثناء النقل البحري بسبب الحوادث المختلفة.
 3. المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة: تشمل الأضرار التي قد تسببها السفينة للأطراف الأخرى، مثل التلوث البحري، أو الأضرار التي تلحق بالبنية التحتية البحرية.
- من خلال توفير هذه الحماية، يساعد التأمين البحري على:
- تقليل المخاطر المالية: يساهم في حماية مالكي السفن والمستثمرين من الخسائر المالية الفادحة.

¹المادة 146 من الامر 07/95 المتعلق بالتأمينات . مصدر سالف ذكر

²المادة 147 من الامر 95،07 المتعلق بالتأمينات. مصدر سالف ذكر

³ "Arnould's Law of Marine Insurance and Average" by Jonathan Gilman, Mark Templeman, and David Thomas :P 156

-تشجيع التجارة البحرية: يساهم في تعزيز الثقة في عمليات النقل البحري، مما يدعم التجارة الدولية.

-توفير التعويض يقدم تعويضات سريعة في حالة وقوع الحوادث، مما يساهم في استمرارية الأعمال التجارية.

بفضل التأمين البحري، يمكن لأصحاب السفن والبضائع التركيز على عملياتهم الأساسية دون القلق من المخاطر المالية الناتجة عن الحوادث البحرية.

خلاصة:

يتميز القانون البحري بتحديد مسؤولية مالك السفينة بشكل مختلف عن القانون المدني. يمكن لمالك السفينة تحديد مسؤوليته ضمن سقف محدد يتناسب مع حمولة السفينة إذا لم يرتكب خطأ شخصياً، بخلاف القانون المدني الذي يتطلب تعويضاً كاملاً من الجهة المتسببة في الضرر. هذه الفكرة تعود إلى العصور القديمة، حيث كان بإمكان مالك السفينة الذي لم يرتكب خطأً حماية نفسه من نتائج الأخطاء التي يرتكبها ربان السفينة عن طريق التخلي عن السفينة. مثال على ذلك هو ما حصل بعد كارثة التيتانيك، حيث لم يتمكن ذوو الحقوق من الحصول إلا على عدد قليل من قوارب النجاة. كانت قاعدة التخلي هذه تُطبق على مسؤولية مالك السفينة، بما في ذلك المسؤولية عن الديون التي يتحملها الربان، مثل شراء تجهيزات للسفينة أو إصلاحها.

خاتمة

خاتمة

في الختام، تبرز المسؤولية المدنية لمالك السفينة كأحد الأعمدة الأساسية في النظام القانوني البحري العالمي. تلعب هذه المسؤولية دوراً محورياً في تحقيق العدالة وضمان تعويض الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية، مما يعزز الثقة بين جميع الأطراف المعنية. تركز هذه المسؤولية على مجموعة من القوانين والاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى تنظيم العلاقات وتحديد الواجبات والمسؤوليات بشكل واضح.

تُعتبر اتفاقية أثينا لعام 1974 بشأن نقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر واحدة من الركائز القانونية الهامة، حيث تُحدد مسؤولية مالك السفينة في حالة إصابة الركاب أو فقدان الأمتعة أثناء الرحلة البحرية. تضع هذه الاتفاقية حدوداً واضحة للمسؤولية المالية، مما يضمن تعويض المتضررين بشكل عادل ويمنع الإفراط في المطالبات التي قد تهدد استمرارية الشركات البحرية.

بالإضافة إلى ذلك، تلعب اتفاقية بروكسل لعام 1910 بشأن توحيد بعض قواعد القانون المتعلقة بالتصادمات البحرية دوراً أساسياً في تنظيم المسؤولية في حالات التصادمات بين السفن. تحدد هذه الاتفاقية المبادئ التي تحكم توزيع المسؤولية بين الأطراف المتورطة وتساعد في تسوية النزاعات بشكل سلمي وعادل. كما تُعد اتفاقية لندن لعام 1976 بشأن الحد من المسؤولية على المطالبات البحرية إطاراً قانونياً مهماً يوفر لمالك السفينة وسيلة للحد من المسؤولية المالية تجاه المطالبات الناشئة عن الأضرار. من خلال تحديد سقف للمسؤولية، تتيح هذه الاتفاقية للشركات البحرية إمكانية التخطيط المالي وإدارة المخاطر بشكل أفضل، مما يشجع على الاستثمار في قطاع النقل البحري.

