

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



# عقد النقل البحري للمحروقات

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون بحري

تحت إشراف:

أ - لخشين أحسن

من تقديم الطالب(ة):

▪ طقيق محمد أمين

▪ بلعابد جبير

لجنة المناقشة :

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د- حاجي كريمة	أستاذ محاضر	رئيسا
أ- لخشين أحسن	أستاذ مساعد	مشرفا و مقررا
د- لكحل مخلوف	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2024

# شكر وعرفان

عن عبد الله ابن عمر (رضي الله عنهما قال: قال رسول الله ﷺ: من صنع معروفًا فكافئوه، فإن لم تجدوا ما تكافئونه به فادعوا له حتى تروا أنكم قد كافأتموه». رواه النسائي وأبو داوود، وروى الترمذي عن أبي هريرة رضي الله عنه قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: «من لا يشكر الناس لا يشكر الله» وتأسياً بهذا الأدب الرفيع أتقدم بأسمى معاني الشكر والتقدير والعرفان إلى كل من مد لي يد العون والمساعدة؛ حتى خرج هذا العمل إلى حيز الوجود.

وأخص بالشكر في هذا المقام الأستاذ المشرف " لخشين أحسن " صاحب المقام الرفيع الذي لم يبخل علي بالرد على إستفساراتنا و إنشغلاتنا و جزاه الله خير الجزاء .

كما أتوجه بالشكر والتقدير إلى أستاذي ومعلمي الأستاذ الدكتور " لكحل مخلوف " العظيم في تواضعه الكبير في ترفعه الصادق في نصحه؛ الأمين في إرشاده؛ العالم في فكره وأشهد أنه أخذ بيدي منذ وضع اللبنة الأولى في هذا العمل، ولم يضمن علي لحظة واحدة بعلمه، ووقته وجهده؛ رغم ازدحام وقته وكثرة أعبائه، فقد ساهم في هذا العمل إرشاداً وتوجيهاً وتصحيحاً، ولم يضيق يوماً برأيي، ولم يعتذر عن عدم لقاء، وأتاح لي أن أنهل من فضل علمه الواسع، وشملي برعايته، ونصحه وتوجيهاته؛ وكان ذلك بتواضع العلماء؛ مما كان له أبلغ الأثر في نفسي بالمضي قدماً في سبيل إنجاز هذه الرسالة، وسيبقى ذلك محفوراً في ذاكرتي ما حييت؛ فجزاه الله عني وعن طلاب علمه خير الجزاء، وله مني جزيل الشكر، وفائق الاحترام والتقدير؛ سائلاً المولى عز وجل أن يطيل في عمره، وأن يديم عليه فضله، وأن يحفظه للعلم وأهله؛ هادياً، ومرشداً، ولأبنائه وطلابه ذخراً وعوناً.

كما أتقدم بخالص الشكر والتقدير والعرفان إلى الأستاذة الدكتورة «حاجي كريمة» الذي شرفنتي برئاسة مناقشة هذه المذكرة وقبولها الاشتراك في لجنة الحكم رغم ازدحام وقتها، وكثرة أعبائها، جزاها الله خير الجزاء.

# إهداء

إلى نبع الحب والحنان

ومن تحت أقدامها الفردوس والجنان

وبدعائها لي ينبض القلب ويتحرك اللسان

دمت لنا في عافية وصون وأمان

إلى والدتي الغالية

إلى من كان لنجاحي يتوق

بكل لهفة وصبر وشوق

ورغبته في أن واني أفوق

المصاعب في ميدان الحقوق

وأن أكون الامين الصالح والخلق

إلى والدي العزيز

إلى اللتان تجعلان الحياة بهيجة

وتعابير وجمها بأشرة ومنفرجة

وبالحب والتقدير كانت مشاعرهما ممتزجة

وطيبتها كنور الشمس متوهجة

إلى أختاي الحبيبتان

– محمد أمين

\_ جبير

إلى من كان في دربي رفيقا

وكان لي ناصحا وصديقا

وكان الحديث معه يذهب الضيقا

رغم أنه كان في العمر صغيرا

إلى أخي الصغير

أهديكم ثمرة جهدي المتواضع .....

## قائمة المختصرات

### أ- باللغة العربية:

- ج ر ع : الجريدة الرسمية عدد.
- ق ب ج : القانون البحري الجزائري.
- د ط : دون طبعة.
- د س ن : دون سنة نشر.
- ص : صفحة.
- ط : طبعة.

### ب- باللغة الفرنسية:

P: page -

# مقدمة

عقب اكتشاف البترول والغاز، قامت ثورة صناعية جديدة، صاحبها آفاق تنموية واعدة على الصعيدين الاجتماعي والاقتصادي، حيث اقترنت المحروقات بالمدخيل المالية الكبيرة بالتنمية الاقتصادية، فاعتمدت عليها كل من البلدان المتقدمة والنامية على حد سواء في رفع مواردها المالية، وتحقيق النمو الاقتصادي والرفاهية الاجتماعية لشعوبها.

إن الإنسان ومنذ أن أمر الله سيدنا نوح عليه السلام بأن يصنع السفينة ويبحر بها اجتهد من أجل أن وسائل النقل البحرية عبر الزمن فمن السفن التي تتحرك بالتجديف، إلى السفن الشراعية، ثم السفن الميكانيكية، وصولاً في عالمنا المتغير إلى السفن التي تستخدم الطاقة النووية لحركتها.

ولما كان نقل المحروقات من مكان إلى آخر وبكميات كبيرة كان لا بد من استخدام البحر والسفن بالإضافة إلى النقل بالأنابيب، والنقل البحري هو أحد الخدمات الرئيسية التي تساهم في تسهيل التبادل التجاري من خلال الخصائص التي يتميز بها، حيث تلعب الموانئ العالمية والأساطيل التجارية البحرية دوراً محورياً في تسهيل نقل المحروقات، وهو ما دفع بالإنسان و بهدف تلبية حاجياته الإستهلاكية إلى البحث عن سبل لنقل المحروقات عبر المحيطات و البحار، و كانت السفن هي الحل الأمثل نظراً لمرونة حركتها من جهة و تنوع مناطق الوصول و إختلافها من جهة أخرى، مع النقل البحري ظهرت طرق جديدة و فعالة لنقل المحروقات لكن رغم هذا تبقى السفن أهم الوسائل للنقل، و على غرار مختلف دول العالم فإن الجزائر و بحكم ما رزقها الله من ثروات بترولية فإنها تسعى جاهدة للبحث عن الوسائل التي يمكنها من نقل ثرواتها البترولية إلى الأسواق العالمية، و كان النقل عبر السفن إحدى الوسائل، رغم مجهودات الشراكة الجزائرية والأوربية لنقل المحروقات عبر أنابيب تحت البحر.

