

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مسؤولية مالك السفينة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية و المينائية

تحت إشراف:

د/ العايب جمال

من تقديم الطلبة:

بوشامة يسرى

بوزيرة أمينة

الزبسة سميحة

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بشينة سميحة	أستاذة محاضرة	رئيسا
د/ العايب جمال	أستاذ محاضر	مشرفا و مقررا
أ/ راجح بازين	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2022

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مسؤولية مالك السفينة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية و المينائية

تحت إشراف:

د/ العايب جمال

من تقديم الطلبة:

بوشامة يسرى

بوزيرة أمينة

الزبسة سميحة

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بشينة سميحة	أستاذة محاضرة	رئيسا
د/ العايب جمال	أستاذ محاضر	مشرفا و مقررا
أ/ راجح بازين	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2022

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى

أمي وأبي حفظهما الله

إلى كل أفراد أُسرتي

إلى أختاي زهيرة وسماح

إلى أخي حسان ومراد

إلى كل من ساندني ووقف بجانبني في إعداد هذه المذكرة

كما أتقدم بالشكر الخاص للأستاذ العايب جمال لإشرافه على

هذه المذكرة

بوشامة يُسرى

إهداء

الحمد لله الذي أعانني لإتمام هذا العمل

إلى من فرحتها غايتي وتحت أقدامها جنتي وبدعائها أنارت

مسيرتي

إلى الغالية أُمِّي حفظها الله

إلى الذي لم يبخل علي بشيء وسهر من أجل رعايتي

وراحتي

إلى الغالي أبي حفظه الله

إلى إخوتي وأخواتي

سماح، مهدي، نورالدين

سندي وأحبتني الذين لم ينفكوا يومياً عن دعمي وتقديم

المساعدة والنصح لي

إلى كل شخص شجعني ووثق بقدراتي

بوزيرة أمينة

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

بعد الحمد لله والشكر لله رب العالمين

إلى من أفضلها على نفسي ولم لا فقد ضحت من أجلي ولم تدخر جهدا
في سبيل إسعادي على الدوام

"أمي الحبيبة"

نسير في دروب الحياة ويبقى من يسيطر على أذهاننا في كل مسلك
نسلكه

صاحب الوجه الطيب والأفعال الحسنة، فلم يبخل علي طيلة حياته

"والدي العزيز"

إلى إخوتي وأخواتي

إلى من رافقني في هذه الحياة

زوجي وابني العزيز

إلى عماتي وخالاتي

إلى أصدقائي وجميع من وقفوا بجواري وساعدوني بكل ما يملكون وفي
أصعدة كثيرة

الزبسة سميحة

شكر وتقدير

نشكر الله تعالى على إمداده لنا بهذا العلم النافع،
والعزيمة والإرادة التي مكنتنا من إتمام هذه الدراسة،
كما نُجدد شكرنا وتقديرنا للأستاذ المشرف "العاب
جمال" الذي رافقنا طوال مراحل إعداد هذه المذكرة، ولم
يخل علينا بأي نصائح أو إرشادات.

كما نتقدم بالشكر الجزيل إلى جميع أساتذتنا الذين أدوا
الأمانة بكل تفان وإخلاص

بوشامة يسرى

بوزبرة أمينة

الزبسة سميحة

قائمة المختصرات

الشرح	المختصر	الرقم
قانون مدني جزائري	ق م ج	01
قانون الإجراءات المدنية والإدارية	ق ا م ا	02
قانون بحري جزائري	ق ب ج	03
طبعة	ط	04
جريدة رسمية	ج ر	05
جزء	ج	06
صفحة	ص	07

مقدمة

مقدمة

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية اعتمدها الإنسان منذ القدم كوسيلة للنقل على سطح البحار سواء في نقل الأشخاص أو نقل البضائع، ويتطلب استغلالها في الملاحة البحرية إعدادها لتقوم بالرحلة البحرية على أكمل وجه وهذا بتجهيزها تجهيزا كافيا سواء ماديا أو بشريا.

وجرت العادة على أن مالك السفينة هو الذي يتولى ذلك بتزويدها بالمؤن والوقود والوسائل الضرورية لملاحتها وإبرام مختلف العقود ولا يمكنه وحده القيام بالرحلة البحرية فيستعين بأشخاص آخرين يصطح عليهم رجال البحر يعملون لحسابه ويكونون تابعين له.

وليس من الضروري أن يكون مالك السفينة هو مجهزها كما هو الحال عند تأجير المالك للسفينة دون تجهيز لشخص آخر هو المستأجر فيتولى هذا الأخير تجهيزها واستغلالها لحسابه الخاص.

ومن الطبيعي أن ينطوي هذا الاستغلال على أخطار قد تلحق بالمسافرين أو البضائع المشحونة أو تمس بالبيئة البحرية وهذا يتطلب مسائلة المسؤول عن هذه الأضرار حيث أن المشرع الجزائري قرر أن يكون مالك السفينة وحده المسؤول في مواجهة الغير ومكلف بالتعويض.

• أهمية الموضوع

إن البحث في هذا موضوع مسؤولية مالك السفينة له أهمية كبرى تكمن في كونه موضوعا أصيلا و يساهم في إثراء المكتبة العلمية كدراسة سابقة، إذ اهتم المشرع الجزائري به فخصص له في القانون البحري في الكتاب الأول الذي كان تحت عنوان الملاحة البحرية و رجال البحر بابين، كما أسنده إلى القانون المدني في

بعض أحكامه، و اعتمد كأصل على الاتفاقيات الدولية التي عالجت له ليستبعد أي لبس أو غموض يكتنف هذه المسؤولية .
و تظهر أهميته في التعرف على حالات مسؤولية مالك السفينة ومتى تقوم هذه المسؤولية.

• أسباب اختيار الموضوع

تتمثل الأسباب التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع رغبتا في البحث فيه ومحاولة تقديم صورة واضحة عنه باعتباره من المواضيع الشائكة وأكثرها أهمية في القانون البحري، إضافة إلى قلة الدراسات التي عالجت هذا الموضوع.

• أهداف الموضوع

تبرز أهداف هذه الدراسة إلى بيان النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة وهذا من خلال البحث عن الأساس القانوني لهذه المسؤولية وتوضيح الأحكام التي تقوم عليها و التي تتفرد بها هذه المسؤولية، وبيان أنواع الدعاوي التي ترفع على مالك السفينة من المتضررين ووسائل دفع هذه المسؤولية.

• مشاكل الدراسة

تتمثل أهم الصعوبات التي واجهتنا و نحن بصدد إعداد المذكرة، في ندرة الأبحاث و الدراسات التي عالجت هذا الموضوع.

• الدراسات السابقة

إن معظم الدراسات السابقة هي أبحاث ودراسات عامة، ومن بين الدراسات الجزائرية على سبيل المثال أطروحة الدكتوراه بعنوان: " التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة " من إعداد الطالب محمد خالد المروني، وهذه الدراسة تطرقت إلى القواعد

القانونية المتعلقة بحراسة الشيء وتكليف مسؤولية مالك السفينة على أساسها وتطور المسؤولية المحدودة لمالك السفينة.

• إشكالية الموضوع

جاءت الإشكالية الرئيسة للموضوع كالتالي:

✚ إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيم مسؤولية مالك السفينة؟

ومن خلال التساؤل الرئيسي تطرح مجموعة من الأسئلة الفرعية:

متى تقوم مسؤولية مالك السفينة؟ وهل يمكن الإعفاء منها أو تحديدها؟

ما هي الآثار المترتبة عن قيام مسؤولية مالك السفينة؟

• منهج الدراسة

بغية الوصول إلى هدف البحث، حاولنا الإجابة عن الإشكالية بإتباع المنهج الوصفي التحليلي و المنهج التاريخي.

وذلك بتحليل النصوص القانونية المتعلقة بمسؤولية مالك السفينة سواء في القانون المدني أو القانون البحري، وكذا تحليل الاتفاقيات الدولية التي عالجت هذا الموضوع.

وللتوصل إلى نتائج واضحة حصرت الدراسة على الجانب الموضوعي فقط لمسؤولية مالك السفينة.

• خطة البحث

اعتمدنا على خطة ثنائية للإجابة على الإشكالية والتساؤلات الفرعية وقسمنا الدراسة كالتالي:

الفصل الأول: المسؤولية المدنية لمالك السفينة

المبحث الأول: المسؤولية المطلقة لمالك السفينة.

المبحث الثاني: المسؤولية المحدودة لمالك السفينة.

الفصل الثاني: دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها.

المبحث الأول: أحكام دعوى مسؤولية مالك السفينة..

المبحث الثاني: وسائل دفع مالك السفينة لمسئوليته.

الفصل الأول:

المسؤولية المدنية لمالك السفينة

تخضع مسؤولية مالك السفينة المدنية من حيث أساسها للقواعد العامة، سواء كانت مسؤولية عقدية أو مسؤولية تقصيرية، وسواء كانت ناشئة عن أخطائه الشخصية أو أخطاء تابعيه¹.

ونظرا للأخطار البحرية الكبيرة التي تتعرض لها السفينة بما فيها من بضائع وأشخاص أثناء الرحلة البحرية وعدم قدرة مالك السفينة على الإشراف وتوجيه الربان والطاقم البحري، عمدت التشريعات البحرية والعرف البحري على تحديد مسؤولية مالك السفينة وفي هذا خروج عن الأحكام العامة لتخفيف العبء على مالك السفينة وتشجيعا للاستثمار في مجال الاستغلال البحري.

لذا سنقسم هذا الفصل إلى مطلبين:

المبحث الأول: المسؤولية المطلقة لمالك السفينة.

المبحث الثاني: المسؤولية المحدودة لمالك السفينة.

محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الأزراطية، الإسكندرية، 2007، ص 166 .¹

المبحث الأول: المسؤولية المطلقة لمالك السفينة

يسأل مالك السفينة عن أعماله التي يرتكبها أثناء استغلاله للسفينة مسؤولية مطلقة تطبيقاً للقواعد العامة المتعلقة بالمسؤولية المدنية.

كما أن هذا الاستغلال يستلزم أشخاص وجودهم ضروري لبدأ الرحلة البحرية وسيرها يصطاح عليهم رجال البحر، يكونون تابعين لمالك السفينة ويعملون لحسابه ويترتب على هذه العلاقة التي تجمعهم مسؤولية، إذ يسأل مالك السفينة عن أخطاء هؤلاء و تكون مسؤوليته مطلقة غير محدودة هي الأخرى.

لذا سنقسم هذا المبحث لمطلبين:

المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية.

المطلب الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه.

المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية

يسأل مالك السفينة عن أخطائه الشخصية التي تقع منه أثناء الرحلة البحرية مسؤولية مطلقة تطبيقاً للقواعد العامة، فتكون جميع أمواله ضامنة لكل الأضرار التي يتسبب فيها بخطئه سواء بالفعل أو الترك¹.

يكون مسؤولاً عن هذه الأضرار التي يتسبب فيها انطلاقاً من مسؤوليته عن فعل الأشياء أي فعل السفينة إذا توافرت شروطها².

¹ محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء الغير حية ومسؤولية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر، لبنان، 1990، ص 142 أشارت إليه أعراب كميلى، " مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية "، مجلة الدراسات القانونية، الجزائر، عدد 12، 2017، ص137.

² محمد خالد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2011، 1-20012، ص 81.

إن المقصود بالقواعد العامة نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري والتي كان مضمونها كما يلي: " كل فعل يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا فيه بالتعويض."

بإسقاطنا لهذه المادة على مسؤولية مالك السفينة المدنية يكون هذا الأخير مسؤولا عن الضرر الناشئ عن خطئه، ومثالنا على ذلك الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة البحرية.

وبالرجوع للقانون البحري الجزائري هذه المسؤولية أدرجها المشرع الجزائري في نص المادة 92 من القانون البحري الجزائري والتي كان مضمونها على النحو التالي: " يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير لأجل الديون الناتجة عن احد الأسباب التالية المذكورة في المادة التالية إلا إذا ثبت بان الخطأ المرتكب كان متعلقا به."

هذه المسؤولية لا تقتصر على التعويض المدني فقط بل قد تتحول إلى عقوبة جزائية تتمثل في الحبس، فينجم عن العمل الواحد مسؤوليتان؛ الأولى مسؤولية مدنية والثانية مسؤولية جنائية كالقتل والحبس والسرقه والسب، فكل فعل من هذه الأفعال يحدث ضررا بالمجتمع وعليه يعاقب من يرتكبها بالحبس على أساس المسؤولية الجنائية ويلزم بالتعويض على أساس المسؤولية المدنية¹.

وبطبيعة الحال لتقوم هذه المسؤولية وجب توافر شروط، و تنشئ بناء على أخطاء يرتكبها.

لذا سنقسم هذا المطلب لفرعين:

الفرع الأول: شروط مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية.

الفرع الثاني: الأخطاء الشخصية لمالك السفينة.

محمد خالد المروني، المرجع السابق، ص 82. ¹

الفرع الأول: شروط مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية

يكون مالك السفينة مسؤولاً عن أخطائه الشخصية بصفته حارساً للسفينة إذا توفرت شروط الحراسة، وتتمثل هذه الشروط حسب نص المادة 138 من القانون البحري في شرطين؛ الأول حراسة الشيء و الثاني وقوع ضرر من ذلك الشيء.¹ لذا سنتناول في هذا الفرع شرط حراسة الشيء (أولاً) ثم شرط وقوع الضرر من الشيء (ثانياً).

أولاً: حراسة الشيء

تعتبر حراسة السفينة شرطاً لقيام مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية وتتطلب هذه الحراسة في مالك السفينة (الحارس) أن يكون له السلطة الفعلية في التوجيه والرقابة على الشيء أي السفينة ويكون هو المتصرف فيها سواء كان ذلك بسند قانوني أو بدونه.²

إذ يبقى محتفظاً بسلطته على السفينة فيستعملها و ينتفع بها لأنه صاحب هذا الحق مستمداً إياه من حق عيني أو حق شخصي أو أي مصدر آخر مشروع³، و منه لا تنتقل الحراسة إلا باتفاق بينه و بين الشخص الذي تنازل عن الحراسة كالمستأجر و المرتهن رهناً حيازياً و المودع عنده و أمين النقل.⁴

¹ المادة 138 من الأمر رقم 75-58، ج ر عدد 78، المؤرخ في 30 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل و المتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام: أحكام الالتزام، ج 1، دار الحدائق للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، ط 3، 1998، ص 1228.

³ حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية: المسؤولية عن الأشياء، ج 5، عمان، الأردن، ط 1، 2006، ص 130.

⁴ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المرجع السابق، ص 1229.

وهذا هو الحال عند إيجار السفينة إذ نصت المادة 640 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينته تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر. "

ويترتب على تأجير السفينة للغير سواء تأجيرا بالتجهيز أو بدونه تجزئة الحراسة بينه وبين المستأجر ومن هنا يثور إشكال حول تحديد المسؤول عن الأضرار الناشئة وتحديد ما يكون بناء على من بيده الإدارة الملاحية والإدارة التجارية¹.

ففي تأجير السفينة بدون تجهيز أي بهيكلها يتولى المستأجر تجهيزها بالكامل من مؤن وقود وبطاقم كافي وبذلك تكون له كامل الحراسة على السفينة ويتمتع بكل من الإدارة الملاحية والتجارية ويكون المسؤول الأول في تنفيذ الالتزامات الناشئة لخدمة السفينة²، ومسؤول في مواجهة الغير عن الأضرار التي تحدثها سفينته وأفعال الربان والبارة وتصرفاتهم³.

أما عن تأجير السفينة مجهزة يختلف باختلاف التأجير فإن كان على أساس الرحلة يكون مؤجر السفينة أي مالكا هو المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي يستلمها الربان⁴ ، وكذا الأضرار التي تحصل للركاب و الالتزامات الناشئة إذا كان هو منظم الرحلة⁵ ، و في التأجير لمدة معينة يكون هو أيضا المسؤول عن الأضرار

¹ يقصد بالإدارة الملاحية قدرة السفينة على مواجهة مخاطر البحر و يقتضي هذا أن يكون بدنهما متينا، سلامة محركاتها وأجهزة القيادة، تزويدها بالوقود و المؤن و بطاقم كافي.

أما الإدارة التجارية تقتضي بأن تكون عنابر السفينة نظيفة وصالحة لوضع وحفظ البضائع إضافة إلى سلامة المعدات وسلامة التستيف.

² المواد 728، 729، 730، من الأمر 76-80، ج ر عدد 29، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم بالقانون رقم 58-05، ج ر عدد 47، المؤرخ في 25 يونيو 1998، والقانون رقم 10-04، ج ر عدد 46، المؤرخ في 15 غشت 2010.

³ محمد سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 1، 1994، ص 332.

⁴ المادة 651 من القانون البحري الجزائري.

⁵ محمد خالد المروني، المرجع السابق، ص 41

الحاصلة للبضائع إذا كانت ناشئة عن تقصيره و الواقعة للسفينة نتيجة الاستغلال التجاري لها غير أن المسؤولية الناشئة عن التزامات الربان تكون على المستأجر.¹

ثانيا: وقوع ضرر من ذلك الشيء

لتتحقق مسؤولية حارس السفينة يشترط أن يكون الضرر راجعا لفعل السفينة، وعليه إذا نتج الضرر من فعل الشخص تطبق المادة 124 من القانون المدني الجزائري وتخضع هذه المسؤولية لأحكام الفعل الضار.²

ويشترط في تدخل الشيء أن يكون تدخله إيجابيا في إحداث الضرر، والمقصود بالتدخل الإيجابي هو التدخل المادي أي مساهمة الشيء (السفينة) في إحداث الضرر بغض النظر عن ما إذا كان هذا التدخل هو المنتج أو المولد للضرر أو لا.³

وعليه لا تتحقق علاقة السببية ولا تقوم مسؤولية مالك السفينة الحارس و الناشئة عن فعل السفينة إذا كان دور الشيء سلبيا.