على المستوى المحلي، تتبنى العديد من الدول العربية قوانين تجارية بحرية تتماشى مع المبادئ والمعايير الدولية. على سبيل المثال، يشتمل قانون التجارة البحرية في المملكة العربية السعودية على أحكام تحدد مسؤولية مالك السفينة وتوفر إطاراً قانونياً لحماية حقوق الركاب والشاحنين. تعتمد هذه القوانين على مبادئ الشفافية والعدالة، مما يضمن تحقيق التوازن بين مصالح جميع الأطراف المعنية حيث تلعب المسؤولية المدنية لمالك السفينة دوراً حيوياً في الحفاظ على استقرار النظام القانوني البحري وتعزيز الثقة في صناعة النقل البحري. من خلال تنظيم العلاقات وتحديد المسؤوليات بوضوح، تساهم هذه القوانين في تحقيق العدالة وضمان تعويض المتضررين، مما يعزز من استمرارية وتطوير هذا القطاع الحيوي. تظل التحديات قائمة، ولكن بتطبيق القوانين الدولية والوطنية بشكل فعال، يمكن مواجهة هذه التحديات وتحقيق التوازن بين حماية الحقوق الفردية وضمان استمرارية النشاط البحري، الذي يعد شرياناً حيوياً للاقتصاد العالمي.

توصيات :

لتحديث المستمر للاتفاقيات الدولية حيث ينبغي العمل على مراجعة وتحديث الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية أثينا واتفاقية بروكسل واتفاقية لندن لضمان مواكبتها للتطورات التقنية والقانونية.

تعزيز التعاون بين الدول في مجال التحقيق في الحوادث البحرية وتبادل المعلومات والخبرات لتحسين نظم التعويض والمسؤولية.

يجب على الدول تحديث قوانينها البحرية بما يتماشى مع الاتفاقيات الدولية لضمان تناسق النظام القانوني وحماية حقوق الأطراف المختلفة.

ضمان وجود آليات فعالة لتنفيذ الأحكام المتعلقة بالمسؤولية المدنية والتعويضات، بما في ذلك إنشاء محاكم متخصصة في القضايا البحرية.

تعزيز معايير السلامة على متن السفن من خلال تطبيق تقنيات حديثة وتحسين إجراءات الصيانة والفحص الدوري للسفن.

توفير برامج تدريب مستمرة للطواقم البحري على إدارة الأزمات والسلامة لضمان الجاهزية لمواجهة أي طارئ.

ضرورة إجراء تحقيقات شفافة ومستقلة في حوادث السفن ونشر نتائجها لتعزيز الثقة بين الأطراف المعنية.

تشجيع مالكي السفن على تبني نظم إدارة مخاطر فعالة تهدف إلى تقليل الحوادث وضمان تعويض المتضررين بشكل سريع وعادل.

تقديم حوافز للشركات التي تلتزم بالمعايير الدولية وتعزز من إجراءات السلامة والتدريب.

نشر الوعي بين مالكي السفن والركاب والشاحنين حول حقوقهم وواجباتهم بموجب القوانين الدولية والوطنية المتعلقة بالمسؤولية المدنية.

تنظيم حملات توعوية وورش عمل تهدف إلى زيادة فهم المجتمع والجهات المعنية بأهمية الالتزام بقوانين المسؤولية المدنية في المجال البحري.

دعم البحوث والدراسات الأكاديمية المتعلقة بالقوانين البحرية والمسؤولية المدنية بهدف تحسين التشريعات والسياسات القائمة.

الاستثمار في البحث والتطوير لإيجاد حلول مبتكرة للتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري، مثل تقنيات السلامة وإدارة المخاطر.