وأصبح قطاع النقل البحري للمحروقات من أهم القطاعات الاقتصادية على الصعيد العالمي، حيث يلعب دوراً بارزاً في تأمين توزيع النفط والغاز الطبيعي ومشتقاتهما إلى أسواق العالم، ومع تزايد الطلب على هذه الموارد الحيوية، يتزايد أيضاً التحدي في تطوير وتنظيم عقود النقل البحري لضمان كفاءة وسلاسة عمليات الشحن والتسليم.

ويعتبر أيضا من بين أبرز العقود البحرية التي تحتاج إلى إهتمام خاص، نظراً للتعقيدات التي تنطوي عليها وللمخاطر الكبيرة التي يمكن أن تواجهها الشركات والجهات المشاركة في هذا القطاع، ولتفادي هذه المخاطر وتحسين كفاءة العمليات، يتطلب الأمر فهماً دقيقاً لتفاصيل العقود والشروط اللازمة لضمان حماية جميع الأطراف المعنية.

ترجع الدوافع والأسباب الموضوعية لاختيار موضوع الإطار القانوني لنشاطات النقل البحري للمحروقات ، في أن هذا الموضوع لم يأخذ حظه الوافي من الدراسة في المجال القانوني، عكس العقود البترولية ونشاطات المنبع، وسلطات الضبط في مجال المحروقات على الرغم من أهميته البالغة في النهوض بالصناعة البترولية، فضلا عن أن التعديلات القانونية المتوالية والكثيرة، المنظمة لقطاع المحروقات دفعتنا إلى البحث في هذا الموضوع الهام لمعرفة الجوانب التي لحقتها التعديلات، ومحاولة تقييمها واستخلاص جوانب القصور فيها، وتقديم الحلول والإقتراحات المناسبة في هذا المجال.

في المقابل، لا شك أن هنالك أسباب شخصية وذاتية، دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع لعل أبرزها سبق في الإلمام والإحاطة بهذا الموضوع، كون الدراسات السابقة لم تتناول سوى إطاره المفاهيمي وجوانب محددة فيه مع إغفال باقي الجوانب، بالإضافة إلى رغبتنا في إثراء مكتبة الكلية بهذا النوع البحوث، وأن يكون عملنا مرجعا يعتمد عليه الباحثون في بحوثهم ودراساتهم الأكاديمية والعلمية، خصوصا في تخصص القانون البحري ، علما بأن هذا التخصص قد تم استحداثه بكليتنا مؤخرا فقط.

و هو الأمر الذي دفعنا الى طرح الاشكالية التالية :

**ماهي الوسائل المعتمدة من قبل الدولة الجزائرية لضمان توفير النقل البحري للمحروقات؟.**

وسنشير الأسئلة الفرعية التالية :

**01- ماهي الضوابط التي تحكم عقد النقل البحري للمحروقات؟.**

**02- ما هي الشروط و المتطلبات اللازمة لتنفيذ النقل البحري للمحروقات؟.**

وقد إعتدنا في دراستنا على المنهج التحليلي والذي من خلاله قمنا بتحليل بعض النصوص القانونية المتعلقة بالنقل البحري و التأمينات, كما إعتدنا على المنهج التاريخي حيث تطرقنا إلى المراحل التاريخية التي مر بها النقل البحري عامة و النقل البحري للمحروقات خاصة و قمنا بالتباعد المنهج الوصفي لوصف مختلف الظواهر ذات الصلة بالموضوع كلما تطلبت الضرورة ذلك.

لكن دراسة هذا الموضوع لم تخلو من الصعوبات والعوائق، فقد واجهتنا خلال مراحل إنجاز هذا البحث عدة صعوبات، نذكر أهمها فقط:

ندرة المراجع التي تناولت هذا الموضوع من الناحية القانونية، نظراً لحدائته، وهو ما اضطرنا للاعتماد على مراجع تناولت الموضوع وفق القوانين السابقة الملغاة والمراجع العامة التي تطرقت إليه من الجانب الاقتصادي فحسب.

صعوبة المصطلحات المتعلقة بالموضوع، كونه موضوع تقني بالدرجة الأولى يتطلب الاستعانة بتوجيهات وإيضاحات من أهل الاختصاص.

بناءً على ما سبق فقد تم تقسيم الدراسة إلى فصلين ، تناولنا في الفصل الأول ماهية عقد النقل البحري للمحروقات من خلال مبحثين ، تطرقنا في المبحث الأول إلى مفهوم عقد النقل البحري للمحروقات، وفي المبحث الثاني أنواع عقود النقل البحري للمحروقات ، أما في الفصل الثاني معنون ب تكوين عقد النقل البحري للمحروقات ، وقد خصصنا المبحث الأول إلى آثار عقد النقل البحري للمحروقات و المبحث الثاني المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري للمحروقات.

الفصل الأول :

ماهية عقد النقل البحري للمحروقات

**الفصل الأول : ماهية عقد النقل البحري للمحروقات.**

لقد وفر النقل بوسائطه المختلفة قيمة مضافة هامة جداً لحياة الإنسان من حيث إختصار المسافة وريح الوقت، ويمثل النقل البحري للمحروقات، من بين جميع المنتجات الإقتصادية الأخرى، نشاطاً اقتصادياً ضخماً خاصة في التجارة الدولية العالمية.

تُعتبر عقود النقل البحري للمحروقات من بين أبرز العقود البحرية التي تحتاج إلى اهتمام خاص، وهذا نظراً للتعقيدات التي تنطوي عليها وللمخاطر الكبيرة التي يمكن أن تواجهها الشركات والجهات المشاركة في هذا القطاع، ولتفايدي هذه المخاطر وتحسين كفاءة العمليات، يتطلب الأمر فهماً دقيقاً لتفاصيل العقود والشروط اللازمة لضمان حماية جميع الأطراف المعني، وقد تطرقنا في هذا الفصل إلى (مفهوم عقد النقل البحري للمحروقات) كمبحث أول و (أنواع عقود النقل البحري للمحروقات) كمبحث ثاني .