و قد قضت محكمة النقض المصرية أن: " مناط المسؤولية الشئئية قبل حارس الشيء سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا له سلطة فعلية عليه لحسابه قصدا واستقلالاً، وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة هو ثبوت فعل الشيء و إحداث الضرر، فإذا ثبت ذلك أضحى مفترضا في حقه بحيث لا يدرؤها عنه إلا إذا اثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي."⁴

المواد 698، 699، 700 من القانون البحري الجزائري.¹

المادة 124 من القانون المدني الجزائري.²

³ عسالي صباح، محاضرات في مقياس القانون المدني(مصادر الالتزام)، 2020، ص 1 . نقلا عن موقع elerning-univ.djelfa.dz تم الاطلاع عليه بتاريخ 1 ماي 2022 على الساعة 16:30.

⁴ محمد خالد حودة، "مسؤولية حارس الشيء و الآلات الميكانيكية بين الخطأ والضرر"، مجلة الأحداث القانونية والسياسية، الجزائر، عدد 2، 2021، ص 221.

الفرع الثاني: الأخطاء الشخصية لمالك السفينة

تتمثل الأخطاء الشخصية لمالك السفينة في عدم إعداده لسفينة صالحة للملاحة البحرية (أولا) سوء اختيار الطاقم (ثانيا) الاشتراك في الخطأ المنسوب لتابعه (ثالثا).

أولا: عدم إعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

تتمثل الأخطاء الشخصية لمالك السفينة في المسؤولية التقصيرية في عدم قيامه بالعناية اللازمة والمطلوبة لإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية¹.

فيلتزم مالك السفينة بان يبحر بسفينة صالحة للملاحة البحرية، ويجب أن تكون هذه السفينة عند إقلاعها من ميناء الانطلاق سليمة وقوية لتتحمل مخاطر وظروف الرحلة البحرية وتكون مجهزة ماديا وبشريا.

هذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة تم النص عليه في القانون البحري في نص المادة 428/أ والتي قضت بما يلي: " يتعين على المجهز:

أ- أن يؤمن صلاحية السفينة للملاحة البحرية وسلامتها والجاري استغلالها وذلك عن طريق تسليحها وتجهيزها بمنشآت ملائمة وذلك طبقا للأنظمة والتطبيقات البحرية السليمة..."

إضافة إلى نص المادة 574 من القانون البحري والتي جاء فيها ما يلي: "يتعين على المجهز أن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية الملاحية والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحدد بموجب الأنظمة الجارية العمل بها بصفة عامة على أن تكون صالحة للاستخدام المخصص له."

ويترتب على عدم قيام مجهز السفينة بالالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية جزاء حيث يعاقب حسب نص المادة 479 من القانون البحري الجزائي بغرامة مالية

محمد خالد المروني، المرجع السابق، ص124

الفصل الأول.....المسؤولية المدنية لمالك السفينة

تقدر بـ50.000 دج إلى 300.000 دج وإن ترتب على عدم صلاحية السفينة خطر سبب ضرر للسفينة أو أي سفينة أخرى أو البيئة أو أي شخص غرامة من 100.000 دج إلى 600.000 دج والحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين¹.

و من بين الأخطاء الشخصية لمالك السفينة خطأ مالك العبارة المصرية 98²، وتمثل خطأ مالك العبارة المصرية في خطأين؛ الأول كان في إبحاره بسفينة غير صالحة للملاحة البحرية والثاني تمثل في القتل الخطأ إذ أنه لم يقدم المساعدة للأشخاص الغارقين و تركهم يغرقون.

ثانيا: سوء اختيار الطاقم

فرضت القوانين واللوائح على مالك السفينة التزامات أخرى إضافة إلى الالتزام السالف الذكر يتعلق بالطاقم البحري إذ يجب أن يكون هذا الأخير مؤهلا وكافيا، فلكي تكتسب السفينة صلاحيتها للملاحة البحرية على بحارتها أن تتوفر فيهم شرط الكفاية العددية والفنية وإذا لم قم بذلك عد مخطأ خطأ تقصيريا، وقد تم النص هذا الالتزام في نص المادة 428 من القانون البحري الجزائري في الفقرة ب والتي جاء فيها ما يلي: "يتعين على المجهز:

ب- أن يؤمن على متن السفينة طاقما كافيا من حيث العدد والكفاءة."

¹ المادة 497 من القانون البحري الجزائري.

² عبارة السلام 98 هي عبارة مصرية تعود لشركة السلام للنقل البحري، غرقت يوم 2006/2/3 في البحر الأحمر وهي في طريقها إلى مدينة ضبا التابعة للسعودية إلى سفاجا، كانت تحمل 1415 مسافرا مصرية وأجانبيا منها 104 شخصا من طاقم السفينة، ويرجع سبب غرقها إلى نشوب حريق بها، وقد تم الحكم في قضية العبارة بتاريخ 27 يوليو 2008 الذي قضى بتبرئة كل المتهمين. نقلا عن موقع m.marefa.org تم الاطلاع عليه بتاريخ 28 ماي 2022 على الساعة 20:24.

ثالثاً: الاشتراك في الخطأ المنسوب لتابعه

ينحصر الخطأ الشخصي لمالك السفينة في أن يكون قد اشترك في الخطأ المنسوب للربان سواء بنفسه أو بوكيل عنه، والاشتراك في الأخطاء الشخصية يبرر التضامن في المسؤولية عن التعويض لأن المجهز مسؤول مسؤولية مطلقة في أي حال قبل الغير¹.

مثالنا على ذلك توجيهه للربان أمراً بتغيير المسار دون مبرر معقول مما أدى إلى تأخر موعد وصول البضائع.

المطلب الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

يترتب على العلاقة التي تربط مالك السفينة بالأشخاص البريين والبحريين الذين يتعاملون معه عند استغلال السفينة مسؤولية². ووفقاً للقواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه ومسؤولية الموكل عن التصرفات التي يبرمها الوكيل، يسأل مالك السفينة عن الأخطاء التي تقع من الربان و الطاقم البحري و أي شخص آخر يقوم بخدمة السفينة والتي تكون أثناء أدائهم لوظائفهم أو بسببها سواء كانت أخطاء تقصيرية أو عقدية³، ما لم تكن هذه الأخطاء فنية من اختصاصهم⁴.

ونجد أساس هذه المسؤولية في نص المادة 136 من القانون المدني الجزائري و التي نصت على ما يلي: " يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار، متى كان واقعا عنه حال تأديته لوظيفته أو بسببها أو مناسبتها.

وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب التابع."

¹ أماني قاسم، تحديد مسؤولية مالك السفينة، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في القانون، كلية القانون، جامعة النيلين، السودان، 2019، ص25.

² أعراب كميلا، المرجع السابق، ص136.

³ مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1974، ص120.

⁴ أعراب كميلا، المرجع السابق، ص136.

إن هذه المسؤولية لتقوم تتطلب شروط، واختلف الفقهاء حول الأساس القانون الذي تقوم هذه المسؤولية.

لذا سنقسم هذا المطلب إلى أربعة فروع :

الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه البريين.

الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه البحريين.

الفرع الثالث: شروط مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه.

الفرع الرابع: أساس مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه.

الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه البريين

يتمثل التابعون البريون لمالك السفينة و الذي يكون مسؤولا عن أخطائهم مسؤولية مطلقة في وكيل السفينة¹، و يكون مالك السفينة مسؤولا عن عدم تنفيذ وكيل السفينة التزاماته²، و تتمثل هذه الالتزامات في تسلم البضاعة من الربان و تسليمها إلى المرسل إليه، تزويد السفينة بالمؤن والوقود و إبرام مختلف العقود كعقد القطر و الإرشاد و الإسعاف، دفع مصاريف رسو السفينة في الميناء³.

أساس هذه المسؤولية هي العقد المبرم بين مالك السفينة و وكيلها الذي يصطلح عليه عقد الخدمة⁴.

¹ عرفت المادة 609 من القانون البحري الجزائري وكيل السفينة كما يلي: " يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر و بموجب وكالم من المجهز أو الربان القيام بالعمليات المتعلقة احتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة البحرية و التي لا يقوم بها الربان شخصيا و كذا العمليات المعتادة و المرتبطة برسو السفينة في الميناء."

² نفن بدر الدين سطاتس، "المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري و الأردني"، مجلة دراسات علوم الشريعة و القانون، سوريا، عدد 4، 2018، ص 108.

³ المادة 610 من الأمر 76-80.

⁴ زكاوي حميوين، "الأشخاص البريون للسفينة"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، عدد 5، 2017، ص 02.

الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه البحريين

يكون مالك السفينة مسؤولاً عن أخطاء تابعيه البحريين التي تكون صادرة منهم أثناء أدائهم لوظائفهم أو بمناسبةها.

هذه المسؤولية تقوم حتى لو لم تكن ناشئة عن خطئه أو فعله، فيسأل عن أخطاء الطاقم البحري (أولاً)، و أخطاء الربان (ثانياً)، و أخطاء المرشد البحري (ثالثاً) .

أولاً: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء الطاقم البحري

يكون مالك السفينة مسؤولاً عن أخطاء الطاقم البحري مسؤولية مطلقة كما لو قام بإتلاف البضائع الموجودة على ظهر السفينة أو أي خطأ يرتكبه خلال ممارسته لمهنته والذي من شأنه الإضرار بأمن السفينة أو يعرض الأشخاص أو البضاعة أو البيئة لخطر¹.

إن تحمل مالك السفينة للمسؤولية عن أخطاء الطاقم البحري لا يعني عدم محاسبته إطلاقاً إذ يتعرض لعقوبات تأديبية وعقوبات جزائية.

نجد أيضاً المشرع السوداني قد أدرج هذه المسؤولية في نص المادة 1/168 من قانون النقل البحري لسنة 2010 و التي نصت على أن يكون مجهز السفينة مسؤولاً عن أخطاء الطاقم البحري إذا وقعت منهم أثناء أدائهم لوظائفهم أو بمناسبةها².

ثانياً: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء الربان

يسأل مالك السفينة عن أخطاء الربان التي تتعلق باحتياجات السفينة و الرحلة كتموين السفينة الوقود والمؤن، باعتباره وكيلاً عنه وممثلاً له بحكم القانون في

¹ المادة 478 من القانون البحري الجزائري.

² أماني قاسم، المرجع السابق، ص25.

الحالات التي يكون فيها خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو أحد فروعها¹.

ندعم رأينا بنص المادة 956 من قانون التجارة البحري الأردني و التي قضت ب أن مالك السفينة مسؤول عن الالتزامات والعقود الناشئة عن أعمال الربان والتي تكون خلال ممارسته صلاحياته القانونية².

ثالثا: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء المرشد البحري

يبقى مالك السفينة مسؤول قبل الغير عن الأضرار اللاحقة بالبحارة أو الغير بسبب أخطاء ارتكبت من المرشد البحري أثناء عملية الإرشاد، ونظرا لأن مسؤولية مالك السفينة تلازم سلطته يبقى مسؤولا عن الأضرار ما لم يثبت أنها كانت بسبب خطأ جسيم من المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد³.

الفرع الثالث: شروط مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

تتمثل شروط هذه المسؤولية في قيام علاقة التبعية (أولا) والثاني وقوع خطأ من التابع أثناء أدائه لوظائفه أو بمناسبةها (ثانيا).

أولا: قيام علاقة التبعية

مناطق علاقة التبعية القائمة بين التابع والمتبوع في أن يكون للمتبوع سلطة فعلية في التوجيه وهذا بإصدار أوامر لتابعه عند أدائه لمهامه، وسلطة الرقابة عليه ومحاسبته

المادة 583 من القانون البحري الجزائري¹.

² المادة 965 من القانون رقم 72-12، ج ر عدد2357، صادر بتاريخ 6/5/1972 المتضمن قانون التجارة البحري الأردني، المعدل و المتمم بالقانون رقم 83-35.

³ محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 331.

فتصب هذه السلطة على الرقابة والتوجيه¹، وتقضي بأن يكون للمتبوع السيطرة والخضوع من التابع².

وعليه تتحقق علاقة التبعية بين مالك السفينة وتابعيه إذا كان يمارسه عليهم سلطة فعلية ترجع هذه الأخيرة إلى عقد العمل البحري الذي يربط بينهم³، إذ أن وكيل السفينة يلتزم بتطبيق أوامر و تعليمات مجهز السفينة و يتم التزاماته بعناية تبعا لعقد الوكالة، ويكون أيضا الربان ملتزما بأوامر وتعليمات مالك السفينة المجهز⁴.
وقد لا يكون مالك السفينة حرا في اختيار تابعه إلا انه يكون مسؤولا عن أعماله كالمرشد الذي تعينه المؤسسة المينائية⁵.

ثانيا: وقوع خطأ من التابع أثناء أدائه لوظيفته أو بمناسبةها

يسأل مالك السفينة عن أخطاء تابعه لوجود علاقة وثيقة بين هذا الأخير والوظيفة إذ أن الوظيفة هي السبب المباشر للخطأ⁶.

وعليه الأخطاء التي يرتكبها التابعون خارج إطار الوظيفة لا يتحملها مالك السفينة وهذا ما نصت عليه المادة 617 من القانون البحري الجزائري والتي كان مضمونها كما يلي: "يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته مهامه بمقتضى أحكام القانون العام".

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني، ج1، دار النهضة العربية للنشر، 1966، 850-861.

² قيجاجي مراد، مسؤولية المتبوع في القانون المدني الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2003، ص 42.

³ أنور سلطان، النظرية العامة للالتزام: أحكام الالتزام، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص145.

⁴ المادة 584 ، 614 من القانون البحري الجزائري.

⁵ المادة 136 من القانون المدني الجزائري.

⁶ حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية: المسؤولية عن فعل الغير، ج4، دار وائل للنشر، ط1، 2006، ص311.

الفرع الرابع: أساس مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

اختلف الفقهاء حول الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه و ظهرت عدة نظريات أهمها النظرية الشخصية (أولا) والنظرية الموضوعية (ثانيا).

أولا: النظرية الشخصية

يؤسس أنصار هذه النظرية مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه على أساس القواعد العامة في القانون المدني إذ أن مسؤوليته مفترضة تقوم على خطأ مفترض من جانبه، إذ أن خطئه يستتبع الافتراض بأن المتبوع لم يحسن اختياره أو قصر في توجيهه وملاحظته¹.

ومسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه تقوم على أساس وجود خطأ وضرر وعلاقة سببية، ولا يستطيع مالك السفينة أن ينفي مسؤوليته بنفي العلاقة السببية بين الضرر والخطأ المفترض من جانبه بل نفي علاقة السببية بين خطأ التابع والضرر لان مسؤولية المتبوع لا تقوم إلا إذا تم إثبات مسؤولية التابع².

و انتقد هذا الرأي الذي يؤسس مسؤولية مالك السفينة على القواعد العامة إذ لا يمكن إعمالها لانعدام الرقابة و التوجيه في علاقة مالك السفينة بتابعيه و هذا العنصر غير متيسر في الملاحة البحرية لأن وضع مالك السفينة مع الربان ليس هو وضع المتبوع العادي في القواعد العامة³، وتأسيس مسؤولية مالك السفينة على هذه القواعد فيها ظلم له نظرا للتكاليف الكبيرة التي يتحملها بسبب الأضرار الناشئة عن أخطاء تابعيه⁴.

¹عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية، دار منشورات عويدات، بيروت، لبنان، ط 1، 1980، ص104.

عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المرجع السابق، ص885².

نفن بدر الدين سطاتس، المرجع السابق، ص117³.

المرجع نفسه، ص119⁴.

ثانيا: النظرية الموضوعية

انقسم أنصار هذه النظرية إلى قسمين؛ قسم أسس مسؤولية مالك السفينة على نظرية تحمل التبعة و آخر على نظرية الضمان.

1. نظرية تحمل التبعة

يسأل مالك السفينة حسب هذه النظرية عن الأضرار التي تتسبب فيها سفينته والناشئة عن خطأ من تابعه لأنه استفاد من نشاطه فيتعين عليه تحمل تبعه ذلك النشاط¹.

تعرضت هذه النظرية للنقد من هذه الانتقادات أن التابع في النهاية هو الذي يتحمل المسؤولية وحده²، إضافة إلى جعل مالك السفينة يتحمل كل الأضرار اللاحقة بالغير عند ممارسته لنشاطه سيؤدي إلى امتناعه عن الاستثمار البحري³.

2. نظرية الضمان

تؤسس هذه النظرية مسؤولية مالك السفينة على الضمان لا الخطأ، وعليه مالك السفينة يضمن للمضرور ما لحقه من ضرر بفعل نشاطه التجاري رغم مشروعية هذا الأخير قانونا⁴.

¹ محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص673.

عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المرجع السابق، ص870².

أحمد شوقي، المرجع السابق، ص22³.

⁴ سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، مطبعة السلام، مصر، ط5، 1988، ص612.

المبحث الثاني: المسؤولية المحدودة لمالك السفينة

هناك خاصية ذاتية يتميز بها القانون البحري و هي المسؤولية المحدودة لمالك السفينة ونظمت عدة اتفاقيات هذه المسؤولية وتبناها كذلك المشرع الجزائري كغيره من التشريعات الأخرى و فيما يلي سنتطرق إلى هذه الخاصية.

لذا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: مفهوم مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة.

المطلب الثاني: تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية و القانون البحري الجزائري.