الإقتراحات :

تأسيس هيئة مراقبة دولية: تأسيس هيئة مستقلة تحت إشراف الأمم المتحدة أو المنظمة البحرية الدولية لمراقبة التزام الدول والشركات البحرية بالمعايير الدولية. إصدار تقارير دورية: إصدار تقارير دورية توضح مدى التزام الدول والشركات بالقوانين والمعايير الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية والسلامة البحرية. إنشاء صندوق دولي لتمويل تعويضات ضحايا الحوادث البحرية، يتم تمويله من مساهمات الدول والشركات البحرية. تطوير إجراءات تعويض سريعة وفعالة تضمن وصول التعويضات إلى المتضررين دون تأخير. تشجيع استخدام التكنولوجيا المتقدمة في مراقبة وإدارة السفن، مثل أنظمة الملاحة الذكية وأنظمة الكشف المبكر عن المخاطر. الشركات البحرية على تبني المعايير الدولية بشكل طوعي من خلال تقديم حوافز مثل تخفيضات في رسوم الموانئ أو ضرائب أقل.

تحديد مسؤولية مالك السفينة ينطوي على تقييم المسؤولية القانونية الناشئة عن الأفعال أو الإهمال التي تؤدي إلى إلحاق الضرر بالأفراد أو الممتلكات. يتضمن هذا العملية تقييم عدة عوامل مثل طبيعة الحادث، والقوانين البحرية والاتفاقيات المعمول بها، وتغطية التأمين، والاتفاقيات العقدية ومنه فإن يلعب التأمين دورًا حيويًا في التخفيف من الخسائر المالية المحتملة، حيث يتوجب على معظم مالكي السفن تأمين تغطية بحرية تشمل المسؤوليات. يتضمن تحديد مسؤولية مالك السفينة فحصًا شاملاً للأطر القانونية، والتزامات العقود، وتغطية التأمين، بهدف ضمان تعويضًا عادلًا للأطراف المتضررة مع الحفاظ على مصالح مالكي السفن.

قائمة

المراجع

الكتب الخاصة

1. نفن بدر الدين سطاس، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة، دار الاعصار العلمي للنشر والتوزيع، سوريا، ط 1، 2017.

الكتب العامة

2. أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، النظرية العامة للالتزام - أحكام الالتزام والاثبات، توزيع منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
3. ايلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، لبنان، طبعة أولى، 1992.
4. بسان عبد الرحمن شيخ العشرة، المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على السطح، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 2006.
5. بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في ق. م. ج.، الواقعة القانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، ج 2، ط 5، بن عكنون، الجزائر، 2008.
6. بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، م الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، سداسية المحكمة، ع 01، 1جانفي 2022.
7. بوقادة عبد الكريم، المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع (أساسها ونطاقها)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 4.
8. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009.

9. حسن حنتوش الحسناوي، التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، د ط، عمان، الأردن، 1999.
10. سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، طبعة أولى، 1969.
11. سي يوسف زاهية حورية، المسؤولية المدنية للمنتج، دار هومة، الجزائر، 2009.
12. عادل علي المقدادي، القانون البحري للسفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط 5، 2011.
13. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام - الاثبات - آثار الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة.
14. العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومه، الجزائر، 2020.
15. عمر أحمد عبد المنعم دبش، أركان المسؤولية المدنية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 4، ع 2، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر
16. فيلالي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر، 2008.
17. قاشي علال، الشرط الجزائي بين ق. ج. و، شريعة الإسلامية، دراسة مقارنة.

18. كمال طه، "أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)"، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الثانية، 2012.
19. محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام - أحكام الالتزام، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.
20. محمد شتا أبو سعد، التعويض القضائي والشرط الجزائي والفوائد القانونية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
21. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، منشورات زين الحقوقية، ط 5، لبنان.
22. مصطفى كامل طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 2، 2012.
23. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004.
24. وهيب الأسبر، القانون البحري للسفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.
25. وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008.

اطروحات

26. بسعيد مراد، عقد الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012/2011
27. بن قردي أمين، المسؤولية الموضوعية في القانون الوصفي الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2018.
28. الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعو مولود معمرى، تيزي وزو، سنة 2013.
29. مبخوتي دويبة، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مذكرة ماستر في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمرى، تيزي وزو، 2018.
30. مقالاتي مونة، الأسس الجديدة للمسؤولية المدنية، محاضرات ألقيت وقدمت على طلبة السنة الأولى دكتوراه LMD، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، الجزائر، 2020/2019.
31. حريز أسماء، الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران السانية، 2008.