**المبحث الأول : مفهوم عقد النقل البحري للمحروقات.**

لقد عرف تبادل البضائع منذ زمن بعيد عندما إخترع الإنسان السفن البدائية التي تساعده في نقل البضائع من ضفة إلى أخرى، وهو ما أدى إلى ظهور طرق مختلفة للنقل البحري التي نعرفها اليوم والتي أتاحت للناس أن يكونوا قادرين على نقل البضائع و السلع التي يريدونها إلى أي مكان في العالم بسرعة وبكفاءة عالية، بالإضافة إلى مجال نقل البضائع الخطرة مثل الوقود أو ما يسمى بالمنتجات البترولية، ومع تقدم الزمن فقد تغيرت احتياجات البشر خاصة فيما يخص التجارة البحرية أي التي تتم عبر البحر و من بين هذه السلع نذكر المحروقات، و الجدير بالذكر أن أغلب المبادلات التجارية تتمثل في المحروقات وتبادل البضائع في العالم يعود على بضائع المحروقات، وسنتناول في هذا المبحث (تعريف النقل البحري للمحروقات) كمطلب أول و (تطور النقل البحري للمحروقات) كمطلب ثاني.

### المطلب الأول : تعريف عقد النقل البحري للمحروقات .

عقد النقل البحري للمحروقات هو إتفاقية قانونية تُبرم بين طرفين، واحد منهما يمتلك الحمولة (مثل المالكين للنفط أو المشتريين) والآخر يمتلك أو يدير السفينة المستخدمة لنقل هذه المحمولات، يهدف العقد إلى تحديد الشروط والتفاصيل المتعلقة بعملية النقل البحري للمحروقات بشكل دقيق وملزم، ومن أجل الإحاطة بتعريف شامل لعقد نقل المحروقات سنتطرق إلى البحث في مختلف معايير التعريف.

#### الفرع الأول : التعريف اللغوي.

التعريف اللغوي هو شرح المصطلحات بمعناها اللغوي وسنتطرق إلى شرح مختلف المصطلحات ذات الصلة بعقد النقل البحري للمحروقات وذلك لإزالة اللبس الذي قد يعتري العناصر اللاحقة في البحث.

**أولاً: النقل :** تحويل الشيء من موضع لآخر.

**البحري:**منسوب إلى البحر.

#### ثانياً: المحروقات.

مواد قابلة للاحتراق كالبتترول و الغاز و تستعمل وقودا، هي كل مادة طبيعية أو مصنعة كانت صلبة أو سائلة أو غازية التي عند إشتعالها تنتج طاقة و تفرز عند استعمالها مواد ملوثة للبيئة.

#### الفرع الثاني : التعريف الفقهي للمصطلحات المرتبطة بعقد النقل البحري.

التعريف الفقهي هو ما توصل إليه جمهور الفقهاء في شرح وتحليل مضمون المصطلحات الواردة في موضوع نقل المحروقات.

#### أولاً: المحروقات.

تعتبر المحروقات من المواد الأكثر إستعمالا و هي تسمية شاملة لأصناف مختلفة من الغاز و البترول، وقد تكون المحروقات حجرية، أو سائلة ، أو غازية، كما يمكن تقسيمها إلى عائلات لكل عائلة صيغتها و مميزاتها الخاصة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - عصماني مختار، دور الجباية البترولية في تحقيق النمو الاقتصادي المستدام في الجزائر من خلال البرامج التنموية (2001-2014)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة سطيف 1 - الجزائر، 2014، ص3.

وهي عبارة عن مواد تسمى هيدروكربونات تتكون من درات الكربون و الهيدروجين<sup>1</sup> و كل واحدة من الهيدروكربونات تتكون من عدد مختلف من درات الكربون و الهيدروجين كما أن المحروقات هي المواد التي تنتج عند احتراقها طاقة حرارية يمكن استغلالها في العديد من المجالات وهي عديدة و متنوعة، فهي تحتل مكانة رئيسية في أي اقتصاد حديث باعتبارها المصدر الطاقوي الأكثر إستعمالا و إستهلاكا في العالم<sup>2</sup>. وليس من الضروري أن تكون البضائع الخطرة خطرة بطبيعتها، فهي خطرة بسبب الظروف التي يتم نقلها في ظلها، وإنطلاقا من هذه المعطيات يمكننا إعطاء تعريف جامع للمحروقات على أنها تلك البضائع التي ينشأ عنها أضرار بسبب طبيعتها، فصفة الخطورة ترجع إلى تركيبها او تكوينها المادي أو الفيزيائي .

### ثانيا: النقل البحري.

هناك العديد من التعريفات للنقل البحري و يتفق معظمها في أن النقل عملية متكاملة تشمل حركة السلع و عناصر الانتاج مثل العمل و رأس المال. وقد عرف مارشال النقل على أنه حركة الأفراد و الأشياء من مكان الى آخر و أوضح أنه يمثل احدى النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري<sup>3</sup>. أما بونافيا فقد أوضح أنه يمثل جزء من البناء العام للظواهر الاقتصادية و وظيفته الأساسية هي خلق المنفعة المكانية عن طريق نقل السلع و الخدمات من المناطق التي تكون منفعتها الحدية ضعيفة الى مناطق أخرى تكون فيها المنفعة مرتفعة نسبيا<sup>4</sup>. يعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة و تضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن، الموانئ البحرية وبنوك التأمين على الأخطار البحرية، وسماسرة السفن، وتوكيلات الملاحة، و شركات الشحن والتفريغ و التخزين<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> -صفية علاوي، ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر وآلية الحد منها، دراسة قطاع المحروقات بشركة سوناطراك، حاسي الرمل، رسالة دكتوراه، علوم اقتصادية، جامعة عمار تليجي بالأغواط، 2014، الجزائر، ص71.

<sup>2</sup> -عصماني مختار، مرجع سبق ذكره، ص3.

<sup>3</sup> - مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، ذ ط ، د س ن ، ص14.

<sup>4</sup> - مصطفى أحمد حمد، مرجع سبق ذكره، ص15.

<sup>5</sup> - محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعة المصرية، ذ ط، مصر، 1998 ص1.

يعرف النقل البحري بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة المنتجات الخاصة بالنقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات، كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الإقتصاد الأخرى<sup>1</sup>.

يعبر عن النقل البحري أنه نشاط بحري حيوي يسهم فيلا تحريك المنقولات والركاب حول العالم.

ويمكن تعريف النقل البحري بالمحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري، والتي تشمل السفن وساحات بنائها ووسطاء الديون العاملين في مجال تقديم خدمات النقل البحري، وكذلك الموانئ وشركات الشحن والتفريغ، و نقلها وتفريغها والمناسبات والتخزين وشركات التأمين البحري.

### المطلب الثاني: تطور عقد النقل البحري للمحروقات.

في العصور القديمة كانت عمليات النقل البحري للمحروقات تتم عن طريق الاتفاقيات الشفهية أو الاتفاقات البسيطة بين أصحاب البضائع وأصحاب السفن، ولكن مع تزايد حجم التجارة البحرية وتعقيدها، أصبح من الضروري تطوير عقود محددة لتنظيم عمليات النقل بشكل أكثر دقة وفعالية.