المطلب الأول: مفهوم مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة

تطرق بعض الفقهاء إلى تعريف مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة وبينوا أساسه التاريخي، وتم تحديد صورته و طبيعته القانونية.

لذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: تعريف مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة و أساسه التاريخي.

الفرع الثاني: صور مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة و طبيعته القانونية.

الفرع الأول: تعريف مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة وأساسه التاريخي

سنتطرق فيما يلي إلى تعريف مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة (أولا) ثم أساسه التاريخي (ثانيا).

أولاً: تعريف مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة

بالرجوع للأصل العام للمسؤولية يكون مالك السفينة مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها شخصياً أو أخطاء تابعيه إذ تكون جميع أمواله ضامنة للوفاء بمبالغ التعويض.

غير أن العرف البحري و التشريعات البحرية خرجت عن هذه القواعد فأعطت لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته وهذا ما نصت عليه المادة 92 من القانون البحري الجزائري و التي جاء فيها ما يلي: " يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير..." ، يكون هذا التحديد عن طريق ترك السفينة و الأجرة للدائنين ويسمى هذا بالتحديد الشامل¹.

وحاول الفقه تفسير الأخذ بهذا المبدأ بعدة مبررات أهمها أن الملاحة البحرية محفوفة بالمخاطر التي قد تأتي على جميع أموال المجهز²، إضافة إلا أن تحديد المسؤولية من شأنها التشجيع على استثمار رؤوس الأموال في الاستغلال البحري و تخفيض أجور الشحن و نمو التجارة الدولية³.

ثانياً: الأساس التاريخي لمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة

فكرة تحديد مسؤولية مالك السفينة فكرة قديمة تطورت تدريجياً لتصل للقاعدة الحالية، وساد هذا المبدأ باعتباره عرفاً تجارياً، ففي العصور الوسطى عرف عقد التوصية والذي بمقتضاه يتفق شخصان على أن يقدم احدها حصة مالية لا يسأل إلا في حدودها والآخر يقدم عمله ويسأل في كامل ذمته المالية واعتبر العقد المبرم بين مالك السفينة والربان عقد توصية إذ أن الربان يقدم عملاً ويسأل مسؤولية مطلقة ومالك السفينة يقدم السفينة وله أن يتخلص من المسؤولية بتركها⁴.

محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص185.¹

مصطفى كمال طه، الوجيز في شرح القانون المدني، المرجع السابق، ص165.²

مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، 1991، ص115.³

مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص134.⁴

الفرع الثاني: صور مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة و طبيعته القانونية

تعددت صور مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة في ثلاث صور (أولاً)، و حددت التشريعات القانونية طبيعة هذا المبدأ لكي لا يحصل نزاع (ثانياً).

أولاً: صور مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة

تتمثل صور مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة فيما يلي:

1. نظام التحديد العيني

أخذت به الأنظمة اللاتينية ويعتبر من أقدم النظم في تحديد مسؤولية مالك السفينة، تتحدد فيه مسؤولية مالك السفينة بالسفينة عينها وله أن يتخلص من هذه المسؤولية بترك السفينة و لأجرة للدائنين¹.

ويتمتع بالحق في تحديد المسؤولية وفق هذا النظام مالك السفينة دون غيره فهو فقط الذي يستطيع ترك السفينة لأنه مالكاها².

2. نظام التحديد الجزافي

في هذا النظام يوضع حد أقصى لمبالغ التعويض الملزم بدفعها مالك السفينة، تتحدد هذه المبالغ تحديدا جزافيا على أساس مقدار حمولة السفينة و نوعية الضرر؛ أو على أساس قسمة السفينة عند الحادث وأجرتها، وأخذت بهذا النظام معظم التشريعات الانجلوسكسونية³.

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط 1، 2001، ص 200.

طالب موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2004، ص 62.

محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 180.

3. الثروة البحرية

تبنت هذا النظام القوانين الألمانية، وطبقا لهذا النظام مسؤولية مالك السفينة ليست مسؤولية شخصية ترد على ذمة المالك بل مسؤولية عينية ترد على السفينة باعتبارها ذمة مالية مستقلة ومنفصلة لها حقوقها والتزاماتها المتعلقة بها بحيث لا يكون للدائنين البحرين إلا التنفيذ على الذمة البحرية دون غيرها من أموال المالك¹.

ثانيا: الطبيعة القانونية لمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة

جعلت التشريعات الدولية والعربية المسؤولية المحدودة لمالك السفينة من النظام العام، ولم يترك ذلك لرغبة الأطراف المتعاقدة².

وبالرجوع للمشرع الجزائري نجده وضع حدودا قصوى للتعويض الملزم بدفعه مالك السفينة وهذا ما يفهم من نص المادة 122 من القانون البحري والتي نصت على ما يلي: "لا يمكن أن يزيد المبلغ الإجمالي للمسؤولية عن الأضرار المحددة للمالك عن المبالغ المحددة وفقا لنص المادة 96 المذكورة سابقا".

المطلب الثاني: تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري

من بين الاتفاقيات التي عالجت موضوع تحديد مسؤولية مالك السفينة نجد اتفاقية بروكسل لعام 1924 التي تعدلت باتفاقية جديدة أبرمت في 10 أكتوبر 1957 و الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك البواخر، هذه الأخيرة تعرضت للانتقادات فجاءت اتفاقية أخرى تنظم المسؤولية المحدودة لمالك السفينة تمثلت في اتفاقية لندن لعام 1976 و الخاصة بالمطالبات البحرية.

نشير إلى أن هذه الاتفاقيات لا تخضع لها بعض السفن نظرا لنوعية الأخطار التي تنشأ عن استغلالها.

هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الأزراطية، مصر، 2004، ص174. ¹

محمد خالد المروني، المرجع السابق، ص262. ²

إن المشرع الجزائري قد تبنى هذه المسؤولية وقننها في القانون البحري لذا سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع:

الفرع الأول: النظام العام لتحديد المسؤولية .

الفرع الثاني : النظام الخاص لتحديد المسؤولية

الفرع الثالث: تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري.

الفرع الأول: النظام العام لتحديد المسؤولية

يتمثل النظام العام لتحديد المسؤولية في اتفاقية بروكسل لعام 1957 المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية (أولا) واتفاقية لندن لعام 1976 الخاصة بالمطالبات البحرية.

أولا: تحديد مسؤولية مالك السفينة وفق اتفاقية بروكسل لعام 1957

عاجت اتفاقية بروكسل لعام 1957 موضوع المسؤولية المحدودة لمالك السفينة، واشتملت على أحكام عديدة سنذكرها فيما يلي:

1. الديون الخاضعة لتحديد المسؤولية

حددت المادة الأولى الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام 1957 الديون التي يمكن لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته بشأنها بمبلغ الوارد في المادة الثالثة وتتمثل هذه الديون في:

- الديون الناشئة عن الوفاة و الإصابات الجسدية والمتعلقة بمتوفى أو مصاب يوجد على ظهر السفينة عند إصابته وكان تواجهه بناء على عقد نقل فان كان هذا الشخص متسلا أو متخفيا يسقط حق مالك السفينة في التحديد.

- أي التزام أو مسؤولية توجبها القوانين المتعلقة برفع حطام أو تعويم أو تدمير سفينة جنحت أو غرقت أو ارتطمت بما في ذلك كل ما يوجد على متنها، وكذلك أي

التزام أو مسؤولية ناجمة عن أضرار سببتها السفينة لمنشآت الموانئ والأحواض والممرات المائية¹.

وقد حددت المادة 1/3 من نفس الاتفاقية مبالغ التحديد وهي كالآتي:

- إذا ترتب عن الحادث تعويضات مادية يقدر المبلغ الإجمالي بـ 1000 فرنك عن كل برميل من حمولة السفينة.

- إذا ترتب عن الحادث تعويضات جسدية يقدر المبلغ الإجمالي بـ 3100 فرنك عن كل برميل من حمولة السفينة.

- إذا ترتب عن الحادث اضرار جسدية ومادية في آن واحد يقدر المبلغ الإجمالي بـ 3100 فرنك عن كل برميل من حمولة السفينة، يخص منه مبلغ 2200 فرنك من حمولة السفينة الصافية لتسديد ديون الأضرار الجسدية والباقي لسداد ديون الأضرار المادية، وان لم يكفي الجزء الأول يضاف لديون التعويضات المادية².

2. الديون التي لا تخضع لتحديد المسؤولية

تتمثل الديون المستثناة من التحديد في:

- ديون الإسعاف أو الإنقاذ أو المساهمة في الخسائر المشتركة.

- ديون الربان والطاقم وأي شخص يخدم السفينة بموجب عقد وكذا ديون ورثتهم وذوي حقوقهم³.

المادة 1/1 من اتفاقية بروكسل لعام 1957 الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية.¹

المادة 1/3 من نفس الاتفاقية.²

المادة 1/4/أب من نفس الاتفاقية.³

3. المستفيدين من التحديد

حددت اتفاقية بروكسل لعام 1957 أشخاص محددين أعطت لهم الحق في تحديد المسؤولية أولهم مالك السفينة إلا إذا كان الحادث قد نشأ بسبب خطأ شخصي منه¹. و منح الحق في التحديد أيضا للمجهز و المستأجر و المجهز المدير و الربان و الطاقم البحري، و لهم الحق في التحديد حتى لو كان الدين ناشئا عن خطأ شخصي منهم غير أن هذا التحديد يسقط إذا كان لهم حق ملكية في السفينة أو تم استغلالها من طرفهم².

ثانيا: تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا لاتفاقية لندن

نظرا للنقد الذي تعرضت له اتفاقية بروكسل لعام 1957 من بينها قلة مبالغ التحديد، وتم تعديلها باتفاقية أخرى تمثلت في اتفاقية لندن الخاصة بالمطالبات البحرية المبرمة في 19/11/1976.

وسنتطرق فيما يلي إلى نطاق تطبيق هذه الاتفاقية ثم أساس المسؤولية وأخيرا إجراءات تحديد المسؤولية.

1. نطاق تطبيق اتفاقية لندن لعام 1976

تنطبق الاتفاقية كلما طلب شخص من المستفيدين من تحديد المسؤولية ذلك ، و يطبق نظام التحديد على السفن المعدة للملاحة البحرية في المياه الداخلية و التي تنقل حمولتها عن 300 طن، و لا تنطبق على العوامات و المنصات المعدة للاستكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحر و السفن المبنية و المهياة للحفر شرط أن تكون الدول قد نصت في قوانينها على حد أكبر للمسؤولية الوارد في المادة 6 من هذه الاتفاقية أو أن قوانينها تنص على نظام ينطبق على هذه السفن،

المادة 1/1 من اتفاقية بروكسل لعام 1957.¹

المادة 2/6 من نفس الاتفاقية.²

و يجوز للدول المتعاقدة استبعاد تطبيق هذه الاتفاقية على أي شخص ورد في المادة الأولى لا يكون له مقر رئيسي في إحدى الدول المتعاقدة و احتج بالتحديد؛ و أي سفينة تطلب رفع الحجز عنها أو تحديد المسؤولية بخصوصها و تكون غير رافعة لعلم إحدى الدول المتعاقدة¹.

2. نطاق تحديد المسؤولية

يشمل نطاق تحديد المسؤولية المستفيدين من التحديد والديون التي لا تخضع للتحديد وكذا الديون المستتناة من التحديد.

أ- المستفيدين من تحديد المسؤولية

جاءت اتفاقية لندن وزادت من عدد الأشخاص المستفيدين من تحديد المسؤولية فأدرجت إلى جانب مالك السفينة² وتابعيه، المنقذ³.

ونصت المادة 1/2 هـ، و، د على العمليات التي يشملها الإنقاذ وتتمثل في:

- المطالبات المتعلقة بإعادة تعويم و إزالة حطام أو تدمير سفينة غرقت أو جنحت أو حطمت أو هجرت بما في ذلك ما يوجد على متنها.

- المطالبات المتعلقة بإزاحة أو تدمير أو إزالة خطر بضاعة السفينة.

- الدعاوي المرفوعة ضد شخص آخر غير المسؤول عن التدابير المتخذة لمنع أو القليل من الضرر والتي يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عنها⁴.

المادة 5/4/2/15 من اتفاقية لندن لعام 1976 الخاصة بالمطالبات البحرية.¹

عرفته المادة 2/1 من نفس الاتفاقية على انه مالك السفينة، المستأجر، مدير السفينة.²

³ عرفته المادة 3/1 من نفس الاتفاقية بأنه أي شخص يقدم خدمات لها صلة بعمليات الإنقاذ المشار إليها في المادة 1/2 د، هـ، و.

المادة 1/2 هـ، و، ي من اتفاقية لندن لعام 1976.⁴

ب- الديون الخاضعة لتحديد المسؤولية

نصت المادة 1/2 من اتفاقية لندن لعام 1957 على الالتزامات الخاضعة لتحديد المسؤولية وتتمثل في:

- الديون المترتبة عن الوفاة والإصابات الجسدية واللاحقة بالملكات.
- الديون المترتبة عن أي خسارة ناتجة عن التأخير في النقل.
- الديون المتعلقة برفع حطام أو إزالة أو تدمير أو تعويم سفينة غرقت أو جنحت أو تحطمت بما في ذلك كل ما يوجد على متنها.
- الديون المتعلقة بنقل أو تدمير سفينة أو القضاء على خطورتها.
- الديون التي يلتزم بها شخص آخر غير المسؤول عن الأضرار والمترتبة عن تدابير اتخذت لمنع أو التقليل من الأضرار والتي يمكن لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بخصوصها.

ج- الديون المستثناة من التحديد

حصرت المادة 3 من الاتفاقية الديون التي تكون فيها مسؤولية مالك السفينة مطلقة وهي كما يلي:

- الديون المترتبة عن الإنقاذ أو المساعدة أو المساهمة في الخسائر المشتركة.
- الديون المترتبة عن أضرار التلوث بالمحروقات.
- الديون الناتجة عن الأضرار الذرية.
- حقوق تابعي مالك السفينة أو المنقذ وكذا حقوق ورثتهم و أي شخص آخر يكون له الحق في المطالبة بهذه الديون¹.

المادة 3 من اتفاقية لندن لعام 1976.¹

3. حدود المسؤولية

تضمنت المادة 6 و7 من اتفاقية لندن لعام 1976 حدود المسؤولية، حيث تناولت المادة 6 الحدود العامة أما المادة 7 فتناولت حدود دعاوي الركاب.

أ- الحدود العامة للمسؤولية

تتمثل في الديون الناشئة عن الوفاة أو الإصابات البدنية والديون الأخرى نصت عليها المادة 4/6 من الاتفاقية وهي كما يلي:

"... (1) بالنسبة للديون الناشئة عن الوفاة أو الأضرار البدنية لغير ركاب السفينة

-33000 وحدة حسابية بالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها عن 500 طن.

- بالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها عن 500 طن يضاف المبلغ التالي إلى المبلغ المذكور في (1)

• لكل طن من 501 إلى 3000 طن - 500 وحدة حسابية.

• لكل طن من 3001 إلى 30000 طن - 333 وحدة حسابية.

• لكل طن يزيد عن 70000 - 167 وحدة حسابية.

(2) مبالغ الديون الأخرى الناشئة عن غير الوفاة أو الأضرار البدنية

-176000 وحدة حسابية بالنسبة للسفينة التي لا تزيد حمولتها عن 500 طن.

- بالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها عن 500 طن تضاف المبالغ التالية إلى تلك المذكورة في الفقرة (1)

• لكل طن من 501 إلى 300 طن - 137 وحدة حسابية.

• لكل طن من 3001 إلى 70000 طن - 125 وحدة حسابية.

• لكل طن يزيد عن 70000 - 83 وحدة حسابية"

ب- حدود المسؤولية بالنسبة لدعاوي الركاب

تحسب الحدود هنا على أساس عدد الرؤوس أي 46666 وحدة حسابية تضرب في عدد المسافرين على إلا يتجاوز 25 مليون وحدة حسابية¹.

ج- طريقة حساب حدود المسؤولية

اعتمدت اتفاقية لندن لعام 1976 فيما يتعلق بوحدة حساب مبالغ التحديد وكما هو معرف من صندوق النقد الدولي بحقوق السحب ويتم تحويل المبالغ الواردة في المادتين 6 و 7 السالفة الذكر إلى العملة الوطنية².

هذا بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، إما الغير أعضاء فيه و التي تمنع قوانينها تطبيق أحكام الفقرة الأولى يجوز لها أن تعلن عند التوقيع أو المصادقة أو الانضمام أو في أي وقت آخر على أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في

هذه المعاهدة ستكون وفق المادة 2/8 والتي جاء فيها ما يلي:

" (1) فيما يتعلق بالمادة (6) الفقرة (1) مبلغ

(أ) 5 مليون وحدة نقدية لسفينة ولا تزيد حمولتها عن 500 طن.

(ب) لسفينة تزيد حمولتها عن ذلك يضاف المبلغ الآتي إلى المبلغ المذكور في (1)

• لكل 3001 إلى 3000 طن - 7500 وحدة نقدية.

• لكل 30001 إلى 70000 طن - 3750 وحدة نقدية.

• لكل طن يزيد عن 70000 طن - 2500 وحدة حسابية.

¹ المادة 7 من اتفاقية لندن لعام 1976.

² حقوق السحب الخاصة هي نظام جديد أنشأه صندوق النقد الدولي لحل مشكلة نقص السيولة ويحدد الصندوق قيمته على أساس متوسط سعر مجموع عملات معينة هي الدولار الأمريكي والجنيه الإسترليني والفرنك الفرنسي والين الياباني. أشار إليه محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 288.