32. تلمساني عفاف، خطأ المضرور وأثره في المسؤولية المدنية، مذكرة ماجستير، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2014.
33. بيطار صابرينة، التعويض في نطاق المسؤولية المدنية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، الجزائر، 2015.
34. حملاوي مريم، قرفي نبيلة، النظام القانوني للسفينة، دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة ماستر، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم سياسية، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، 2018/2017.
35. عبد حسن يعقوب شيرين، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، مذكرة ماجستير، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2010.
36. أمجد أرحومة محمد الخويلدي، الشرط الجزائري وأثره على المتعاقدين، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية، إندونيسيا، 2016.
37. دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل الدكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010.
38. براهمي فضيلة، دعاوي التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية، مذكرة ماستر أكاديمي، في القانون، تخصص قانون الشركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2015.

39. بوشخيمة أية، طابع هديل، النظام القانوني للسفينة، مذكرة تخرج
 ماجستير، قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة 8ماي 1945 قالمة،
 2023/2022.
40. محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة
 دكتوراه، جامعة الجزائر - بن يوسف بن خدة، 2008.
41. نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام، اتفاقية
 الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو
 جزئياً، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود
 ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة، بوداوا،
 بومرداس، 2013/2012.

المجلات و الجرائد

42. فرقاني قويدر نور الإسلام، "استحقاق الشرط الجزائي وحدود سلطة
 القاضي في تعديله"، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، المجلد 07، ع 2،
 المركز الجامعي تيبازة، الجزائر، 2020.
43. ناجي زهرة، تداول وثائق نقل البضائع بالطرق التجارية، المجلة
 الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي
 بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2015.

44. مولاي بلقاسم، أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، المجلد 2016، ع 3، 2016
45. محمد الصغير دحماني، مساهمة العرب والمسلمين في إنشاء قواعد النقل واستئجار السفن، مجلة القانون والنشاطات الميدانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، ع 2، 2016.
46. مدني احمد، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3.
47. مدني احمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 3.

المواقع الالكترونية

48. طلعت حنان، الفرق بين المركب والسفينة، اليوم السابع، (m.youm7.com)، 2023/04/09، تم الاطلاع عليه يوم 2024/04/27، 09:00.
49. قارب نهري، ويكيبيديا، 2024/04/26، 15:27
[https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=%D9%82%D8%A7%D8%B1%D8%A8_%D9%86%D9%87%D8%B1\(%D9%8A&oldid=64527622](https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=%D9%82%D8%A7%D8%B1%D8%A8_%D9%86%D9%87%D8%B1(%D9%8A&oldid=64527622)

50. محمد بن عمارة، مكلف بالدروس معهد العلوم القانونية والإدارية تلمسان، محاضرة منشورة على الإنترنت، على لرابط التالي:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/97851>

51. ¹سفينة بخارية، ويكيبيديا، 2024/04/26، 15:35

<https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=%D8%B3%D>

[9%81%D9%8A%D9%86%D8%A9_%D8%A8%D8%AE](https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=%D8%B3%D9%81%D9%8A%D9%86%D8%A9_%D8%A8%D8%AE)

[%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%A9&oldid=63659114](https://ar.wikipedia.org/w/index.php?title=%D8%B3%D9%81%D9%8A%D9%86%D8%A9_%D8%A8%D8%AE%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%A9&oldid=63659114)

.(

52. عصام حنفي محمود، قانون التجارة الدولية،.

www.pdfFactory.com

53. تم الاطلاع على الموقع يوم <https://specialies.bayt.com>

2024/05/25، على الساعة 23:32.

54.