كما أنه في العصر الحديث شهدت عقود النقل البحري للمحروقات تحديثات كبيرة لمواكبة التطورات التكنولوجية والإقتصادية والبيئية بدأت تتضمن هذه العقود شروطاً محددة للإمتثال للتشريعات الدولية المتعلقة بالبيئة والسلامة، بالإضافة إلى شروط تحديدية للتأمين والتعويضات في حالات الحوادث والخسائر.

بشكل عام يمثل تطور عقود النقل البحري للمحروقات تحولاً هاماً في صناعة الشحن حيث تهدف هذه التطورات إلى تحسين كفاءة العمليات وتقليل المخاطر، وتعزيز الامتثال للقوانين والتشريعات الدولية، ومع مواصلة التقدم التكنولوجي والتطورات في مجال الطاقة والبيئة من المتوقع أن تستمر عقود النقل البحري للمحروقات في التطور لتلبية تحديات الصناعة المستقبلية وسنتناول في هذا المطلب (نبذه عن النقل البحري) كمطلب أول، و(نبذه عن المحروقات) كمطلب ثاني .

<sup>1</sup> - مصطفى أحمد حمد. مرجع سبق ذكره، ص 24.

## الفرع الأول : نبذه عن النقل البحري .

يعود تاريخ النقل البحري إلى بداية الحضارة، حيث أبحر قدماء المصريين أولاً في المحيطات، ثم تبعهم الفيليق والإغريق والرومان، حتى العصر الحاضر بناقلات عملاقة وسفن نقل عملاقة، إلا أنه في الآونة الأخيرة تغيرت السفن التي تعمل بالطاقة بالوقود وبعضها يعمل بالطاقة النووية وكان في السابق دور العرب المسلمين في الإبحار في البحار.

إن النقل البحري من أقدم وسائل النقل المائي التي استخدمها الانسان خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية محيطات بحار , بحيرات .

يعتبر النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية في مختلف دول العالم، ونظراً لمميزاته العديدة مثل حجم النقل الكبير والتكلفة المنخفضة، فإنه يشكل 75% من حجم التجارة العالمية كما أنه يساعد على تحسين وظائف الدفع مقارنة بوسائل النقل الأخرى لهذه الدول توفير فرص العمل لعمالها وبناء وازدهار المدن الواقعة على شاطئ البحر والمصانع وغيرها من خلال بناء المشاريع البحرية مثل الموانئ وأحواض بناء السفن وشركات الشحن وغيرها... مع زيادة النقل البحري هذه وتزايدت المزايا مع ظهور النقل البحري نتيجة للإعتماد المتزايد.

يغطي قطاع النقل البحري جميع جوانب السلامة والأمن والشؤون البيئية والاقتصادية المتعلقة بموانئ الدولة البحرية وإدارة الممرات المائية والنقل المائي العام على مدى فترة من الزمن .

يعتبر النقل المائي من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان لنقل وتحريك إحتياجاته لو رجعنا بالتاريخ إلى حيث كان الإنسان الأول ولعلنا نتخيل كيف اكتشف الإنسان البدائي أول وسيلة نقل مائي، فوضع حينها الحيوانات المأسورة على جذع شجرة عائمة، وكان الجذع يغسله التيار في اتجاه التيار، واستخدم هذا الجذع ثم يتم ربط جذعين أو أكثر من جذوع الأشجار معاً بحبل مصنوع من اللحاء، وبهذه الطريقة يمكن للبشر الاستفادة من الطبيعة المحيطة بهم، ووجدنا أنه قبل إستخدام الحيوانات لنقل البضائع ظهرت مثل هذه القوارب وكان يستخدمها الإنسان لنقلها، إستخدمت الأنهار والممرات المائية الأخرى للتنقل منذ القدم

لأن مياهها هادئة وتتدفق في اتجاه واحد بطريقة بطيئة شبه منتظمة، مما شجع الإنسان على التنقل فيها منذ القدم<sup>1</sup>.

وبأبسط الوسائل وأكبر دليل على ذلك ما جاء به المقريري في كتابه الخطط بأن مصر بن حاييم أول من قام ببناء مركب بعد الطوفان الذي كان في عهد نوح عليه السلام<sup>2</sup>. في العصور القديمة كانت الملاحة البحرية سلوكاً محفوفاً بالمخاطر، ونظراً لعدم فهم خصائص البحر وامتداده اللامتناهي، كان البحر عائقاً أمام حركة الإنسان في ذلك الوقت وبعد استخدام الأنهار والمحيطات في إطار ضيق، ودخل الإنسان مرحلة أخرى، فكان ركوب مسطح مائي ضخم شيء عميق جداً ما يسمى بالملاحة الساحلية، هو ما منحه إتقان الملاحة مما أهله للوصول إلى مرحلة الخروج إلى هناك أعالي البحار، خاصة عندما يكون لدى المرء ما يكفي من الخبرة لبناء السفن البحرية والقدرة على ركوب الأمواج، تتجلى في التجارة وتبادل البضائع<sup>3</sup>.

وظهر أول اتصال بين النقل المائي والتجارة الدولية من خلال ظهور هذه السفن البدائية، التي خرج منها أسطول من السفن الكبيرة والمتوسطة الحجم، استطاعت البشرية من خلالها إكتشاف وتبادل السلع والخدمات مع جميع أنحاء العالم ولقد فتحوا له المزيد من الآفاق وحققوا رغبته في السفر إلى بلاد بعيدة من أجل التجارة والمعرفة الإنسانية، ومن الأمثلة على ذلك البحر الأحمر، وخليج عدن، و البحر الأبيض المتوسط، و بحر اليابان جنوب شرق الصين، و المحيط الهندي، والبحار التي شهدت أولى الرحلات والتجارب الرائدة في فن الملاحة والملاحة البحرية، هذه المناطق هي يطل عليها مهد الحضارة الإنسانية الرومان<sup>4</sup>.

يُعتبر الخليفة معاوية بن أبي سفيان أول فاتح بحري مسلم، حيث إهتم ببناء أسطول إسلامي في لبنان على غرار السفن الرومانية التي إستولى عليها المسلمون أثناء فتحهم لمصر، برع العرب في علم الفلك وعلوم الرياضيات ومعرفة النجوم، وهو ما أرشدهم في الملاحة وساهم بشكل كبير في تقدم مهاراتهم وإنجازاتهم الملاحية كما برعوا في بناء السفن

<sup>1</sup>- طارق عبد الفتاح الشريعي، اقتصاديات النقل السياحي، مؤسسة حورس الدولية للطباعة والنشر، مصر، 2010 ص120.