(2) فيما يتعلق بالمادة (6) الفقرة (1) يكون مبلغ التعويض عن الدعاوي الأخرى كالاتي:

• لكل طن من 501 إلى 30000 طن - 2500 وحدة نقدية.

• لكل 3001 إلى 70000 طن - 18500 وحدة نقدية.

• لكل طن يزيد عن 70000 طن - 1250 وحدة نقدية.

(3) فيما يتعلق بالمادة (6) الفقرة (1) يكون مبلغ 700000 وحدة نقدية مضروبة في عدد الركاب المسموح للسفينة نقلهم طبقا لشهادتها بما لا يتجاوز 375 مليون وحدة نقدية ."

ونلاحظ أن المادة 2/1/9 من الاتفاقية تقضي بتطبيق حدود المسؤولية المقررة وفقا لنص المادة 6 و7 على مجموع الديون الناجمة عن حادث واحد ضد الشخص أو الأشخاص الذين لهم الحق في التمسك بتحديد المسؤولية أو أي شخص يكون مسؤولا عن أفعاله أو إهماله أو خطئه¹.

د-كيفية توزيع مبالغ التحديد

استناد لما تطرقنا له سابقا نجد أن الاتفاقية قد قسمت المسؤولية إلى مجموعات؛ المجموعة الأولى تتعلق بالديون الناشئة عن الوفاة والإصابات البدنية.

والمجموعة الثانية تتعلق بدعاوي الأخرى و المجموعة الأخيرة تتعلق بدعاوي الركاب.

يتم توزيع مبلغ التحديد في كل المجموعات الثلاثة حسب نسبة كل دين، وإذا لم يكفي المبلغ المخصص للوفاء بالديون الناشئة عن الوفاة و الإصابات البدنية الباقي يشترك في المبلغ المخصص لباقي الديون الأخرى².

المادة 2/1/9 من اتفاقية لندن لعام 1976.¹

المادة 2/1/12 من نفس الاتفاقية.²

4. إجراءات تحديد المسؤولية

يتمثل أول إجراء في تحديد المسؤولية هي التمسك بالتحديد؛ لأن تحديد المسؤولية ليس من النظام العام فالمحكمة لا تقضي به من تلقاء نفسها ولا يقع بقوة القانون¹.

والثاني يتمثل في إنشاء صندوق يمثل حدا لمسؤوليته سواء أمام المحكمة أو الجهة المختصة في أي دولة تكون طرف في المعاهدة، وينشأ هذا الصندوق لسداد الديون التي جرى تحديدها و يتكون من المبالغ الواردة في نص المادة 6 و7، وينشأ بإيداع المبلغ أو تقديم ضمان مقبول وفقا لتشريع الدولة المتعاقدة التي أنشئ الصندوق فيها واعتبرته مناسباً لذلك².

ويترتب على إنشاء هذا الصندوق انه لا يجوز لأي شخص يطالب ضد هذا الصندوق أن يتخذ أي إجراء على الأموال الأخرى لمن أنشئ الصندوق لحسابه، ويحق للمدين الذي أنشئ الصندوق لحسابه أن يطلب رفع الحجز من على سفينته أو الأموال الأخرى شرط أن يكون الصندوق قد تم إنشائه إما في ما في الميناء الذي وقع فيه الحادث؛ أو في ميناء التفريغ إذا تعلق الأمر بالبضاعة؛ أو في ميناء الرسو إذا وقع الحاد خارج الميناء؛ أو في ميناء الدولة التي وقع فيها الحجز³.

محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص185. ¹

المادة 2/1/11 من اتفاقية لندن لعام 1976. ²

المادة 2/1/13 من نفس الاتفاقية. ³

الفرع الثاني: النظام الخاص لتحديد المسؤولية

استثنى المشرع الدولي تطبيق القواعد العامة لتحديد مسؤولية مالك السفينة و أخضعها لأحكام خاصة نظرا لدرجة خطورة الأضرار التي تسببها و عدم قدرة الأحكام العامة على تغطيتها، و يتعلق الأمر بالمسؤولية المحدودة لمستغل السفينة الذرية (أولا) و مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالمحروقات (ثانيا).

أولا: المسؤولية المحدودة لمستغل السفينة الذرية و ضمانها المالي

حدد المشرع الدولي مسؤولية مستغل السفن الذرية واشترط للاستفادة من التحديد تقديم ضمان مالي.

1. المسؤولية المحدودة لمستغل السفينة الذرية

فصدت معاهدة خاصة بهذا الشأن عام 1962، ولم تدخل هذه المعاهدة حيز النفاذ لعدم المصادقة عليها من الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا وهو شرط لنفاذها¹ حددت مسؤولية مستغل السفينة الذرية بمبلغ 1500 مليون فرنك عن كل حدث ذري؛ ويتكرر المبلغ كلما تكرر الحادث².

وللمستغل تحديد مسؤوليته الناشئة عن خطئه الشخصي أو خطأ تابعيه ولو كان جسما، ويستفيد من تحديد المسؤولية إضافة إلى مستغل السفينة الذرية المضرور إذ بإمكانه عن طرق التحديد الحصول على تعويض من الدولة المتعاقدة في حالة إعسار المستغل³.

مصطفى كمال طه، القانون البحري، ص187.¹

المادة 1/3 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية لعام 1962.²

محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص196.³

2. الضمان المالي الإجباري

فرضت معاهدة 1962 الخاصة بمستغل السفن الذرية على هذا الأخير إبرام تأمين أو تقديم ضمان مالي تحدده الدولة ليستفيد من التحديد¹.

و إن تجاوز الضرر مبلغ التأمين تلتزم الدولة المتعاقدة إكمال مبلغ التعويض إلى الحد المبين في المعاهدة، وتدخل الدولة هنا كان لصالح المضرور لان التأمين قد يستبعد من نطاقه بعض الأخطار كالقوة القاهرة مما يتعذر الحصول على التعويض، وعليه لابد من ضمان الدولة لهذه المسؤولية².

ثانيا: تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار الناشئة عن التلوث بالمحروقات و ضمانها المالي

1. تحديد مسؤولية مالك السفينة عن اضرار التلوث بالمحروقات

حددت مسؤولية مالك السفينة بمبلغ 2000 فرنك شرط ألا يزيد في أي حال عن 210 مليون فرنك³.

وبعد تعديل معاهدة بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية باتفاقية لندن لعام 1975 استبدل الفرنك بحقوق السحب نظرا للأضرار الكبير التي خلفها حادث اموكوكاديس لعام 1978 والتي لم تغطي حدود هذه الأضرار⁴.

2. الضمان المالي

ألزمت المعاهدة مالك السفينة التي تحمل أكثر من 2000 طن من الزيت سائبا كحمولة أن يعقد تأمينا أو يقدم ضمان آخر كضمان بنك أو شهادة مقدمة من

المادة 3/2 من معاهدة بروكسل لعام 1962 الخاصة بمسؤولية مستغل السفينة الذرية.¹

علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 175.²

المادة 1/5 من معاهدة بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية لعام 1969.³

محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 217.⁴

مؤسسة دولية من اجل التعويض عن ضرر التلوث بمبلغ يعادل حدود مسؤوليته و بعد هذا تسلم الدولة شهادة تدل على أن التامين ساري المفعول¹.

الفرع الثالث: تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري

أخذ المشرع الجزائري كغيره من التشريعات الأخرى بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة، و هذا ما نصت عليه المادة 92 والتي جاء فيها ما يلي: "يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير لأجل الديون الناتجة عن أحد الأسباب المذكورة في المادة التالية إلا إذا ثبت أن الخطأ كان متعلقا به".

عالج هذا الموضوع في الباب الأول تحت عنوان الملاحة البحرية، الفصل الثاني تحت عنوان السفينة، القسم الرابع تحت عنوان مسؤولية مالكي السفن، من المواد 92 إلى 116.

أولاً: مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص والأموال

سنتطرق هنا إلى نطاق تحديد المسؤولية ثم حدودها.

1. نطاق تحديد المسؤولية

يشمل نطاق تحديد المسؤولية المستفيد من التحديد والديون الخاضعة و المستثناة من التحديد.

أ-المستفيدين من التحديد

يستفيد من تحديد المسؤولية مالك السفينة و مستأجرها و المجهز والمجهز المدير والرباط وأعضاء الطاقم البحري ومن ينوب عن المالك والمستأجر والمجهز أو المجهز المدير بصفتهم قائمين بمهامه على غرار مالك السفينة².

المادة 2/7 من اتفاقية من معاهدة بروكسل لعام 1969.¹

المادة 111 من القانون البحري الجزائري.²

ويستطيع مالك السفينة والريان والطاقم البحري تحديد مسؤوليتهم حتى لو ارتكبوا خطأ شخصاً عكس مالك السفينة الذي يسقط حقه في التحديد إذا كان الضرر صادر عن خطأ شخصي منه، وليستفيدوا من التحديد هناك شرط يتمثل في ألا يكونوا مالكي السفينة أو شركاء في ملكيتها¹.

ب- الديون الخاضعة لتحديد المسؤولية

حصر المشرع الجزائري الديون التي يجوز تحديد المسؤولية عنها في نص المادة 93 من القانون البحري الجزائري و هي نفس الديون المنصوص عليها في معاهدة بروكسل لعام 1957 ومعاهدة لندن لعام 1976 و تتمثل في:

-الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص موجود على متن السفينة لأجل نقله، والفقدان والأضرار التي تتعلق بالأموال الموجودة على متنها.

- الموت أو الإصابة الجسمانية لأي شخص موجود في البحر أو البر والفقدان والأضرار الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ أي شخص موجود على متن السفينة ويكون مالكا مسؤولاً عنه شرط أن يكون هذا الإهمال أو خطأ متعلقاً بالملاحة أو إدارة السفينة أو الشحن أو تفريغ الحمولة أو صعود ونزول الركاب.

- كل التزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة واللاحقة بموانئ وأحواض السفن و خطوطها².

ج- الديون المستثناة من التحديد

اشتملت المادة 94 من القانون البحري الجزائري على الديون التي لا تخضع لتحديد

المسؤولية و هي كما يلي:

المادة 113 من القانون البحري الجزائري.¹

المادة 93 من القانون البحري الجزائري.²

- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ أو المساهمة في الخسائر المشتركة، وكذا ديون الدولة أولية مؤسسة عمومية أخرى قامت في مكان المالك بتعويم أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة أو أصيبت بجنوح أو تم التخلي عنها بما في ذلك كل ما يوجد على متنها أو كان يوجد.
- الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام.
- ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل¹.

2. حدود المسؤولية

لم يبين المشرع الجزائري كيفية أو طريقة تحديد مبالغ التعويض وإنما اكتفى بقوله في نص المادة 96 من القانون البحري الجزائري: " يحدد المبلغ الذي يمكن لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته على أساسها في كل حالة حسب قواعد الاتفاقيات الدولية الخاصة بتوحيد مسؤولية مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفا فيها".

ما يفهم من هذا النص أن المشرع الجزائري أحال فيما يخص كيفية تحديد المسؤولية إلى اتفاقية بروكسل لعام 1957 ومعاهدة لندن لعام 1976.

ثانيا: تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحري بالوقود

سلك المشرع الجزائري نفس مسلك الاتفاقيات الدولية التي عالجت موضوع التلوث بالوقود ونص على موضوع التلوث بالوقود محددًا مسؤولية مالك السفينة عن تسرب الوقود المسبب لضرر التلوث².

المادة 96 من القانون البحري الجزائري¹.

² قرشوش عبد العزيز، "مسؤولية مالك السفينة عن اضرار التلوث بالوقود"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، الجزائر، عدد11، 2018، ص107.

أقر بحق مالك السفينة الناقلة للبترول بدون تنظيم كحمولة في تحديد المسؤولية بمبلغ محدد حسب الاتفاقيات التي تكو الجزائر طرفا فيها، ويسقط حقه في التحديد إذا ارتكب خطأ شخصيا¹.

اشترط لنهاذ التحديد تقديم مالك السفينة لضمان مالي لا يتعدى حد مسؤوليته لدى المحكمة المختصة، إذ يلتزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة إنشاء تامين أو تقديم كفالة مالية مثل ضمان مصرفي أو شهادة صادرة عن صندوق النقد الدولي للتعويض بمبلغ يحدد طبقا لحدود المسؤولية الواردة في المادة 121².

يوزع المال المخصص لدى المحكمة كضمان بين الدائنين في توزيع المال، وتكون له حصة كواحد منهم إذا صرف أموالا بمحض إرادته لغرض تجنب التلوث أو الحد منه إذا كانت معقولة³.

وبمجرد إنشاء التامين أو الكفالة المالية تقوم السلطات الإدارية المختصة بمنح وتسليم شهادات تتضمن الإقرار بوجود التامين أو الضمان المالي الساري المفعول⁴.

المادة 121 و المادة 122 من القانون البحري الجزائري¹.

المادة 130 من القانون البحري الجزائري².

محمود شحات، المختصر في القانون البحري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص169³.

المادة 131 من القانون البحري الجزائري⁴.

ملخص

تكون مسؤولية مالك السفينة خاضعة للقواعد العامة المتعلقة بالمسؤولية المدنية من حيث شروطها والأساس القانوني الذي تقوم عليه، سواء كانت ناجمة عن أخطائه الشخصية أو أخطاء تابعيه.

لكن هذه المسؤولية كانت لها ميزة، إذ منحت التشريعات البحرية لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته وضبطتها بأحكام عن طريق اتفاقيات عالجت هذا الموضوع ، وتبني المشرع الجزائري مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة كغيره من التشريعات الأخرى.

الفصل الثاني:

دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

كفل القانون للشخص عندما تلحق به أضرار، الحق في الحصول على التعويض، وذلك باللجوء إلى القضاء أو ما يُسمى بالمطالبة القضائية، فيقوم بإتباع إجراءات معينة حددها المشرع الجزائري، ومنه يكون له حق في رفع الدعوى إذا ما قامت مسؤولية مالك السفينة ولحق به ضرر.

ويستطيع مالك السفينة التخلص من هذه المسؤولية حتى لو تحققت أركانها، وعليه ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: أحكام دعوى مسؤولية مالك السفينة.

المبحث الثاني: وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة.

المبحث الأول: أحكام دعوى مسؤولية مالك السفينة

عند استغلال السفينة، قد ينطوي هذا الاستغلال على أخطار تسبب أضرار للغير. فيحق هنا لهذا الأخير رفع دعوى قضائية لجبر ضرر وحصوله على التعويض، ويفرض رفع الدعوى تحديد الجهة القضائية المختصة للفصل في هذا النزاع والذي يختلف باختلاف نوع الدعوى لذا سنقسم هذا المبحث لمطلبين:

المطلب الأول: أنواع دعاوى مسؤولية مالك السفينة.

المطلب الثاني: الجهة المختصة للفصل في دعوى مسؤولية مالك السفينة.

المطلب الأول: أنواع دعاوى مسؤولية مالك السفينة

سندرس في هذا المبحث ثلاث أنواع من الدعاوى التي ترفع على مالك السفينة، منه ما هو ناشئ عن الالتزامات التعاقدية، ومنها ما هو ناشئ عن ضرر التلوث البحري، وأخرى ناشئة عن التصادم البحري، لذا سنقسم هذا المطلب لثلاثة فروع.

الفرع الأول: دعوى مالك السفينة عن الالتزامات التعاقدية.

الفرع الثاني: دعوى مالك السفينة عن التلوث البحري بالوقود.

الفرع الثالث: دعوى مالك السفينة عن التصادم البحري.

الفرع الأول: دعوى مالك السفينة عن الالتزامات التعاقدية.

يقوم مالك السفينة (المجهز) باستغلال هذه الأخيرة إما في نقل الأشخاص أو نقل البضائع بموجب عقد، وعليه يكون ملزماً بتنفيذ الالتزامات التعاقدية ويكتسب بذلك صفة الناقل البحري وإن أخل بها يلزم التعويض، وللمضروب الحق في رفع دعوى قضائية لجبر الضرر الذي لحق به، وعليه سنتطرق في هذا الفرع إلى دعوى مسؤولية مالك السفينة عن نقل البضائع (أولاً) ثم دعوى مسؤولية مالك السفينة عن نقل المسافرين (ثانياً).

أولاً: دعوى مسؤولية مالك السفينة عن نقل البضائع

منح المشرع الجزائري للمضروب الحق في اللجوء إلى القضاء لجبر ضرره، ووجب عليه عند رفع دعواه إتباع إجراءات معنية نص عليها قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، متى توفرت شروط وإجراءات نص عليها القانون البحري الجزائري.

ولقد اهتم المشرع الجزائري بعقد نقل البضائع ووضع له قواعد خاصة تحكمه، وكذا قواعد خاصة تنظم النزاعات الناشئة عنه التي تكون راجعة لعدم تنفيذه لالتزامه، والمتمثل في إيصال البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه في المكان و الميعاد المتفق عليه، وفي الحالة الموصوفة في سند الشحن، و هذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة إذا لم تتحقق تقوم مسؤوليته، و متى قامت هذه المسؤولية وتحققت عناصرها (وجود الخطأ، ثبوت الضرر، قيام العلاقة السببية) يجوز للمضروب رفع دعواه و اللجوء إلى القضاء لجبر ضرره.

وسنتطرق فيما يلي إلى دراسة دعوى مسؤولية مالك السفينة (الناقل) من حيث الأطراف و الإجراءات و التقادم.