المصادر باللغة الاجنبية

55. André BOYER : Dommage Environnemental En Cas De Pollution Navire Occidental. Article Dernier, Mise à Jour Le 15/03/2004, www.senat.fr/sentic

56. André BOYER : Projet de loit portant création d'un fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Rapport No338(2003-2004). www.senat.fr/sentic. Boyer André880049.HTML

57. Antoine VIALARD Droit Maritime, Presse université de France, Paris, 1998 pp130-131. & Mens JACOB SSON: La Réparation des Dommages de Pollution Maritime et le Rôle du FIPOL. DMF, N 488,1980.
58. Cass Août 1859, D 1859, 1, 347, cite par (V.E) BOKALLI, crise et avenir du connaissance, DMF, N°579, 1998.
59. Examen Du Régime International D'indemnisation, Document Présenté par L'international Groupe Of P. I. Clubs 92 FUND/WGR /3/8/3 Du 1er Janvier 2001
60. M. R. GUOUILLOUD: Leçon d'un naufragé a propos de l'indemnisation des victimes de l'AMOCO
61. Philipe JEANSON : Des disparité En Matière De Responsabilité Pour Solution En Zone Littorale, DMF
62. René Rodiere, Emmanuel du Pontavice, Droit Maritime, 12 éditions, Dollaz, Paris, 1997.

فهرس

المحتويات

الفهرس

2	الإهداء
3	تشكرات
4	قائمة المختصرات
	Erreur ! Signet non défini.
	مقدمة
1	المبحث تمهيدي
2	المبحث الأول: المفهوم القانوني للسفينة
1	المطلب الأول: تعريف السفينة وتميزها عن باقي الأنظمة المشابهة لها.
2	الفرع الأول: تعريف السفينة:
4	الفرع الثاني: تمييز السفينة عن غيرها من الأنظمة المشابهة لها.
6	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة.
10	المطلب الثالث: عناصر وحدانية السفينة
15	الفصل الأول: الأساس القانوني لمسؤولية لمالك السفينة.
16	المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية مالك السفينة كمجهر وكنقل.
16	المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية مالك السفينة كمجهر.
25	المطلب الثاني: شروط انعقاد مسؤولية مالك السفينة كناقل.
40	المطلب الأول: حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية
48	المطلب الثاني: الإعفاء الاتفاقي
57	المطلب الثالث: بطلان شروط الإعفاء أو تخفيف من المسؤولية
62	الفصل الثاني

62.....	تحديد مسؤولية مالك السفينة
64.....	المبحث الأول احكام التعويض عن مسؤولية مالك السفينة كمجهز وكناقل.
64.....	المطلب الأول احكام التعويض عن المسؤولية.
79.....	المطلب الثاني: مبررات تحديد المسؤولية وخصائصها.
83.....	المطلب الثالث: حالات المسؤولية غير المحدودة:
91.....	المبحث الثاني: دعوى مسؤولية مالك السفينة كناقل للبضائع
91.....	المطلب الاول: أطراف دعوى المسؤولية.
101.....	المطلب الثاني: الاختصاص القضائي والقانوني.
106.....	المطلب الثالث: تقادم الدعوى وسقوطها.
	Erreur ! Signet non défini. الخاتمة
128.....	قائمة المصادر والمراجع
142.....	ملخص الدراسة:

ملخص

ملخص الدراسة :

تعتبر المسؤولية المدنية لمالك السفينة من الأركان الأساسية في القانون البحري، حيث تنشأ عن الأفعال أو الإهمال الذي يؤدي إلى ضرر للأشخاص أو الممتلكات. تتحدد هذه المسؤولية ضمن إطار قانوني يستند إلى قواعد القانون البحري، وتشمل التزامات وحقوق مالك السفينة تجاه الأطراف المتضررة. تشمل هذه المسؤولية الأضرار الناتجة عن عمليات الملاحة والنقل البحري، مثل الإصابات الشخصية للركاب أو البجارة، وتلف البضائع، والأضرار البيئية الناجمة عن تسرب النفط أو المواد الضارة. وفقاً لاتفاقية مسؤولية مالكي السفن (LLMC)، يمكن لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بمبالغ مالية معينة تعتمد على حمولة السفينة ونوع الضرر. هذا يتيح لمالك السفينة حدًا أقصى للمسؤولية المالية، مما يساهم في حماية أصوله من الدعاوى الكبيرة التي قد تنشأ عن الحوادث البحرية. حيث التأمين يلعب دورًا حيويًا في هذا السياق، حيث يلتزم معظم مالكي السفن بتأمين مسؤوليتهم من خلال عقود تأمين بحرية تغطي الأضرار المحتملة. يتعين على المؤمن دفع التعويضات للطرف المتضرر ضمن حدود التغطية التأمينية المتفق عليها، مما يوفر نوعًا من الأمان المالي لمالك السفينة.