<sup>2</sup>- طارق عبد الفتاح الشريعي، نفس المرجع، ص120.

<sup>3</sup>- طارق عبد الفتاح الشريعي، نفس المرجع والموضع.

<sup>4</sup>- طارق عبد الفتاح الشريعي، مرجع سبق ذكره، ص120.

ورسم الخرائط ومعرفة إتجاهات الرياح، مما مكنهم من السيطرة على البحار والمحيطات بما يخدم مصالحهم وتجارتهم البحرية<sup>1</sup>.

أما اليوم فقد أصبحت البحار والمحيطات من أهم الطرق البحرية في مجال التجارة الدولية وتطورها وازدهارها وأضحت السفن تعمل في هذا المجال وتجد منافسة قوية من قبل وسائل أخرى تستخدم لنقل البضائع دولياً مثل الطائرات، وتتافسها كذلك طرق النقل البري بنظام السكك الحديدية والشاحنات، فبالبحر و بمجرد العمل عليه من خلال إقامة الموانئ أو إمتلاك السفن يعد من مقومات التطور الإقتصادي والإجتماعي للدول، وما زال صاحب الريادة في تطور وتقدم التجارة الدولية حيث أن 78% من حجم التجارة الدولية مازال ينقل عبر البحار وأن 68 % من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني : نبذة عن المحروقات.

تعد الجزائر دولة منتجة ومصدرة للمحروقات التي تشكل العمود الفقري لاقتصاد البلاد وعلى الرغم من ذلك، فإن البلاد تتمتع بكمية هائلة ومتنوعة من الموارد الطبيعية المتجددة والتي لم يتم استغلالها للأسف في تنمية اقتصاد البلاد، ومنذ الاستقلال سعت الجزائر إلى إدارة قطاع المحروقات كقطاع إستراتيجي من أجل الاستفادة القصوى من مواردها الطاقوية لذلك أولت إهتماماً خاصاً بالإطار القانوني والمؤسسي الذي يحكم القطاع، وأصدرت العديد من القوانين واللوائح التي تحدد وتنظم طريقة إدارة الصناعة البترولية وإستجابة للتغيرات الإقتصادية والإجتماعية العالمية، قامت الحكومة الجزائرية باستمرار بتعديل تشريعاتها الخاصة بالمحروقات لتحسين ظروف الاستثمار في هذا القطاع الحساس، خاصة منذ عام 2005، عندما صدر قانون المحروقات رقم 05<sup>3</sup> والذي تميز بالقطيعة مع قوانين المحروقات السابقة التي تم إلغائها لتبني نظام قانوني ومؤسساتي جديد يحكم القطاع ويفتح الباب واسعا أمام الشركات البترولية الأجنبية رافعا بذلك الإحتكار الذي كانت تمارسه المؤسسة الوطنية سوناطراك، غير أنه وعكس ما كان منتظرا لم يكلل قانون المحروقات لسنة 2005 بالنتائج

<sup>1</sup>- طارق عبد الفتاح الشريعي، نفس المرجع، ص 121.

<sup>2</sup>- مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، مصر، ط3، 2001 ص3.

<sup>3</sup>- القانون رقم 05-07 المتعلق بالمحروقات المؤرخ في 28 أبريل 2005 من الجريدة الرسمية العدد 50 الصادرة في 19 جويلية 2005 .

المنتظرة الأمر الذي جعل السلطة تعمل على تعديله مرة أولى سنة 2006 ثم سنة 2013 غير أن هذه التعديلات لم تفي هي الأخرى بالمطلوب<sup>1</sup>.

وهي الأسباب التي نتج عنها عزوف المستثمرين الأجانب عن الخوض في الاستثمار في المجال المنجمي الجزائري الأمر الذي كان لازما معه إعادة النظر في النظام القانوني للمحروقات بصفة عميقة من أجل التكيف مع النظام الدولي الطاقوي الجديد المتميز، وهو الذي تكفل فعليا بصدور القانون الجديد 19-13 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019 المنظم لنشاط المحروقات الصحراء الجزائرية غنية بالثروات المعدنية وذات أهمية كبيرة حيث تغطي مساحة 2.1 مليون كم<sup>2</sup>، أي حوالي 85% من إجمالي مساحة الجزائر<sup>2</sup>.

بدأت المحاولات الأولى للبحث والتنقيب عن النفط في الجزائر عام 1913 في الجزء الغربي من منطقة غليزلين، وواصلت الشركات الفرنسية التنقيب الجيولوجي في مناطق قسنطينة والعرامة وسيدي عيش الجزائرية خلال الحرب العالمية الأولى، ولكنها فشلت في اكتشاف النفط، وقبل الحرب العالمية الثانية أدت عمليات التنقيب والاستكشاف أدت الأنشطة إلى اكتشاف العديد من الموارد المعدنية والفحم والحديد<sup>3</sup>.

في عام 1949، اكتشفت شركة التنقيب عن النفط المملوكة للدولة الفرنسية S.N. REPAL النفط في حقل وادي كاترني الصغير في جنوب شرق البلاد إكتشفت شركة ريبال النفط في حقل وادي كاترني الصغير في جنوب شرق البلاد وبدأت الإنتاج في العام التالي حيث بلغ الإنتاج حوالي 84,000 طن كحد أقصى عام 1953، إلا أن هذا الإنتاج بدأ بالتراجع بسبب نقص المدخرات<sup>4</sup>.

وبعد ثلاث سنوات سمعت الإدارة الإستعمارية أن شخصا حفر بئرا في الصحراء وأن مادة غريبة ورائحة كريهة تصاعدت منه، وقامت السلطات الفرنسية بتسييج موقع البئر

<sup>1</sup> عرض موجز حول مشروع القانون الذي ينظم نشاطات المحروقات المنشور على الرابط الإلكتروني [www.aps.dz](http://www.aps.dz) تاريخ الدخول 10 مارس 2024.

<sup>2</sup> القانون رقم 19-13 الذي ينظم نشاطات المحروقات المؤرخ في 11 ديسمبر 2019 الجريدة الرسمية عدد 79 الصادرة في 22 ديسمبر 2019.

<sup>3</sup> يسري محمد أبو العلا، نظرية البترول، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، -2008، ص 437.

<sup>4</sup> راشد البراوي، حرب البترول في العالم، مكتبة الأنجلو المصرية، الطبعة الأولى، القاهرة، مصر، 1968، ص 229.