1. أطراف دعوى مسؤولية ملك السفينة (الناقل) عن نقل البضائع

بالرجوع للقواعد العامة طرفا أي دعوى قضائية هما المدعي والمدعى عليه، فطرفا عقد النقل هما الناقل والشاحن، لكن الدعوى البحرية تتميز بالخصوصية تتمثل في تدخل عدة ناقلين في عملية النقل، إضافة إلى أنه قد يبرم عقد النقل لشخص آخر يدعي بالمرسل إليه وهو المستفيد، ويتمثل أصحاب الحق في رفع الدعوى في الشاحن، المرسل إليه والغير.

أ- المدعي

الشاحن: يعتبر الشاحن أحد أطراف عقد النقل البحري لأنه الطرف الذي يتعاقد مع مالك السفينة الناقل، بالتالي يكون هو صاحب المصلحة الأولى في حسن انجاز عملية النقل، ومنه يكون صاحب الحق في الرجوع على الناقل إذا ما لحقت بالبضائع أضرار أو خسائر سواء كان هو المستلم للبضائع أو المرسل إليه، مادام بيده سند الشحن¹.

المرسل إليه: ليس طرف في عقد النقل البحري بل طرف أجنبي، و هو الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناءً على اتفاه مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه²، يستمد أحقيته من رفع الدعوى ضد الناقل من حقيقة اشتراكه في عقد النقل، فله حق المطالبة بالبضائع، كما له حق الإدعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري³.

¹ بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون البحري الجزائري والمعاهدات الدولية، الأكاديمية الاجتماعية والإنسانية، الجزائر، العدد0، 2006، ص57.

² بوعلام خليل، المرجع السابق، ص60.

³ واحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود لعمرى، تيزي وزو، 2013، ص 132 .

و هذا ما نصت عليه المادة 782 ق ب ج والتي جاء فيها: "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة بناء على وثيقة نقل صحيحة".

الغير (المؤمن): هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه، نتيجة وقوع الخطر المؤمن منه، و رغم أنه لا علاقة له بعقد النقل البحري لكن له حق الرجوع على الناقل البحري، الذي سبب الضرر والخسائر بالبضاعة بناءً على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه وهو ما يسمى بدعوى الرجوع بموجب عقد الحلول¹.

يُلاحظ في القضاء الجزائري أن أغلب المنازعات البحرية مرفوعة أمام الجهات القضائية المختلفة، يكون المؤمن مدعياً فيها، و يحل محل المرسل إليه، و هذا ما أكدت المحكمة العليا في عدة قرارات على أن عقد الحلول يسمح لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن شرط على أن يقدم هذا الأخير وجوباً تحت طائلة عدم قبول دعواه قبل رفع الدعوى مع احترام ميعاد وأجل ممارسة هذه الدعوى بحسب طبيعتها وموضوعها².

ب- المدعى عليه

ترفع دعوى التعويض من أحد الأطراف السالف ذكرهم ضد مالك السفينة، سواء كان ناقلاً فعلياً أو ناقلاً متعاقداً، أو يرجع على أحد التابعين إذا قام هو بعملية النقل.

¹ بوعلام خليل، المرجع السابق، ص 58.

² بن ددوش سيد أحمد، " دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، العدد السابع، 2016، ص 315.

الناقل الفعلي: الناقل الفعلي هو الناقل الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها، أو جزء منها¹، فإن قام بتنفيذ عملية النقل بصفة كلية يتحمل المسؤولية كلها اتجاه تعويض الشاحن أو المرسل إليه، عما لحق البضاعة من ضرر أو خسارة، أما إذا قام بتنفيذ جزء منها يكون مسؤولاً فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة فقط، أما الأضرار السابقة أو اللاحقة لا يسأل عنها².

ويجوز للشاحن أن يرجع على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كلاهما في آن واحد للمطالبة بالتعويض، وهما متضامنين فيما بينهما عن تسديد قيمة المطالبة وللناقل المتعاقد الرجوع على الناقل الفعلي بقيمة ما دفعه³.

الناقل المتعاقد: هو الناقل الرئيسي والأول الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن إذ يعتبر الناقل المتعاقد في القانون البحري الجزائر ذو صفة في مواجهة المدعي بالتعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة المنقولة خلال المسافة التي تقطعها لحين وصولها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني⁴.

2. إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري

بالرجوع إلى القواعد العامة أي قانون الإجراءات المدنية والإدارية المادة 13 منه نجدتها تنص على ما يلي: "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون.

يشير القاضي تلقائياً انعدام الصفة في المدعي أو المدعى عليه.

¹ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1955، ص 380.

² بن ددوش سيد أحمد، المرجع السابق، ص 316.

³ بوعلام خليل، المرجع السابق، ص 60.

⁴ المرجع نفسه، ص 68.

كما يثير تلقائيا انعدام الإذن إذا ما اشترطه القانون¹.

وترفع الدعوى القضائية بناءً على نص المادة 14 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بموجب عريضة مكتوبة موقعة ومؤرخة بعدد المدعى عليهم في الدعوى، ويجب أن تتضمن العريضة البيانات الواردة في نص المادة 15 من قانون الإجراءات الإدارية و المدنية².

وبالرجوع للدعوى البحرية نجدها تتميز بخصوصية، فقد أخضعها المشرع الجزائري لأحكام خاصة، وإضافة إلى الإجراءات السالفة الذكر هناك إجراءات خاصة تتمثل في الإخطار والتقدم.

أ- الإخطار

تبدأ مطالبة مالك السفينة الناقل بالتعويض بإخطاره بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ليعلم بما حدث ويفحص الأمر، ثم يتخذ قرارا فيه ويعتبر الإخطار إجراء سابقا على رفع الدعوى³.

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى تعريف الإخطار ولا اتفاقية هامبورغ الخاصة بالنقل البحري للبضائع لعام 1978، لكن نصت المادة 790 من القانون البحري الجزائري على هذا الإجراء بقولها: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابة في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

¹ المادة 13 من القانون 08-09، ج ر عدد 21، المؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

² المادة 14 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 337.

الفصل الثاني.....دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققاً فيها حضورياً عند استلامها".

وبالرجوع للمادة 1/19 من اتفاقية هامبورغ منح أجل يوم واحد لتوجيه الإخطار¹.

وقد حددت المادة 1/790 والمادة 5/3 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الأشخاص المعنية بالإخطار وهو المرسل إليه أو ممثله القانوني يوجه إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ حيث تنتقل البضاعة من حوزة الناقل إلى المرسل إليه².

ب-التقادم

تنص المادة 743 من القانون البحري الجزائري على أجل التقادم و هو سنة واحدة، ويمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء هذه المدة شرط ألا تتعدى أجل ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع الدعوى المبلغ المطالب به³، وقد ساير المشرع الجزائري فيما يخص التقادم اتفاقية هامبورغ.

¹ المادة 19 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 الخاصة بالنقل البحري للبضائع.

² بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2015،

ص 34

³ المادة 743 والمادة 744 من القانون البحري الجزائري.

وقد نصت اتفاقية هامبورغ على أجل التقادم في نص المادة 20، حيث تتقدم جميع الدعاوي الخاصة بنقل البضائع بمضي سنتين¹.

ثانيا: دعوى مسؤولية مالك السفينة الناقل عن نقل الركاب

أعطى المشرع الجزائري للمتضرر الحق في اللجوء إلى القضاء لجبر ضرره، والحصول على التعويض عن طريق رفع دعوى قضائية بالإجراءات السالفة ذكرها في دعوى مسؤولية مالك السفينة (الناقل) عن نقل البضائع وبنفس الشروط.

وقد استقر القضاء على أنه مسؤوليته هي مسؤولية عقدية على أساس أن عقد النقل ينشئ التزامات على عاتق الناقل بضمان سلامة الركاب، وإيصالهم سالمين إلى المكان المقصود وفي الميعاد المتفق عليه، وهو التزام بتحقيق نتيجة يتحقق الإخلال به بمجرد عدم تحقق هذه النتيجة، وثبوت وقوع الحادث².

وسنتطرق فيما يلي إلى أطراف هذه الدعوى ثم التقادم.

1. أطراف دعوى مسؤولية مالك السفينة (الناقل) عن نقل الركاب

يتمثل أطراف أي دعوى في المدعي والمدعى عليه، ويتمثل أطراف هذه الدعوى في الناقل كمدعى عليه وكمدعي في المسافرين أو ذوي حقوقه.

أ- المدعي

يتمثل المدعي في هذه الدعوى في المسافر إذا لحقت به أضرار بدنية أو مادية (فقدان أو هلاك الأمتعة) أو التأخر في الوصول ومثالنا على ذلك تقويت فرصة

¹ نصت المادة 20 من اتفاقية هامبورغ على ما يلي: "تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال أجل سنتين"

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 004، ص 320.

عمل، وعلى الراكب أن يقيم الدليل على الضرر الذي لحقه من أجل الحصول على التعويض¹.

وقد ينشأ أثناء عملية النقل حادث يؤدي إلى وفاة الراكب، يكون للورثة صفة المدعي، فجاز لهم أن يطالبوا الناقل بالتعويض طبقاً لأحكام التعاقد لمصلحة الغير وليس هناك ما يمنع الورثة من الرجوع على الناقل بصفته حارساً للسفينة استناداً لأحكام المسؤولية عن فعل الأشياء (فعل السفينة)².

ب- المدعى عليه

جاءت اتفاقية أثينا الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام 1974 لتقع المسؤولية على عاتق الناقل الذي يبرم العقد بنفسه سواء قام بتنفيذه كله أو جزء منه.

هذا ما نستنتجه من نص المادة الرابعة الخاصة بالناقل الفعلي في فقرتها الأولى بأنه: "عندما يعهد الناقل بتنفيذ النقل أو جانب منه إلى ناقل منفذ فإن الناقل يظل مع ذلك مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية إلى جانب ذلك فإن الناقل المنفذ سيكون خاضعاً هو ومستخدمه ووكلاؤه لأحكام هذه الاتفاقية، وممتعاً بها في ما يتعلق بالجانب الذي ينفذه من عملية النقل".

وحسب المادة 4/4 تكون مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي مسؤولية تضامنية³.

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 97.

² تيانتي مريم، "مسؤولية الناقل البحري للركاب، مجلة العلوم الاجتماعية"، الجزائر، العدد 1، 2019، ص 114.

³ إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، دار الكتب والوثائق القومية، 2015، نقلاً عن تيتاني مريم، المرجع السابق، ص 113.

الفصل الثاني.....دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

ومنه نخلص لأنه المدعى عليه ف هذه الدعوى هم نفس الأطراف في دعوى مسؤولية مالك السفينة (الناقل) عن نقل البضائع أي الناقل المتعاقد، الناقل الفعلي، وكلائه.

2. تقادم الدعوى

تتقادم الدعاوي الخاصة بالتعويض عن الضرر والناجمة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات البدنية أو المادية (فقدان الأمتعة) لتقادم مدته سنتان¹.

يسري هذا التقادم حسب كل حالة، فبالنسبة للإصابة الجسمانية ابتداءً من تاريخ نزول الراكب، في حالة الوفاة تكون ابتداءً من اليوم الذي يفترض فيه نزول الراكب

بالنسبة للإصابات الجسمانية التي وقعت أثناء عملية النقل وسببت الوفاة للمسافر بعد نزوله من السفينة ليسري ابتداءً من يوم الوفاة، ولا تزيد هذه المدة عن 3 سنوات من يوم نزوله من السفينة، وفي حالة فقدان الأمتعة أو لحاق ضرر بها من يوم التفريغ وفي حالة فقدان الكلي من اليوم المفترض للتفريغ².

الفرع الثاني: دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري بالوقود

لكي يتمكن المضرور من الحصول على التعويض، يكفي أن يقيم الدليل على أن ضرر التلوث قد لحق به، ووجود علاقة سببية بين هذا الضرر ووقوع الحادث (حادث التلوث بالوقود).

¹ المادة 853 من القانون البحري الجزائري .

² المادة 854 من القانون البحري الجزائري .

إذ أن مبدأ التعويض يقوم بعد ثبوت الضرر الحاصل من تسرب الوقود المسبب للتلوث¹.

يشترط في الضرر القابل للتعويض أن يكون خارج السفينة، ويسبب التلوث ويكون صادرا عن سفينة ناقلة للبتروكيمياويات ومحملة به وقت وقوع الحادث².

وقد تبنى المشرع أحكام دعوى التعويض عن أضرار التلوث بالوقود في المواد من 137 إلى 146 من القانون البحري الجزائري مستمدا ذلك من الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر.

وستتطرق فيما يلي إلى أطراف هذه الدعوى وتقادمها.

أولاً: أطراف دعوى التعويض عن ضرر التلوث بالوقود

أطراف دعوى التعويض عن ضرر التلوث بالوقود هما المدعي و المدعى عليه، و يتمثل في المضرور وذوي حقوقه أو جمعيات البيئة.

أما المدعى عليه فيتمثل في مالك السفينة أو المؤمن أو الذي يقدم الضمان المالي، ويشترط في كل منهما الصفة والمصلحة.

1. المدعي

ترفع دعوى التعويض عن ضرر التلوث بالوقود من قبل المتضرر أو ذويه إذا توفي، أو من طرف جمعيات حماية البيئة، وقد سمح المشرع الجزائري طبقاً للمادة 38 من القانون 03-10 لجمعيات حماية البيئة برفع دعوى باسمها أمام أي جهة قضائية

¹ قرشوش عبد العزيز، المرجع السابق، ص 119.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 207 .

للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الفردية التي أصابت الأشخاص الطبيعية سواء كانت أضراراً مباشرة أو غير مباشرة وكذا الأضرار اللاحقة بمصالح جماعية¹.

2. المدعى عليه

ترفع دعاوى التعويض عن ضرر التلوث بالوقود من قبل المتضرر ضد مالك السفينة التي تنقل الوقود سائبا كبضاعة، ولا يجوز رفع دعوى بطلب التعويض ضد مندوبي المالك أو وكلاه²، وله الرجوع على الغير المتسبب في الضرر³.

ويجوز رفع دعاوى التعويض بناء على نص المادة 139 من القانون البحري الجزائري مباشرة ضد المؤمن أو الشخص الذي يقدم الضمان المالي الذي يضمن مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناتجة عن التلوث⁴.

ويستطيع المؤمن أو الشخص المقدم للتأمين أو الضمان المالي أن يتمسك بحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون ووسائل الدفاع التي يستطيع مالك السفينة التمسك بها باستثناء الوسائل المتعلقة بالإفلاس أو التصفية أموال المالك، ولهم الحق في إلزام المالك بالانضمام إلى الدعوى⁵.

ثانياً: تقادم دعوى التعويض عن أضرار التلوث بالوقود

حدد المشرع الجزائري مدة تقادم دعوى التعويض عن ضرر التلوث بالوقود حفاظاً على حقوق المضرورين في نص المادة 141 من القانون البحري الجزائري، فتنقضي

¹ حبيب بلقنيشي، "المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة"، مجلة الفقه القانوني والسياسي، الجزائر، العدد 1، 2015، ص 187.

² المادة 137 من القانون البحري الجزائري .

³ المادة 138 من لقانون البحري الجزائري.

⁴ المادة 139 من القانون البحري الجزائري.

⁵ المادة 140 من القانون البحري الجزائري.

الحقوق في طلب التعويض، إذا لم ترفع الدعوى خلال أجل 03 سنوات ابتداء من تاريخ وقوع الحالات المسببة للضرر إذا حصل في مرحلة واحدة ، أما إذا حصل على مراحل مختلفة، فلا يمكن رفع دعوى قضائية بعد أجل 6 سنوات ابتداءً من تاريخ المرحلة الأولى¹.

الفرع الثالث: دعوى مسؤولية مالك السفينة عن التصادم البحري

قبل التطرق إلى الأثر المترتب على قيام مسؤولية مالك السفينة عن التصادم البحري سنتعرج إلى تعريفه.

عرفته المادة 273 من القانون البحري الجزائري بقولها: "يُعد تصادم السفن في البحار كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".

وقد ورد مصطلح آخر في المادة 274 ق ب ج يتمثل في حالة التشبيه بالتصادم واعتبرت هذه المادة كل ارتطام بين سفينة ومنشأة ثابتة أو أي شيء ثابت في نقطة معينة واقعة في الأملاك العمومية البحرية، أو أي خسارة سببتها سفينة لسفينة أخرى، أو لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها نتيجة إهمال مناورة بحرية أو عدم احترام القواعد حتى لا يقع التصادم أو الارتطام².

وتقوم المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري على نفس الأركان الواردة في القواعد العامة وهي الخطأ ويتمثل في وقوع التصادم، الضرر كتلف البضاعة وأخيراً وجود علاقة سببية تربط الضرر بالخطأ أي أن يكون الضرر نتيجة للخطأ.

¹ المادة 141 من القانون البحري الجزائري.

² المادة 274 من القانون البحري الجزائري.

أولاً: الأثر المترتب على قيام مسؤولية مالك السفينة عن التصادم البحري

يترتب على وقوع الضرر وثبوته حق المضرور في اللجوء إلى القضاء لرفع دعوى لجبر الضرر الذي لحقه.

1. أطراف دعوى المسؤولية المدنية عن التصادم البحري

يتمثل أطراف الدعوى القضائية في المدعي و المدعى عليه، و هذا ينطبق على دعوى المسؤولية عن التصادم البحري و يشترط لثبوتها شروط تتمثل في الصفة، والمصلحة¹

أ- المدعي

يتمتع بالحق في التقاضي الشاحنون والركاب وأفراد الطاقم، وفي حالة وفاة المضرور يثبت الحق في المطالبة بالتعويض إلى خلفه طبقاً للقواعد العامة².

ب- المدعى عليه

ترفع دعوى التعويض عن الأضرار الخاصة بسبب التصادم البحري ضد من يمثل السفينة أي مجهز السفينة، سواء كان مالكا أو غير مالك، أو على الربان باعتباره وكيل استثنائي، فقد منحه القانون الحق في التقاضي حتى دون أن يظهر اسم المجهز في أوراق الدعوى³.