عند حدوث ضرر، يتعين على الطرف المتضرر إثبات وجود خطأ أو إهمال من جانب مالك السفينة لطلب التعويض. يشمل ذلك تقديم أدلة على طبيعة الضرر وكيفية وقوعه والربط السببي بين الخطأ أو الإهمال والضرر الناتج. غالبًا ما تتضمن عقود الشحن وبوالص التأمين البحري شروطًا تحدد مسؤولية مالك السفينة وتوزيع المخاطر بين الأطراف، وتكون هذه الشروط ملزمة للأطراف المتعاقدة وتؤثر على كيفية معالجة النزاعات المتعلقة بالأضرار البحرية، كما مكن للمتضررين رفع دعاوى قضائية أمام المحاكم البحرية المختصة للمطالبة بالتعويض. تخضع هذه الدعاوى للإجراءات القانونية المعتادة، بما في ذلك تقديم الأدلة والشهادات والاستعانة بالخبراء لتقييم الأضرار. يتمتع القانون البحري بإجراءات خاصة تتناسب مع طبيعة القضايا البحرية وتعقيدها. حيث تعد المسؤولية المدنية لمالك السفينة جانبًا مهمًا من القانون البحري، حيث تحكم العلاقات القانونية بين مالكي السفن والأطراف المتضررة. يتطلب التعامل مع هذه المسؤولية فهمًا دقيقًا للقوانين الوطنية والدولية، وشروط التأمين البحري،

والإجراءات القضائية ذات الصلة. تعكس هذه القواعد والإجراءات التوازن بين حماية حقوق المتضررين وتقديم ضمانات لمالكي السفن، مما يعزز من استقرار عمليات النقل البحري الدولي.

الكلمات المفتاحية: السفينة، المسؤولية المدنية، التأمين.

Abstracts

Civil liability for shipowners is a fundamental aspect of maritime law, arising from acts or negligence that result in damage to individuals or property. This liability is defined within a legal framework based on maritime law principles and encompasses the obligations and rights of shipowners towards affected parties. It includes damages resulting from navigation and maritime transport operations, such as personal injuries to passengers or crew, damage to goods, and environmental harm caused by oil spills or hazardous substances.

According to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), a shipowner can limit their liability to specific monetary amounts based on the ship's tonnage and the nature of the damage. This allows shipowners to set a maximum financial liability, helping protect their assets from large claims that may arise from maritime incidents.

Insurance plays a crucial role in this context, as most shipowners are required to insure their liability through marine insurance contracts that cover potential damages. The insurer is obligated to pay compensation to the affected party within the agreed insurance coverage limits, providing financial security for the shipowner.

In the event of damage, the affected party must prove the presence of fault or negligence on the part of the shipowner to claim compensation. This involves presenting evidence of the nature of the damage, how it occurred, and the causal link between the fault or negligence and the resulting harm. Shipping contracts and marine insurance policies often include terms that define the shipowner's liability and risk distribution among the parties. These terms are binding on the contracting parties and influence how disputes related to maritime damages are handled.

Affected parties can file lawsuits in maritime courts to seek compensation. These lawsuits follow standard legal procedures, including presenting evidence, testimonies, and expert evaluations of the damages. Maritime law features specific procedures that align with the nature and complexities of maritime cases.

Civil liability for shipowners is a significant aspect of maritime law, governing the legal relationships between shipowners and affected parties. Dealing with this liability requires a precise understanding of national and international laws, marine insurance terms, and relevant legal procedures. These rules and procedures reflect a balance between protecting the rights of the affected parties and providing guarantees for shipowners, thus enhancing the stability of international maritime transport operations.

Keywords: Ship, Civil Liability, Insurance