وأصبحت هذه القصة أصل أعظم ثروة للجزائر عامة وحاسي مسعود خاصة<sup>1</sup> ولكن في عام 1956م وصل تاريخ التنقيب عن المحروقات في الجزائر إلى نقطة تحول باكتشاف حقل حاسي مسعود النفطي بمساحة 2500 كلم<sup>2</sup> وحقل حاسي لعمور الغازي بمساحة 2100 كلم<sup>2</sup>, من ميناء بجاية في مرسيليا بفرنسا إلى ميناء لاڤيرا<sup>2</sup>.

يعد قطاع المحروقات في الجزائر أحد أهم القطاعات الاقتصادية في الجزائر حيث يمثل 70% من الميزانية الوطنية، ويساهم بنسبة 35% من الناتج المحلي الإجمالي وحوالي 98% من الإيرادات الخارجية للجزائر وفي عام 2017، احتلت الجزائر أيضاً المرتبة العاشرة بين الدول المصدرة للنفط في العالم بـ 1.2 مليون برميل يومياً، ويؤكد هذا المؤشر أهمية قطاع المحروقات في الجزائر وهو ما جعل الحكومات الجزائرية المتعاقبة تعطي الأولوية لتطوير هذا القطاع وتنظيمه والسعي لجعله قاطرة التنمية المحلية<sup>3</sup>.

كما أن الحركة الاقتصادية عبر العالم تتسارع بشكل رهيب، و الجزائر لاتزال واقفة على الهامش و هي ترى كل الإستثمارات الأجنبية الكبرى تذهب للدول المنافسة، بسبب عدم إعطائها إشارة قوية للمستثمرين الأجانب و إستقرار نصوصها التشريعية، وإدخال بعض المرونة في التعامل مع الاستثمار الأجنبي المباشر الذي يحتاجه الإقتصاد الوطني أكثر من أي وقت مضى.

<sup>1</sup> - حسبية زايدي فعالية إعادة تدوير الأموال البترولية في التنمية الاقتصادية، دراسة قياسية لحالة -الجزائر خلال الفترة 1970 - 2012 ، رسالة دكتوراه، جامعة محمد خيضر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، بسكرة، الجزائر، 2014 - 2015، ص 276.

<sup>2</sup> « élément d'histoire des Hydrocarbures en Algérie,consulté le 10/03/2024 »

www.sonatrach-dz.com

<sup>3</sup> - عبد المجيد قدي، الاقتصاد الجزائري و النفط فرص أم تهديدات، مداخلة في المؤتمر العلمي الدولي حول التنمية المستدامة و الكفاءة الاستخدامية للموارد المتاحة، جامعة سطيف 2008 ص 06.

### المبحث الثاني : أنواع عقود النقل البحري للمحروقات .

تُعد صناعة النقل البحري للمحروقات من أهم القطاعات في الاقتصاد العالمي حيث تلعب السفن دوراً حيوياً في نقل النفط والغاز والمنتجات البترولية الأخرى عبر المحيطات والبحار تتطلب عمليات النقل البحري للمحروقات عقود محددة تنظم العلاقة بين أصحاب البضائع وأصحاب السفن، وتضمن تنفيذ الصفقات بشكل سلس وفعال.

في مقدمة حول أنواع عقود النقل البحري للمحروقات، يمكن تقسيم هذه العقود إلى عدة أقسام وستنطرق (لنقل البحري للنفط) كمطلب أول و (النقل البحري للغاز) كمطلب ثاني.

### المطلب الأول : النقل البحري للنفط .

تعتمد الجزائر على إستغلال الموارد الطبيعية، وخاصة النفط، وتُعد عائدات النفط من أهم الإيرادات المالية للجزائر لتمويل مشاريع التنمية، كما أنها مصدر مهم للنقد الأجنبي، ومعظم صادرات الجزائر هي صادرات نفطية تتحقق وفق آليات التجارة الدولية بما في ذلك النقل البحري للمحروقات ويُعد النقل البحري الوسيلة الرئيسية للتجارة الدولية حيث يتم نقل ما يقرب من 25 تريليون طن من البضائع عن طريق البحر سنوياً، وهو ما يمثل 71% من حجم النقل في العالم ويمثل النفط الخام المنقول بحراً ثلثي إجمالي حجم المنقول وعلى غرار أشكال النقل الأخرى، يتغير النقل البحري من الناحية التكنولوجية والاستراتيجية استجابةً للطلب في السوق، ولا تكمن ميزة النقل البحري في سرعته، بل في قدرته وسعته على تغطية مناطق واسعة من العالم ولهذا السبب عادة ما تتركز الصناعات الثقيلة بالقرب من الموانئ<sup>1</sup>.

تشير الإحصاءات إلى أن البلدان النامية التي لم تتغير تجارتها البحرية العالمية بشكل كبير، لا تزال تستأثر بحصة صغيرة من التجارة الدولية حيث يعتمد الجزء الأكبر من صادراتها على صادرات النفط ويجري النقل البحري للنفط، سواء النفط الخام أو المنتجات بواسطة سفن ناقلة مخصصة لذلك والسفن الناقلة عبارة عن مستودعات عائمة لتخزين النفط لا يمكن الوصول إليها بوسائل النقل الأخرى.

<sup>1</sup> - معداوي نجية، مذكرة النقل البحري للنفط الجزائري الواقع و الأفاق، كلية الحقوق جامعة لونيبي علي العفرون الجزائر، 2022، ص 41.

وعادة ما تقوم شركة سوناطراك شركة النفط والغاز المملوكة للدولة، بنقل النفط الذي تتبعه وهذا ليس مهماً للغاية فحسب، بل هو السبب الذي يجعل العديد من الشركات تتبع النفط<sup>1</sup>.

حيث أسندت لشركة سوناطراك مهمة التسويق الدولي للمحروقات، بما فيها النفط وتكون الشركة البائعة قد أنجزت ما أوكل لها، عندما يصل النفط إلى مكان استهلاكه و هي أجل هذا تهتم كغيرها من الشركات النفطية بالنقل البحري، و يعتبر عصب نقل النفط الخام دولياً بالخصوص، و هو يكتسي بالنسبة للشركة الوطنية أهمية بالغة علماً أن ممارسة هذا النوع من النقل و التوزيع للبضاعة المباعه، تتدخل فيه مجموعة من العوامل، ينتج عن عدم التحكم فيها معوقات و نقائص تحد من قدرات مباشرة نشاط التوزيع البحري<sup>2</sup>.

### الفرع الأول : تعزيز صناعة النفط الجزائرية.

تتبع أهمية النقل البحري للشركة الوطنية للمحروقات من التحكم والسيطرة وملكية الأسطول النفطي الوطني وملحقاته من موانئ عصرية وإمكانات شحن ملائمة زيادة على التكامل المطلوب في مثل هذا النوع من الأنشطة.