¹ المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

² عباس سامية، " دعوى التعويض عن أضرار التصادم البحري (تعليق على قرار المحكمة العليا رقم 593110، بتاريخ 2009/9/9 ، الصادر عن الغرفة التجارية البحرية) "، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، الجزائر، عدد 4، 2021، ص220.

³ المرجع نفسه، ص224.

ثانيا: تقادم دعوى المسؤولية عن التصادم البحري

نصت المادة 1/7 من اتفاقية بروكسل لعام 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري، على مدة تقادم هذا النوع من الدعاوي بقولها: "تسقط دعاوي المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث"¹.

ويمثل هذا النص جميع الدعاوي الخاصة بالمطالبة بالتعويض الناشئ عن التصادم البحري، أمّا دعوى الرجوع التي تقدمها إحدى السفينتين على الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية عن الأضرار الجسمانية كحصول الموت أو الجروح لأحد الأشخاص تسقط بعد مرور سنة واحدة من تاريخ الدفع²، هذا أيضا ما تبنته المادة 289 من القانون البحري الجزائري³.

2. عدم خضوع الدعوى لإجراء خاص

لم تأخذ معاهدة بروكسل لسنة 1910 بالدفع بعدم القبول، إذ نصت المادة 1/6 منها على ما يلي: "لا يشترط لدعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناتجة عن المصادمات البحرية عمل احتجاج أو عمل إجراء آخر"⁴.

¹ المادة 1/7 من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري لعام 1952.

² المادة 2/7 من نفس الاتفاقية.

³ نصت المادة 289 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "تتقادم دعاوي التعويض عن الأضرار بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث".

⁴ طالب محمد كريم، " المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل"، الجزائر، العدد الثاني، 2014، ص 239.

هذا أيضا ما تبناه المشرع الجزائري في نص المادة 288 من القانون البحري والتي تضمنت ما يلي: "لا تنتج دعوى التعويض عن الأضرار الحاصلة على إثر وقوع تصادم لأي احتجاج ولا أي إجراء خاص".

المطلب الثاني: تحديد الجهة المختصة للفصل في دعوى مسؤولية مالك السفينة

يتحدد الاختصاص القضائي في مجال التجارة الدولية بموجب القانون سواء كانت قواعد خاصة تم النص عليها في القانون البحري، أو في المعاهدات الدولية أو بمقتضى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون الداخلي، ويتحدد أيضا بإرادة الأطراف كما لو قام بتحديد المحكمة التي يتم اللجوء إليها إذا نشب نزاع.

أدى انتشار وتوسع التجارة ووقوع الكثير من الحوادث البحرية في المياه الدولية إلى ظهور وانتشار التحكيم دوليا ومحليا وأصبح اللجوء إليه كثيرا لحسم المنازعات لما يوفره من مزايا لا يحققها القضاء العادي¹.

لذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: الاختصاص القضائي للمحاكم الجزائرية.

الفرع الثاني: اللجوء إلى التحكيم.

¹ دننن وسيلة، مذكرة ماجستير، التحكيم التجاري الدولي في القانون الجزائري، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2017-2018، ص 7.

الفرع الأول: الاختصاص القضائي للمحاكم الجزائرية

في هذا الفرع سنتطرق إلى الاختصاص القضائي للمحاكم الجزائرية عن الالتزامات التعاقدية (أولا) ثم الاختصاص القضائي للمحاكم الجزائرية عن الالتزامات الغير تعاقدية(ثانيا) ثم الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة من الحوادث البحرية.

أولا: الاختصاص القضائي للمحاكم الجزائرية عن الالتزامات التعاقدية.

عقد المشرع الجزائري الاختصاص النوعي فيما يخص هذا النوع من الدعاوي لأقطاب متخصصة استحدثت بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

تفصل هذه الأقطاب في القضايا البحرية بتشكيلة جماعية وفقا للمادة 6/32 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية والتي جاء فيها ما يلي: "تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات.

تحدد الأقطاب المتخصصة والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم.

تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة.

تحديد كفاءات تطبيق هذه المادة، عند الاقتضاء عن طريق التنظيم".

لم يرد في القسم الخاص بمالك السفينة أو تجهزها في القانون البحري الجزائري نص يتعلق بالاختصاص المكاني بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة بل أدرجت قواعد

الفصل الثاني.....دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

إسناد تحدد القانون الواجب التطبيق في القانون المدني في المواد من 18 إلى 21 المادة.

وبالرجوع للقانون البحري الجزائري نجد نص المادة 745 من القانون البحري الجزائري نجدها منحت للمدعي عدة خيارات لرفع دعواه أمام عدة محاكم حيث نصت على ما يلي: "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام.

كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني".

ومن خلال نص المادة نستنتج أن لرافع الدعوى خيارين:

الخيار الأول: إما يرفع الدعوى أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام¹، أي موطن المدعى عليه.

حسب ما نصت عليه المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية والتي قضت بما يلي: "يؤول الاختصاص الإقليمي إلى الجهة القضائية التي يقع فيها موطن المدعى عليه، وإذا لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

¹ يقصد بقواعد القانون العام المواد 37 و38 و39 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

الفصل الثاني.....دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

و نصت المادة 37 من ق م ج على المقصود بالموطن إذا كان المدعي شخصا طبيعيا بقولها: "موطن الشخص هو المحل الذي يوجد فيه سكناه الرئيسي، وعند عدم وجود سكن يقوم محل الإقامة العادي مقام الموطن".

و كذا المادة 37 من ق م ج بقولها: "يعتبر المكان الذي يمارس فيه الشخص تجارة أو حرفة موطنًا خاصًا بالنسبة إلى المعاملات المتعلقة بهذه التجارة أو المهنة". ويتحدد موطن المدعى عليه الذي يكون شخص معنويًا وهو الغالب في عمليات النقل البحري بالمكان الذي يوجد فيه مركزها الرئيسي وهذا ما قضت به المادة 50 من القانون المدني الجزائري¹.

الخيار الثاني: يكون برفع المدعى لدعواه حسب قواعد القانون البحري الجزائري، فينعتد للمحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، هذا حسب رغبة المدعي وهذا ما قضت به المادة 2/745 من القانون البحري الجزائري في نصها الفرنسي².

وقد قضت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 16 ديسمبر 1997 عن الفرقة التجارية البحرية بحق المدعي في اختيار الجهة المختصة محليا شرط أن يكون ذلك في حدود القانون، حيث قرر مجلس قضاة تلمسان بعدم الاختصاص الإقليمي

¹ المادة 50 من القانون المدني الجزائري .

² نصت المادة 745 من القانون البحري الجزائري في نصها الفرنسي على ما يلي:

« elles peuvent, en outre être portées devant la juridiction du port de chargement au devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national »

الفصل الثاني.....دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

لمحكمة الغزوات المحكمة المختصة لأنها محكمة الميناء وأن المدعى عليه قد أخطأ في تطبيق المادة 745 من القانون البحري¹.

ولا يعتبر عدم الاختصاص الإقليمي من النظام العام، فيجب على الأطراف التمسك به قبل أي دفع في الموضوع أو دفع بعد القبول، ويعتبر أي شرط بمنح الاختصاص لجهة قضائية غير مختصة شرطا لاغيا².

وحسب نص المادة 18 من ق م ج التي نصت على ما يلي: " يسري على الالتزامات التعاقدية القانون المختار من المتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو بالعقد وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق قانون محل إبرام العقد.

غير أنه يسري على العقود المتعلقة بالعقار قانون موقعه ".

نلاحظ من خلال هذا النص أن القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية يؤول إلى اتفاق الطرفين، وبالتالي تحتل إرادة الطرفين المرتبة الأولى.

وفي حالة عدم الاتفاق على قانون معين يطبق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة.

أما إذا استحال ذلك كما لو كان المتعاقدين من بلدين مختلفين وذا جنسيات مختلفة ولم يتفق على قانون معين لتطبيقه في حال النزاع يطبق قانون مكان إبرام العقد كمرتبة ثالثة.

¹ قرار الفرقة التجارية البحرية، ملف رقم 162697، بتاريخ 16/12/1991، منشور الاجتهاد القضائي الفرقة التجارية البحرية، عدد خاص، نقلا عن سخري بو بكر صافي: القانون البحري(مدعم باجتهادات المحكمة العليا)، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص 168.

² المواد 45، 46، 47 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

الفصل الثاني.....دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

فالقاضي عندما يعرض عليه النزاع يسعى للبحث عن إرادة أطراف النزاع لمعرفة القانون الذي يريدون تطبيقه على نزاعهم فيلجأ بذلك لعدة دلائل كاختيارهما محكمة دولة من الدول أو مكان تنفيذ العقد كدليل على الإرادة الضمنية¹.

هذا بالنسبة للاختصاص القضائي بنظر الدعوى إذا كان الحادث قد وقع في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، لكن إذا وقع في المياه الدولية يكون الاختصاص لقانون الدولة التي تحمل السفينة علمها، حيث نصت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل المبرمة بتاريخ 10 أبريل 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم والحوادث الملاحية الأخرى على ما يلي: "إذا وقع تصادم أو أي حادث ملاحي آخر لسفينة بحرية وكان من شأنه أن يرتب مسؤولية جنائية أو تأديبية على كاهل الربان أو أي شخص آخر في خدمة السفينة، فلا يجوز اتخاذ أي إجراء في ذلك إلا أمام السلطات القضائية والإدارية التي كانت السفينة تحمل علمها وقت وقوع التصادم أو الحادث الملاحي...."².

ثالثاً: الاختصاص للمحاكم الجزائرية في الالتزامات الغير تعاقدية

قلنا سابقاً أن الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة الناشئة عن إخلاله بالالتزام تعاقدية ينعقد للمحكمة التي يقع فيها موطن المدعى عليه إلا إذا نص العقد على خلاف ذلك.

¹ أعراب بلقاسم، القانون الدولي الخاص الجزائري تتازع القوانين، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2001، ص219.

² المادة 1 من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري لعام 1952.

الفصل الثاني.....دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

إن كانت ناشئة عن الإخلال بالتزام قانوني يجوز أمام محكمة المدعى عليه، أو أمام المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الذي ارتكب فيه الفعل الضارة ذلك بحسب اختيار المضرور، كما أن دعوى المسؤولية التقصيرية إذا كانت ناشئة عن فعل يعتبر في الوقت ذاته جريمة جنائية يجوز رفعها أمام المحكمة الجنائية تبعا للدعوى العمومية¹.

وقد حددت المادة 20 من القانون المدني الجزائري القانون الواجب التطبيق على الالتزامات الغير تعاقدية بقولها: « يسري على الالتزامات الغير تعاقدية، قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام.

غير أنه فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن الفعل الضار، لا تسري أحكام الفقرة السابقة على الوقائع التي تحدث في الخارج وتكون مشروعة في الجزائر وإن كانت نص غير مشروعة في البلد الذي وقعت فيه».

كما أن الفقه والقضاء في معظم دول العالم أجمع على تطبيق القانون المحلي على المسؤولية التقصيرية، وقد حكم القضاء الفرنسي بذلك، حيث قرر أن القانون الواجب التطبيق على المسؤولية المدنية الغير تعاقدية وفقا للقواعد العامة في القانون الدولي هو قانون مكان الذي وقع فيه الفعل الضار².

وحسب نص المادة 21 مكرر من ق ا م و ا تسري قواعد الاختصاص والإجراءات قانون الدولة التي ترفع فيها الدعوى أو تباشر فيها الإجراءات³.

¹ بلحاج العربي، " دعوى المسؤولية التقصيرية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية"، الجزائر، عدد 2، 1994، ص 410.

² بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 412.

³ المادة 21 مكرر من القانون المدني الجزائري .

الفصل الثاني.....دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

بالرجوع لنص المادة 5/ أ، ب، ج من اتفاقية بروكسل لعام 1957 يؤول الاختصاص القضائي بنظر المنازعات القائمة على العمل الغير مشروع إذا وقع الضرر على منشآت الميناء أو أي شيء في الميناء أو في أي مكان آخر غير الميناء (أي المياه الإقليمية) إلى القضاء التابع لمكان حدوث الواقعة أي المحكمة التي يقع الميناء في نطاقها¹.

وحدد الاختصاص اتفاقية لندن لتحديد المسؤولية لسنة 1976 في المادة 2/13 أ، ب، ج بمكان إنشاء صندوق التعويض، فيؤول الاختصاص لمحكمة كل الدول المتعاقدة إذا وقع حادث في الميناء أو خارج الميناء الذي ستصل إليه السفينة، أو المحكمة التي يقع فيها ميناء النزول إذا افترضنا حدوث إصابات بدنية أو وفاة لأحد الركاب، أو إلى محكمة ميناء التفريغ إذا تعرضت البضائع لأضرار، أو في محكمة الدولة التي وقع فيها الحجز على السفينة².

ثالثا: الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة عن الحوادث البحرية

1. التصادم

أخذ المشرع البحري الجزائري بأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري ببروكسل عام 1952 فنصت المادة 290 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية المذكورة فيما يلي:

¹ المادة 5 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مالكي السفن لعام، 1957 الفقرة أ، ب، ج.

² المادة 1/2/13 الفقرة أ، ب، ج من اتفاقية لندن لعام 1976.

الفصل الثاني.....دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

أ. المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات استغلاله.

ب. المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه وذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز، أو المكان الذي كان يمكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا آخر.

ج. المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ والفرص فيه كذلك في المياه الداخلية."

ولا تكون هناك مشكلة إذا وقعت الحادثة البحرية في المياه الإقليمية أو الداخلية طبق القواعد العامة في تنازع القوانين التي تقضي بتطبيق القانون المحلي أي تطبيق قانون الدولة التي وقع فيها الحادث في مياهها الإقليمية أو الداخلية وينطبق على كافة المسائل المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية بما في ذلك مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها¹.

2. الحوادث الذرية

حسب نص المادة 1/10 للمدعى الحق في رفع دعواه أمام محاكم الدول المرخصة أو أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع الضرر الذي في إقليمها².

¹ هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص122، 121.

² المادة 10 / 1 من المعاهدة الخاصة بمسؤولية مستغل السفن الذرية لعام 1962.

ولا تستطيع الدولة التمسك بحصانتها القضائية إذا كانت هي التي تستغل السفينة الذرية، ولا يمكن أن يقع الحجز على السفن الحربية أو المعدة لأغراض تجارية والتي تعود ملكيتها للدولة، وإذا تعلق الأمر بسفينة حربية يرفض اختصاص المحاكم الأجنبية¹.

3. حوادث التلوث البحري بالوقود

فصل القانون البحري الجزائري بالنسبة للاختصاص القضائي بنظر دعوى التعويض عن ضرر التلوث بالوقود ومنح الاختصاص للمحكمة الجزائرية دون غيرها إذا حصل الحادث ونتج عنه أضرار على التراب الجزائري².

وحسب نص المادة 143 ق ب ج على أنه إذا وقعت الأضرار في دولة أخرى طرف في نفس الاتفاقية مع الجزائر يجوز تقديم طلب التعويض أمام المحكمة المختصة لدى إحدى هذه الدول³.

تقضي المادة 144 ق ب ج باختصاص المحكمة المختصة بتوزيع المال فهي المحكمة الوحيدة المختصة للفصل في جميع المسائل الخاصة بتقسيم المال وتوزيعه⁴.

وحفاظا على حقوق المتضرر في طلب التعويض، فقد حدد المشرع مدة تقادم هذه الدعاوي إذا حصل حادث على مرحلة واحدة ب3 سنوات يحسب المدة من تاريخ الحادث الذي سبب الضرر، أما إذا وقع على مراحل مختلفة لا يمكن رفع الدعوى

¹ المادة 03/10 من المعاهدة الخاصة بمسؤولية مستغل السفن الذرية لعام 1992.

² قرشوش عبد العزيز، المرجع السابق، ص120.

³ المادة 143 من القانون البحري الجزائري.

⁴ المادة 144 من القانون البحري الجزائري .

القضائية بعد مرور 6 سنوات يُحسب من تاريخ الحادث الذي سبب الضرر في المرحلة الأولى¹.

الفرع الثاني: اللجوء إلى التحكيم

قد يتقاضي الأطراف اللجوء إلى القضاء العادي لفض النزاع العادي القائم بينهم نظرا لبطء الإجراءات وتعقدها، إضافة إلى تعدد درجات التقاضي، فيلجئون إلى التحكيم نظرا للمزايا التي يتمتع بها من سرعة في الفصل في النزاعات، إضافة إلى أن الأطراف الحرة في اختيار القانون على النزاع فهذا الأمر ليس متروكا لقواعد الإسناد، فهم بذلك يشاركون في التحكيم وكذا تحديد المحكمة².

وقد أدرج المشرع الجزائري بابا خاصا بالتحكيم التجاري الدولي بعد تعديله لقانون الإجراءات المدنية والإدارية.

سنتطرق فيما يلي إلى بيان تعريف التحكيم (أولا) ثم مراكز التحكيم (ثانيا) ، إجراءات التحكيم (ثالثا).

أولا: تعريف التحكيم

عرفت المادة 37 من اتفاقية لاهاي للتسوية السلمية للمنازعات الدولية لسنة 1907 التحكيم وبينت موضوعه والذي يتمثل في تسوية المنازعات بين الدول بواسطة قضاة من اختيارهم³.

¹ المادة 141 من القانون البحري الجزائري .

² دندن وسيلة، المرجع السابق، ص26.