### أولاً: توحيد صناعة النفط حسب عدد الناقلات.

تعتبر الصناعة النفطية العالمية من الصناعات التي تتميز بدرجة عالية من التكامل العمودي الشركة الوطنية التي يمكن أن تحقق أهدافها في وسط شركات متعددة الجنسيات و التي ميزتها الإحتكار والسيطرة ما لم تكن شركة متكاملة، وهو الأمر الذي تفرضه طبيعة السلعة في حد ذاتها، و يرتكز مفهوم التكامل على فكرة قيام المؤسسة بتنفيذ أكثر من عملية إنتاجية أي تمارس الشركة أكثر من نشاط في مراحل متتالية في مجال إنتاج السلعة وتوزيعها وتسويقها وهذا يكون عن طريق الحد من التعاقدات الخارجية و إستبدالها بالنشاطات الداخلية للشركة، ومن المزايا التي يحققها تكامل شركة سوناطراك أنه يسمح لها بتعويض الخسائر الناتجة عن تدهور أسعار النفط، زيادة على التخلص أو التقليل من تكاليف التسويق زيادة على إمكانية توسيع نطاق السوق وذلك من خلال زيادة الطلب على إنتاجها من المحروقات الأولية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - معداوي نجية، مرجع سبق ذكره ، ص 41.

<sup>2</sup> - معداوي نجية ، نفس المرجع، ص 42.

<sup>3</sup> - معداوي نجية، نفس المرجع ، ص 43.

كما أن تكامل سوناطراك يحد أو يقلل من القدرة التفاوضية لعملائها لعدة أسباب ويقلل الإندماج و الإتحاد وذلك من هوامش الربح التي يمكن أن يحصل عليها الوسطاء حيث تتسم أنشطة سوناطراك الأمامية بانخفاض التكاليف وارتفاع الربحية، كما تتسم منتجات سوناطراك بأسعار منخفضة وغير قابلة للمساومة<sup>1</sup>.

وأولت الدولة الجزائرية أهمية بالغة وبشكل خاص ببيع النفط الخام عن طريق النقل البحري وفي هذا المجال يبرز تكامل الشحن والنقل البحري لشركة الهيدروكربونات تم إنشاء شركة هيبروك من إعادة هيكلة الشركة الوطنية للملاحة<sup>2</sup>.

كما أن ناقلات النفط تلعب دوراً حيوياً في صناعة النفط والغاز حيث تقوم بنقل كميات هائلة من النفط الخام والمنتجات النفطية من مواقع الإنتاج إلى المصافي والأسواق الاستهلاكية.

وهناك نوعان رئيسيان من ناقلات النفط ناقلات النفط الخام وناقلات المنتجات النفطية ناقلات النفط الخام تنقل النفط الخام غير المكرر من مواقع الإنتاج إلى المصافي بينما ناقلات المنتجات النفطية تنقل المنتجات المكررة من المصافي إلى الأسواق القريبة. ناقلات النفط تصنف حسب الحجم، وتتراوح من ناقلات داخلية أو ساحلية صغيرة الحجم إلى ناقلات نفط خام ضخمة تصل حمولتها إلى 550,000 طن متري، وتنقل ناقلات النفط نحو 2 مليار طن متري من النفط سنوياً، وتعتبر ثاني أكثر وسائل النقل فعالية بعد خطوط الأنابيب، لذلك يمكن القول أن تنظيم صناعة النفط يعتمد بشكل كبير على عدد وأحجام ناقلات النفط المتاحة، والتي تؤثر على كفاءة وفعالية نقل النفط الخام والمنتجات النفطية.

**ثانياً: مكانة سوناطراك ضمن شركات نقل النفط العالمية.**

تعمل سوناطراك في نقل النفط عن طريق البحر من خلال شركة هيبروك الشركة الوطنية للنقل البحري للمحروقات والمواد الكيماوية التي تأسست عام 1982 بموجب المرسوم 882/282 المؤرخ 14 أوت 1982<sup>3</sup> تم تعديل النظام الأساسي في عام 1995 وأصبحت الشركة شركة تابعة مملوكة بالكامل لسوناطراك في أكتوبر 1997 وتتمثل الأنشطة الرئيسية للشركة في النقل البحري (سفن مملوكة و/أو مستأجرة)، وإستئجار السفن

<sup>1</sup> - معداوي نجية، مرجع سبق ذكره، ص 43.

<sup>2</sup> - معداوي نجية، نفس المرجع، ص 43.

<sup>3</sup> - معداوي نجية، نفس المرجع و الموضع.

والشحن و للإشارة فإن سونطراك هي شركة النفط والغاز الوطنية الجزائرية، وليست شركة نقل نفط بحري<sup>1</sup>.

سونطراك تُصنف ضمن كبرى شركات المقاولات على الصعيد الأفريقي وتُعتبر أكبر مجموعة نفطية في أفريقيا.

في عام 1998، أدمجت شركة هيبروك ضمن أنشطة التسويق الخاصة بسوناطراك وأصبحت شركة نقل بحري للمحروقات ووفقاً لمسؤولي الشركة فإن 66% من عمليات النقل التي قامت بها الشركة كانت في قطاع الغاز الطبيعي، بينما لم تتجاوز نسبة النفط الخام 15%<sup>2</sup>.

حيث يتم تصنيف أكبر الشركات العاملة في مجال نقل النفط حسب حجم أسطولها وإجمالي إيراداتها وأصولها وعدد موظفيها، وذلك وفقاً لأحدث بياناتها المالية فنجد في راس القائمة اول ثلاث شركات و هي:

01: شركة ميتسوي أو أس كي لا ينز.

كان المركز الأول من نصيب شركة ميتسوي أو أس كي لا ينز التي يقع مقرها في اليابان وهي واحدة من أكبر شركات الشحن في العالم، إذ تدير أسطولاً ضخماً من السفن مكوناً من أكثر من 930 ناقلة بسعة تبلغ 66 مليون طن.

02: شركة تيكاي.

هي شركة متخصصة في نقل النفط الخام والغاز الطبيعي المسال، يقع مقرها في كندا وقد سجلت إيرادات بلغت ملياري دولار في 2020، فيما بلغت قيمتها السوقية 269 مليون دولار وتمتلك أصولاً تبلغ قيمتها 2.2 مليار دولار ويعمل بها نحو 6.8 ألف موظف.

03: شركة يوروناف .