³ عمر سعد الله، القانون الدولي لحل النزاعات، دار هومة، الجزائر، 2008، ص130.

وبالرجوع للمشرع الجزائري نجده لم يعرف التحكيم ولا اتفاقية التحكيم بل نص على صوره، وتتمثل في مشاركة التحكيم نصت عليه المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية¹، والصور الثانية شرط التحكيم التي تضمنته المادة 1007 من ق إ م و إ ج² .

واشترط توافر أركان في اتفاق التحكيم منها ما هو موضوعي كالرضا والمحل والسبب، ومنهما هو شكلي ويتمثل في الكتابة تحت طائلة البطلان سواء بالنسبة لشرط التحكيم³ أو لمشاركة التحكيم⁴.

ثانيا: مراكز التحكيم

مراكز التحكيم نوعان مركز التحكيم المؤسساتي ومراكز التحكيم الحر.

1. التحكيم المؤسساتي

تقوم به مؤسسة تحكيمية متخصصة في التحكيم، ومن أهم المؤسسات التحكيمية مراكز التحكيم الغرفة التجارية بباريس، التي غالبا ما يلجأ إليها الجزائر لفض منازعات التجارة الدولية¹.

¹ نصت المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري على ما يلي: "اتفاق التحكيم هو الاتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم."

² نصت المادة 1007 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري على ما يلي: "شرط التحكيم هو الاتفاق الذي يلتزم بموجبه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 أعلاه، لعرض النزاعات التي تثار بشأن هذا العقد على التحكيم."

³ المادة 1012 من الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

⁴ المادة 1007 من الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

و تتمثل مراكز التحكيم المؤسساتي في غرفة التحكيم بباريس وهي الغرفة متخصصة في المجال البحري².

إضافة غرفة اللويدز للتحكيم البحري متخصصة في حوادث المنازعات البحرية³

2. مركز التحكيم الحر:

هو التحكيم الذي يتولى الأطراف إقامته في نزاع معين ولهم الحرية في اختيار المحكمين والإجراءات والقواعد التي تطبق بشأن هذا النزاع و هذا التحكيم نادر الوجود⁴,

ومن بين هذه المراكز جمعية المحكمين البحرين بلندن، اعتمدت كغرفة تحكيم لمؤسسة الباطيق للتجارة و التبادل⁵

ثالثا: إجراءات التحكيم التجاري الدولي في القانون الجزائري

أول إجراء في التحكيم هو تشكيلة المحكمة التحكيمية، ثم اختيار القانون الذي سيطبق على إجراءات التحكيم الواجب التطبيق على موضوع النزاع، ثم صدور الحكم.

¹ بومعزة فاطمة، التحكيم التجاري الدولي، مداخلة بالملتقى الوطني للتحكيم التجاري الدولي، كلية الحقوق، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، 2010، ص10. نقلا عن دندن وسيلة، المرجع السابق، ص 13.

² حمزة محمد دياب، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في قانون الأعمال، التحكيم في المنازعات التجارية البحرية، الجامعة اللبنانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، 2016، ص63.

³ حمزة محمد دياب، المرجع نفسه، ص 65.

⁴ محمد شهاب، التحكيم التجاري الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 1، 2008، ص 56

⁵ حمزة محمد دياب، المرجع السابق، ص 68.

1. تشكيل محكمة التحكيم

أخذ المشرع الجزائري بمبدأ سلطان إرادة الأطراف في اختيار المحكمين وتعيينهم، وبالرجوع لنص المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية يتضح أن هناك ثلاث طرق لتعيين المحكمين:

يكون بتعيين مباشر من الأطراف سواء في شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم¹.

تكون تشكيلة المحكمة فردية وقد تكون جماعية².

2. القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم وموضوع النزاع

أخذ المشرع الجزائري كذلك فيما يخص القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم بمبدأ سلطان الإرادة استنادا لنص المادة 1/1043 من ق إ ج م إ و التي تضمنت على ما يلي: "يمكن أن تضبط في اتفاقية التحكيم، الإجراءات الواجب إتباعها في الخصومة مباشرة أو استنادا إلى نظام تحكيم، كما يمكن إخضاع هذه الإجراءات إلى قانون الإجراءات التي يُحدده الأطراف في اتفاقية التحكيم".

¹ نصت المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري على ما يلي: "يمكن للأطراف مباشرة أو بالرجوع إلى نظام التحكيم، تعيين المحكم أو المحكمين أو تحديد شروط تعيينهم وشروط عزلهم واستبدالهم في غياب التعيين، في حالة صدور تعيين المحكمين أو عزلهم أو استبدالهم، يجوز للطرف الذي يهمله التعجيل القيام بما يلي:

1-رفع الأمر إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها التحكيم، إذا كان التحكيم يجري في الجزائر.

2-رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر، إذا كان التحكيم يجري في الخارج واختار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر».

² المادة 1017 من القانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري .

وفي حالة عدم اختيار الأطراف لقانون معين يطبق على إجراءات النزاع قانون تتولى هيئة التحكيم تحديده ويتمثل في قانون دولة مقر التحكيم¹.

وبالرجوع لنص المادة 1050 ق إ م و إ نجده قد أخذ بمبدأ سلطان الإرادة لتحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع وإذا لم يحدده تطبيق الأطراف التجارية والمبادئ العامة للقانون².

3. صدور الحكم التحكيمي

تفصل المحكمة (محكمة التحكيم) عن طريق إصدار حكم بالأغلبية، ويتم إدراج رأي المخالفين في قرار التحكيم³.

وقد اهتم المشرع الجزائري بموضوع التحكيم، بصفة خاصة بتنفيذ حكم التحكيم الدولي لأنه يمس سيادة الدولة لصدوره في دولة أخرى وتطبيق قانون غير القانون الوطني، حيث وضع قواعد تخص مسألة الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي و اشترط إجراءات محددة يلزم طالب تنفيذ الحكم أو الذي يطلب الاعتراف به بإتباعها، حيث تضمنت المادة 1051 هذه الإجراءات⁴.

وقد أجاز المشرع الجزائري الطعن في أحكام التحكيم الدولي المتعلقة برفض الاعتراف أو رفض التنفيذ عن طريق الاستئناف⁵ أو الطعن بالنقض¹.

¹ المادة 5 من اتفاقية نيويورك لعام 1958 الخاصة بالاعتراف وتنفيذ أحكام التحكيم.

² المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري .

³ المادة 1026 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

⁴ المادة 1051 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

⁵ المادة 1056 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

المبحث الثاني: وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة

بموجب القانون الجزائري وطبقا للقواعد العامة يعد مالك السفينة مسؤولا عن الأخطاء الشخصية التي يقوم بها خلال الرحلة البحرية و التي يترتب عليها تعويض المضرور، لكن بإمكانه دفع هذه المسؤولية بوسائل أقرها القانون.

فيكون لمالك السفينة باعتباره حارسا للشيء أن يدفع المسؤولية الناشئة عن أخطائه الشخصية عن طريق السبب الأجنبي؛ و للسبب الأجنبي عدة صور و يجب توافرها للأخذ بالظرف الأجنبي كسب لدفع المسؤولية.

إضافة إلى الأخطاء الشخصية يكون مالك السفينة مسؤولا عن أخطاء تابعيه وتعويض الأضرار التي يتسببون بها للغير بمناسبة الرحلة البحرية، وبإمكان مالك السفينة دفع مسؤولية عن أخطاء تابعيه بإحدى هذه الوسائل؛ إما بنفي خطأ تابعيه أو نفي هذه الرابطة التبعية.

لذا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: دفع مالك السفينة مسؤوليته عن أخطائه الشخصية بالسبب الأجنبي

المطلب الثاني: وسائل دفع مالك السفينة مسؤوليته عن أخطاء تابعيه.

¹ المادة 1058 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

المطلب الأول: دفع مالك السفينة مسؤوليته عن أخطائه الشخصية بالسبب الأجنبي

لا جدال في أن مالك السفينة مسؤول عن أخطائه الشخصية و التي صدرت منه خلال الرحلة البحرية أو بمناسبةها، و هذا ما نصت عليه المادة 124 من القانون المدني الجزائري و التي جاء فيها: " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه و يسبب ضرر للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض".

و إذا ما أثرت دعوى المسؤولية على مالك السفينة عن أخطائه الشخصية، يكون لهذا الأخير الحق في نفي المسؤولية عن تلك الأضرار بواسطة إثبات وجود السبب الأجنبي، فالسبب الأجنبي يعتبر طريقا يسلكه مالك السفينة لدفع مسؤوليته عن أخطائه الشخصية، و قد تم ذكره في نص المادة 127 من ق م ج ، و التي نصت على ما يلي: " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاقي يقضي بخلاف ذلك".

كما عرفه الأستاذ حسن علي الدنون بأنه: " كل حادث أجنبي نتج عن المدعي عليه وليس له يد فيه، يقطع الرابطة بين الضرر الذي أصاب المدعى و سبب الفعل الذي نتج عن المدعى عليه"¹.

لذا سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع:

الفرع الأول: صور السبب الأجنبي.

¹ حسن علي الدنون، المبسوط في شرح القانون المدني: الرابطة السببية، ج 3، دار وائل للنشر، عمان، الأردن، ط 1، 2006، ص 7.

الفرع الثاني: شروط السبب الأجنبي.

الفرع الثالث: دور السبب الأجنبي في دفع مسؤولية مالك السفينة.

الفرع الأول: صور السبب الأجنبي

من خلال نص المادة 127 من القانون المدني الجزائري و المذكورة أعلاه نستنتج أن من أحدث خطأ سبب ضرر للغير وكان حدوث هذا الخطأ خارج عن إرادة من ارتكبه جاز له أن يدفع عنه مسؤولية تحمل هذا الخطأ و دفعه عنه بإثبات أن الخطأ المسبب للضرر قد حدث بسبب أجنبي خارج عن نطاقه، ويؤول السبب الأجنبي إلى عدة صور، ويمكن القول أن أهمها هو السبب الأجنبي من فعل الطبيعة (أولاً) وسبب أجنبي من فعل الإنسان(ثانياً).

أولاً: السبب الأجنبي من فعل الطبيعة

ويتمثل في ما يلي :

1. القوة القاهرة

عرفها الأستاذ عز الدين الدناصوري بأنها " الواقعة التي لا يكون في طاقة الشخص أن يدفعها أو يمنع أثرها¹، ويشترط للأخذ بالقوة القاهرة أن يستحيل استحالة مطلقة دفعها وتجنبها²، وعدم إمكان التوقع يكون وقت إبرام العقد في المسؤولية، فمجرد إثبات أنه غير متوقع وقت إبرام العقد كان ذلك كافياً حتى ولو أمكن توقعه بعد إبرام

¹ عز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، المكتبة القانونية للنشر، ط 7، 2000، ص 360 .

محمد زهدور المرجع سابق،ص 232 .²

العقد وقبل تنفيذه، أما في حالة المسؤولية التقصيرية فتثبت القوة القاهرة بعدم إمكان توقعها وقت وقوع الحادث¹.

2. الحادث المفاجئ

إن الرأي الأصح بنظر الأستاذ السنهوري فإن القوة القاهرة الحادث المفاجئ يعتبر شيء واحد، فإذا نظر إليه من زاوية استحالة الدفع سمي قوة القاهرة، ومن ناحية عدم إمكانية توقعه يعد حادث مفاجئ².

ويعرف الحادث المفاجئ أنه الواقعة التي لا يمكن توقعها³، وقد اختلف الفقه في إعطاء مدلول وتعريف لهاذين المصطلحين، منهم من اعتبرهما مصطلح واحد ولهما نفس المعنى، ومنهم من اعتبرهما متميزين عن بعضهم، وبالرجوع إلى المشرع الجزائري ونص المادة 138 من القانون المدني الجزائري في فقرتها الثانية نجد أنه لم يميز بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ واعتبرهما وسيلة لإعفاء حارس الشيء من المسؤولية⁴.

ثانيا: السبب الأجنبي من فعل الإنسان

يتمثل السبب الأجنبي الذي ينسب إلى الإنسان في فعل المضرور و فعل الغير، وهذا ما أشارت إليه المادة 2/138 من القانون المدني الجزائري والمادة 127 من

¹ عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، المرجع سابق ،ص 735 .

² عبد الرزاق السنهوري ، الوجيز في شرح القانون المدني ، المرجع سابق ،ص 394 .

³ عبد الرزاق السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني ، المرجع سابق ،ص 39 .

⁴ جاء في نص مادة 138 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: "...ويعفي من هذه المسؤولية الحارس الشيء ، إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو حالة طارئة أو قوة القاهرة".

نفس القانون، لكن بالرجوع لهاتين المادتين نجد اختلاف في مضمونها، حيث نصت المادة 127 من القانون المدني الجزائري على خطأ الضحية، و لكن يتضح من نص المادة الأخيرة أن المقصود بعمل الضحية هو السلوك الخاطئ وغير الخاطئ للمضرور¹.

الفرع الثاني: شروط السبب الأجنبي

فيما يلي سنتناول أهم الشروط التي يلزم توافرها في السبب الأجنبي ليعتد به كمانع لقيام المسؤولية ودفعها.

أولاً: شرط السببية

يقصد بشرط السببية هو تدخل فعل أجنبي في حدوث الضرر أو يؤدي إلى وقوعه، وهو الحكم الذي تقتضيه طبيعة الحال في الرابطة السببية الواجب قيامها بين السبب الأجنبي والضرر الذي نشأ عنه².

ثانياً: شرط عدم إمكان التوقع

يقصد به عدم إمكانية توقع هذا السبب الأجنبي بشكل مطلق، فان أمكن توقع الحادث ولو بشكل نسبي لن يعد سبباً أجنبياً، وعدم إمكانية توقع هذا السبب الأجنبي يكون وقت حدوث الواقعة وتبعاً للظروف القائمة³.

¹ درش خليل، المسؤولية الناشئة عن الأشياء في ظل القانون المدني الجزائري و تطبيقاتها القضائية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2020، ص 309

² حمزة هشام أبو بيج، السبب الأجنبي وأثره على أحكام المسؤولية المدنية، أطروحة تكميلية للحصول على درجة الماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2018، ص 29.

³ امجد محمد منصور، النظرية العامة للالتزامات: مصادر الالتزام، دراسة في القانون المدني والمصري والفرنسي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 5، 2009، ص 300.

ثالثا: شرط استحالة دفع الضرر

يقصد باستحالة دفع الضرر تلك الحالة التي لا يكون فيها الشخص قادرا على دفع الضرر ومنع وقوعه كاملا أو جزء منه، فإذا أمكن دفع الحادث ومنه حتى لو استحال التنبؤ به لا يعد سببا أجنبيا أي لا يعتد به كقوة قاهرة أو حادث مفاجئ¹.

وعليه إن تمكن الشخص من التقليل من الضرر الواقع لا يمكنه القول بوجود استحالة تامة لأن في مقدوره التصرف حيال هذا الطرف الأجنبي وبإمكانه توقعه ودفعه.

الفرع الثالث: دور السبب الأجنبي في دفع مسؤولية مالك السفينة

في هذا النوع سنتطرق إلى الدور الذي يلعبه السبب الأجنبي في دفع المسؤولية عن مالك السفينة والمترتبة عليه نتيجة أخطاءه الشخصية والمتمثل فيما يلي: السبب الأجنبي ينفي الخطأ (أولا) والدور الثاني السبب الأجنبي ينفي رابطة السببية (ثانيا).

أولا: السبب الأجنبي ينفي الخطأ

إن مالك السفينة بصفته متولي الرقابة يمكنه أن ينفي الخطأ عن نفسه إذا ما أثبت أنه أدى واجب الرقابة على نحو فعال ، ولم يعم بأي تقصير أو إهمال و مع ذلك لم يسعه تجنب الفعل الضار²، بعبارة أخرى إن مالك السفينة بوصفه متولي الرقابة و حارس للشئ لا يمكنه نفي الخطأ إلا عن طريق إثباته فضلا عن قيامه بواجب

¹ عز الدين الدناصوي، المرجع السابق، ص 277.

² طالب موسى، المرجع السابق، ص 654 .

الرقابة على أكمل وجه ولم يرتكب أي خطأ تجاه تلك الحادثة، وهذا ما أيده الفقيه العربي إسماعيل غانم والذي يرى أن السبب الأجنبي يعني انتهاء الخطأ¹.

لا يمكن تصوره في المسؤولية عن الأشياء غير الحية لأنها مسؤولية مقررة قانوناً فلو كان دور السبب الأجنبي مقتصرًا على إثبات انتفاء الخطأ، فإن العيب الذي لا يمكن اكتشافه في الشيء يعفي مالك السفينة مادام أنه لم يرتكب أي خطأ².

ثانياً: السبب الأجنبي ينفي رابطة السببية

إن مالك السفينة بصفته حارس السفينة، وبوصفه مدعى عليه لا يمكنه أن يدفع المسؤولية عن خطئه الشخصي عن طريق نفي العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، إلا إذا أثبت أن وقوع الضرر كان بفعل سبب أجنبي متمثل في قوة قاهرة أو حادثاً مفاجئاً أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير³.

يضيف الأستاذ محمد زهدور بخصوص مسؤولية مالك السفينة عن خطئه الشخصي، ويرجع على أنه السبب الأجنبي يؤدي أساساً إلى انعدام الخطأ وانعدام الإسناد استثناءً⁴.

ومنه إذ ثبت خطأ مالك السفينة تجاه السبب الأجنبي، فلا يأخذ به كسب لإعفاء مالك السفينة الحارس.

¹ عز الدين الدناصوري، المرجع السابق، ص 278.

² درش خليل، المرجع السابق، ص 348.

³ عز الدين الدناصوري، المرجع السابق، ص 360.

⁴ محمد خالد المروني، المرجع السابق، ص 396.

المطلب الثاني: وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

بالرجوع لنص المادة 136 من القانون المدني الجزائري والمادة 577 من القانون البحري نجدها تقضي بمسؤولية مالك السفينة المتبوع عن أخطاء تابعيه التي تكون صادرة منهم أثناء أدائهم لوظائفهم أو بسببها.

وطبقا للقواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه يسأل مالك السفينة عن أخطاء الربان والطاقم البحري وأي شخص آخر والتي تكون واقعة منهم أثناء أدائهم لوظائفهم أو بسببها، مالك تكن هذه الأخطاء فنية من اختصاصهم¹.

ويستطيع مالك السفينة دفع مسؤوليته المترتبة عن أخطاء تابعيه سواء كانوا تابعين بريين أو تابعين بحريين بإحدى الوسيلتين، إما بنفي خطأ التابع أو نفي رابطة التبعية.

لذا سنقسم هذا المطلب لفرعين:

الفرع الأول: نفي خطأ التابع.

الفرع الثاني: نفي علاقة التبعية.

الفرع الأول: نفي خطأ التابع

إذا قامت مسؤولية التابع فإن مسؤولية المتبوع تقوم على جواز مسؤولية التابع ولا تتحقق المسؤولية إلا إذا تم إثبات خطأ التابع².

¹ أعراب كميّة، المرجع السابق، ص 136.

عبد الرزاق السهوري، الوسيط في شرح القانون المدني المرجع السابق، المرجع السابق، ص 869.

الفصل الثاني.....دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

وبإمكان مالك السفينة درء هذه المسؤولية لنفي خطأ التابع ونسبه إلي الحادث الفجائي أو القوة القاهرة (أولاً) أو إسناد خطأ إلى فعل الغير (ثانياً) أو إلى فعل المضرور (ثالثاً) تقديم الريان للمساعدة (رابعاً).

أولاً: الحادث الفجائي أو القوة القاهرة

بإمكان مالك السفينة إثبات أن الضرر لا يرجع لخطأ تابعه وإنما كان بسبب قوة قاهرة أو حادث فجائي، وينبغي أن تتوفر فيها شرط عدم التوقع واستحالة الدفع المذكورة سابقاً لكي يصنف الفعل بأنه قوة قاهرة أو حادث فجائي، وينبغي أن يجتمعا معاً ليشكل الوصف المطلوب¹.

وليأخذ بهذا الوصف يجب أن يكون لتابع مالك السفينة يد في حدوثه ولا يمكن توقعه لا زماناً ولا مكاناً ولا بالإمكان دفعه².

ثانياً: فعل الغير

إذا اثبت مالك السفينة أن الأضرار الحاصلة ترجع إلى فعل شخص ثالث هو الغير وأن هذا الفعل كان وحده سبب الضرر الذي حدث تنتفي مسؤوليته، ويشترط فيه ألا يكون في مقدور مالك السفينة توقعه أو تفاديه حتى لو لم يشكل خطأ أو كان معلوماً فإنه ينفي رابطة السببية بين تابع مالك السفينة والضرر الذي حدث³.

¹ أمجد محمد منصور، المرجع السابق، ص 310.

² أمجد محمد منصور، المرجع السابق، ص 311.

³ المرجع نفسه، ص 312.

ثالثا: فعل المتضرر

يستطيع مالك السفينة دفع المسؤولية الملقاة على عاتقه إذا اثبت أن الخطأ يرجع إلى فعل المضرور أو خطئه، وأن الضرر هو السبب الوحيد المسبب للضرر حينها تنفي علاقة السببية ويكون المضرور هو الذي الحق الضرر بنفسه.

وعندما يكون مالك السفينة هو الذي ينقل المسافرين يكون مسؤولا عن هؤلاء، فإذا حدث لأحدهم ضرر يكون هو المسؤول عنه وملزما بالتعويض.

لكن يعفى من هذه المسؤولية إذا اثبت أن المسافر هو الذي تسبب في الضرر الحاصل له بإهماله أو خطئه وهذا ما أكدته المادة 247 من القانون البحري بقولها: "إذا اثبت الناقل إن خطأ أو إهمال الناقل قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية أو فقدان أمتعته أو الأضرار بها أو ساهم في ذلك جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل".

رابعا: تقديم الريان للمساعدة

من واجب ريان السفينة تقديم المساعدة لأي شخص يطلب ذلك في البحر بغض النظر عن جنسيته، إذ أنه التزم قضت به القوانين الوطنية و الاتفاقيات من بينها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي جاء في مادتها 98 الفقرة 1 ما يلي: "تطالب كل دولة ريان السفينة التي ترفع علمها بأن يقدم يد المساعدة دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر بحري لأي شخص وجد في البحر معرض لخطر الضياع".

بالرجوع للمشرع الجزائري نجده نص على هذا الالتزام في المادة 343 من القانون البحري الجزائري و التي قضت بما يلي: "يتعين على كل ريان سفينة أي يقدم يد

المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك أن أي يعرض سفينته وطاقمه والمسافرين لخطر بحري".

ونصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري على إعفاء مالك السفينة الناقل من المسؤولية إذا قام ربان السفينة بإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك¹.

الفرع الثاني: نفي علاقة التبعية

إن وجود علاقة التبعية بين مالك السفينة كمتبوع وتابعيه شرط أساسي لقيام مسؤوليته، وبإمكانه نفي هذه العلاقة بأحد الطرق التالية إما بنفي وجود عقد عمل بحري (أولاً) أو إثبات وجود رابطة سببية بين الضرر والسبب الأجنبي (ثانياً).

أولاً: نفي وجود عقد العمل البحري

لا تتحقق علاقة التبعية بين مالك السفينة وتابعيه أو أي شخص يخدم السفينة إلا إذا كان هذا الأخير يمارس سلطة فعلية وترجع هذه السلطة إلى عقد العمل البحري².

فمالك السفينة يرتبط مع الأشخاص الذين يستخدمهم في خدمة السفينة بموجب عقد، هذا الأخير هو الذي يكون علاقة التبعية، بحيث يكون لمالك السفينة سلطة لإصدار الأوامر وتعليمات تتعلق بالعمل وكيفية القيام به و يخضع لرقابته وإشرافه.

فيرتبط الربان مع مالك السفينة المجهز بعقد عمل بحري و يسري عليه ما يسري على باقي أفراد الطاقم البحري في حكم قواعد العمل البحري³.

المادة 803 من القانون البحري الجزائري¹.

² علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجزائرية، بن عكنون، الجزائر، ط 6، 1996، ص 445.

³ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 116.

إن احتج المتضرر بوجود هذا العقد فإن لمالك السفينة أن ينفي علاقة الخدمة بأن يثبت أنها قد انتهت بنهاية عقد العمل البحري فيثبت أن هذا الأخير انقضى بانقضاء مدته إذا كان محدد المدة أو انتهاء الرحلة البحرية إذا كان مبرما على أساس الرحلة ومن تم تنتهي مدة عمل البحار¹.

ولمالك السفينة أن يثبت أن عقد العمل البحري بينه وبين أحد البحارة قد انقضى لظروف صحية أو اجتماعية أو اقتصادية، أو يثبت أن عقد العمل البحري قد انقضى لأن البحار قد تم فصله².

ثانيا: إثبات وجود رابطة السببية بين الضرر والسبب الأجنبي

إذا اثبت المضرور أن الضرر الذي لحقه ناتج عن فعل أحد تابعي مالك السفينة وقامت قرينة لمصلحته بتوافر علاقة سببية بين الفعل والضرر، يكون على مالك السفينة دحض هذه القرينة بإثبات انعدام السببية بين فعل تابعه والضرر الذي وقع، ويستطيع نفي السببية بطريقة غير مباشرة بإقامة الدليل على أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد لتابعه فيه³.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 123.

² عيادي خيرة، "الأسباب الإرادية لانقضاء عقد العمل"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، جامعة تيارت، عدد 10، 2018، ص 05.

³ علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 446.

ملخص:

تخضع دعوى مسؤولية مالك السفينة إلى القواعد العامة أي نص قانون الإجراءات المدنية والإدارية من حيث شروطها وإجراءات رفعها.

وفيما يخص الاختصاص القضائي تخضع في شق منها للقواعد العامة، وفي شق آخر للقواعد الخاصة أي القانون البحري الجزائري، ويمكن للأطراف اللجوء إلى مراكز التحكيم البحري ورفع نزاعه أمامها وعدم اللجوء إلى المحاكم الوطنية.

وقد ساوى المشرع الجزائري بين مصلحة المضرور ومصلحة مالك السفينة فمنح للأول الحق في رفع دعوى، وأقر للثاني وسائل لدفع مسؤوليته.

الخاتمة

الخاتمة

في الختام نستنتج أن المشرع الجزائري قد وفق إلى حد ما في تنظيم مسؤولية مالك السفينة، فقد أسند هذه المسؤولية للقواعد العامة المتمثلة في القانون المدني و القواعد الخاصة التي تتمثل في القانون البحري و الاتفاقيات الدولية. إذ أخضع مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه لقاعدة المتبوع مسؤول عن أعمال تابعيه.

كما تبنى مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة كغيره من التشريعات الأخرى، واستند في ذلك على اتفاقية بروكسل لعام 1957 الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن واتفاقية لندن الخاصة بالدعاوي البحرية لعام 1975، وكان الهدف من التحديد هو تخفيف العبء عليه في تحمل تبعات المسؤولية التي تقع عليه خاصة في الحوادث التي لا يكون فيها مسؤول عنها شخصيا.

و من الآثار التي تترتب عن هذه المسؤولية مختلف الدعاوي التي يمكن للمضرور رفعها لجبر الضرر.

ومن خلال هذه الدراسة تمكنا من التوصل إلى النتائج التالية:
الأصل أن تكون مسؤولية مالك السفينة مطلقة، استثناءً يمكن تحديدها في حالات خاصة.

الخاتمة

من الآثار المترتبة على قيام مسؤولية مالك السفينة أن للمضروب الحق في رفع دعوى متى قامت هذه الأخيرة وثبت الضرر.

يمكن لمالك السفينة دفع مسؤولية عن الأخطاء الشخصية وأخطاء تابعيه، بوسائل وطرق بينها المشرع الجزائري في القانون، وتتمثل في القوة القاهرة إذا كانت هذه المسؤولية شخصية، وفي نفس رابطة التبعية وخطأ التابع إذا كانت مسؤولية ناشئة عن خطأ تابعه.

● التوصيات:

- على المشرع الجزائري استحداث محاكم بحرية متخصصة بالنظر في القضايا البحرية، وتكوين قضاة متخصصين بالنظر في الدعاوي البحرية.
- كان من الأجدر بالمشرع الجزائري البحث على قواعد تتعلق بالاختصاص القضائي في القانون البحري واستبعاد الإحالة للقواعد العامة.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

1. أحمد محمد منصور، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام دراسة في القانون المدني والمصري والفرنسي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 5، 2009.
2. أعراب كميعة، القانون الدولي الجزائري: تنازع القوانين، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، ج، 1، 2006.
3. أنور سلطان، النظرية العامة للالتزام: أحكام الالتزام، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
4. حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية: المسؤولية عن الأشياء، ج 5 عمان، الأردن، ط 1، 2006.
5. حسن علي الدنون، المبسوط في المسؤولية المدنية: المسؤولية عن فعل الغير، ج 4 دار وائل للنشر، ط 1، 2006.
6. شحماط محمود، المختصر في القانون البحري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر 2010.
7. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2001.
8. عبد الرزاق السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني، ج 1، دار النهضة العربية للنشر، 1966.
9. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، ج 1، بيروت، لبنان، ط 3، 1958.
10. علي الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، المكتبة القانونية للنشر، ط 7، 2000.

11. علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجزائرية، بن عكنون، الجزائر، ط 6، 1998.
12. عمر سعد الله، القانون الدولي لحل النزاعات، دار هومة، الجزائر، 2008.
13. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الأزراطية، الإسكندرية 2007.
14. محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 1، 1994.
15. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية 1955.
16. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004.
17. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1976.
18. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، مصر، 1991.
19. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الأزراطية، مصر 2004.

ثانياً: المقالات

1. أعراب كميلا مسؤولية، مالك السفينة في القانون البحري والاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات القانونية، عدد 12، 2017.

2. بلحاج العربي، دعوى المسؤولية التقصيرية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، عدد، 1994.
3. بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 7 ، 2016.
4. بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون البحري الجزائري والمعاهدات الدولية، الأكاديمية الاجتماعية والإنسانية العدد 0، 2006.
5. تيانتي مريم، مسؤولية الناقل البحري للركاب، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، عدد1، 2019.
6. حبيب بلقنيشي، المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة، مجلة الفقه القانوني والسياسي، عدد 11، 2015.
7. زكراوي حميويين، الأشخاص البريون، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد5، 2017.
8. طالب محمد أمين، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، 2014.
9. عبادي خيرة، الأسباب الإرادية لانقضاء عقد العمل، مجلة البحوث القانونية والسياسية، عدد10، 2018.
10. عباس سمية، دعوى التعويض عن أضرار التصادم البحري (تعليق على قرار المحكمة العليا رقم 593110 بتاريخ 2009/9/4)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، عدد 4، 2021.
11. قرشوش عبد العزيز، مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث ، عدد 2، 2021.

12. نفن بدر الدين، سطاس المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والأردني، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، عدد 4، 2018

ثالثا: الرسائل الجامعية

رسائل الدكتوراه

1. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة عبد الحميد أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.
2. درش خليل المسؤولية الناشئة عن الأشياء في ظل القانون المدني الجزائري وتطبيقاتها القضائية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2020.
3. محمد خالد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2001-2012.

مذكرات ماجستير

1. أماني قاسم، تحديد مسؤولية مالك السفينة، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة النيلين، السودان، 2019.
2. حمزة محمد دياب، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في قانون الأعمال، التحكيم في المنازعات التجارية الدولية، الجامعة اللبنانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية الإدارية، 2016.
3. قيجاجي مراد، مسؤولية المتبوع في القانون المدني الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2003.

4. حمزة هشام أبو بيح، السبب الأجنبي وإثره على أحكام المسؤولية، أطروحة تكميلية للحصول على درجة الماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح نابلس، فلسطين، 2018.

5. واحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود العمري، تيزي وزو، 2013.

مذكرات الماستر

1. دندن وسيلة، مذكرة ماستر، التحكيم التجاري الدولي في القانون التجاري الدولي، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، 2017-2018.

رابعاً: الوثائق القانونية

الاتفاقيات

1. اتفاقية هامبورغ الخاصة بالنقل البحري للبضائع لعام 1978.
2. معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لعام 1952.
3. اتفاقية أثينا الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام 1975.
4. اتفاقية بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية لعام 1957.
5. اتفاقية لندن الخاصة بالدعاوي البحرية لعام 1976.
6. اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري لعام 1952.

القوانين:

1. القانون 08-09 ج ر عدد 21 المؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

2. القانون رقم 72-12 ج ر عدد 2357 المؤرخ بتاريخ 6 أفريل 1972
يتضمن القانون التجاري البحري الأردني المعدل والمتمم بالقانون رقم 93-35.

الأوامر

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 30 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007،
جريدة رسمية عدد 78.

2. الأمر 76-80 المؤرخ في 13 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 58-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998،، جريدة رسمية عدد 29 وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، جريدة رسمية عدد 46.

رابعا: المواقع الإلكترونية:

1. <https://Elerning-univ-djelfa.dz>
2. <https://m.marafa.org>

الفهرس

الصفحة	العنوان
-	إهداءات
-	تشكرات
-	قائمة المختصرات
أ- د	مقدمة
05	المسؤولية المدنية لمالك السفينة
06	للمسؤولية المطلقة لمالك السفينة
06	مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية
08	شروط مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية
11	الأخطاء الشخصية لمالك السفينة
13	مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه
14	مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه البريين
15	مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه البحريين
16	شروط مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه
18	أساس مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه
20	المسؤولية المحدودة لمالك السفينة
20	مفهوم مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة
20	تعريف مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة وأساسه التاريخي
22	صور مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة و طبيعته القانونية
23	تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري
24	النظام العام لتحديد المسؤولية
33	النظام الخاص لتحديد المسؤولية
35	تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري
39	ملخص
41	دعوى مسؤولية مالك السفينة ووسائل دفعها

42	أحكام دعوى مسؤولية مالك السفينة	المبحث الأول
42	أنواع دعاوى مسؤولية مالك السفينة	المطلب الأول
43	دعوى مالك السفينة عن الالتزامات التعاقدية	الفرع الأول
51	دعوى مالك السفينة عن التلوث البحري بالوقود	الفرع الثاني
54	دعوى مالك السفينة عن التصادم البحري	الفرع الثالث
57	تحديد الجهة المختصة لفصل في دعوى مسؤولية مالك السفينة	المطلب الثاني
58	الاختصاص القضائي للمحاكم الجزائرية	الفرع الأول
67	اللجوء إلى التحكيم	الفرع الثاني
72	وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة	المبحث الثاني
73	دفع مالك السفينة مسؤوليته عن أخطاءه الشخصية بالسبب الأجنبي	المطلب الأول
74	صور السبب الأجنبي	الفرع الأول
76	شروط السبب الأجنبي	الفرع الثاني
77	دور السبب الأجنبي في دفع مسؤولية مالك السفينة	الفرع الثالث
79	وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه	المطلب الثاني
79	نفي خطأ التابع	الفرع الأول
82	نفي علاقة التبعية	الفرع الثاني
84	ملخص	
86	خاتمة	
89	قائمة المراجع	
-	الفهرس	