سجلت شركة يوروناف التي يقع مقرها في بلجيكا إيرادات بلغت 1.4 مليار دولار في 2020 وبلغت قيمتها السوقية 1.6 مليار دولار وتبلغ قيمة أصولها 3.7 مليارات دولار

<sup>1</sup> - معادوي نجية، مرجع سبق ذكره، ص 43.

<sup>2</sup> - معادوي نجية، نفس المرجع، ص 43.

ويعمل بها 3.1 ألف موظف، وتعمل هذه الشركة في مجال تخزين النفط الخام ونقله عبر أسطول ضخم من الناقلات، وقد جاءت في المركز الثالث في القائمة<sup>1</sup>.

في حين يتكون أسطول شركة هيبيروك التابعة لسوناطراك من ناقلتين<sup>2</sup> و انطلاقاً من هذه المقارنة البسيطة نجد أن الجزائر تعتمد على ناقلاتها لتصدير النفط الخام ومشتقاته حيث إستعملت ناقلة واحدة طيلة الفترة الممتدة من فترة سنوات (2000-2010)<sup>3</sup>.

يُظهر عدد السفن التي تنقل النفط الخام الجزائري إختلالاً في التوازن يهدد متطلبات التكامل في شركات النفط، بالإضافة إلى النقص الواضح في عدد ناقلات النفط الخام هناك أوجه قصور أخرى تؤثر بالتأكيد على أنشطة النقل البحري.

### ثالثاً: تكامل صناعة النفط على أساس جودة الناقلة.

ناقلات النفط تلعب دوراً حيوياً في صناعة النفط والغاز، حيث تقوم بنقل كميات هائلة من النفط الخام والمنتجات النفطية من مواقع الإنتاج إلى المصافي والأسواق.

هناك نوعان رئيسيان من ناقلات النفط، ناقلات النفط الخام وناقلات المنتجات النفطية وتصنف الناقلات حسب الحجم من صغيرة إلى ضخمة.

تنقل ناقلات النفط نحو 2 مليار طن متري من النفط سنوياً، وتعتبر ثاني أكثر وسائل النقل فعالية بعد خطوط الأنابيب.

يواجه المجمع الطاقوي سوناطراك جملة من المشاكل مع الدول المستوردة للنفط والغاز بسبب إهتراء أسطول سفن المؤسسة الممنوعة من دخول موانئ الدول المستوردة باستثناء تركيا ما يتسبب في خسائر سوناطراك التي تفوق 1000 مليار سنتيم سنوياً وبعد مرور قرابة 50 سنة على تأسيسها لا تزال سوناطراك تملك تسع ناقلات نفط فقط منها خمس سفن تم إقتناؤها في الثمانينيات وقد منعت مؤخراً من دخول موانئ أوروبا باستثناء تركيا لأنها لا تملك أسطولاً بحرياً لنقل الغاز والنفط وقد منعت الدول الأوروبية التي منعت سفن سوناطراك من دخول موانئها، بناء على هذا القرار، قبل أن توقع عقود توريد النفط والغاز لسوناطراك إلى الجزائر، بسبب احتوائها على مواد خطيرة وقابلة للاشتعال تهدد أمن واستقرار هذه الدول ويمكن أن تنفجر في أي وقت وقد طالبت هذه الدول سوناطراك بإرسال سفينة

<sup>1</sup>- معداوي نجية، مرجع سبق ذكره ، ص 44.

<sup>2</sup>- معداوي نجية، نفس المرجع ، ص 44.

<sup>3</sup>- معداوي نجية، نفس المرجع و الموضع.

شحن إلى الجزائر لاستلام الواردات برا ونقلها بحرا وتكلف هذه الإجراءات الجديدة التي تبنتها الدول الأوروبية سوناطراك خسائر مالية باهظة تفوق 100 مليار سنويا، خاصة في ظل حركة التغيير المستمرة التي يشهدها المجمع في كل مرة، والتغييرات الفرعية المستمرة في قائمة المديرين المركزيين، كما أن إقتناء بواخر جديدة تتعثر بشكل ملحوظ في كل مرة.

تخضع ناقلات النفط لفحص شامل لهيكلها وطاقمها بصفة دورية le vetting من قبل لجنة خبراء بشكل منتظم من أجل الحصول على تصريح بالنقل بعد التفتيش يتم إرسال تقرير المفتش إلى قسم مراقبة التفتيش مع تعليقات الربان ويُرسل التقرير الخاص بنتائج التفتيش إلى الإدارة الفنية والتجارية للشركة، وقد يؤدي عدم القيام بذلك إلى حظر نقل السفينة أو دخولها إلى الميناء<sup>1</sup>.

المشكلة الأخرى التي تواجه سوناطراك هي أنها تدفع مليارات الدولارات لإصلاح هذه الناقلات القديمة بسبب عدم توفر قطع الغيار الخاصة بالسفن وبما أن هذا النوع من الناقلات لم يعد مستخدماً على الساحة الدولية ولا يتم تداولها حتى في سوق الخردة فإنه يتعين دفع مبالغ ضخمة لإنتاج قطع الغيار والمعدات المعطلة أو غير الصالحة للعمل مثل تلك الموجودة في ورش الصيانة البحرية في إسبانيا وألمانيا وفرنسا لذلك يمكن القول أن تكامل صناعة النفط يعتمد بشكل كبير على جودة وكفاءة ناقلات النفط المتاحة والتي تؤثر على فعالية وكفاءة نقل النفط الخام والمنتجات النفطية<sup>2</sup>.

في عام 2008، استثمرت شركة سوناطراك وفرعها شركة سوناطراك للنقل البحري 4 ملايين يورو وكلفت الشركة الأمريكية المتخصصة إرنست ويونغ بإعادة تنظيم أنشطة الشركة وموظفيها البحريين والإداريين وقد أجريت هذه الدراسة المتخصصة وكشفت عن النقائص التالية التي تعاني منها الشركة وجود فائض كبير في عدد العمال من مختلف الرتب بما في ذلك 150 مديراً و80 بحاراً.

بالإضافة إلى ذلك، وضعت شركة إرنست ويونغ في الولايات المتحدة الأمريكية معايير أمنية جديدة لضمان عدم منع سفن هيبروك من دخول الموانئ الدولية بعد حادث 11 سبتمبر في نيويورك.

<sup>1</sup> - معداوي نجية، مرجع سبق ذكره، ص 45.

<sup>2</sup> - معداوي نجية، نفس المرجع و الموضوع.

لا يتم تطبيق هذه المعايير من قبل الشركة التي لا تزال تمنح تراخيص الإبحار للمستخدمين الذين ليس لديهم شهادة معترف بها عالمياً كما أن بعض المستخدمين ليس لديهم تراخيص رسمية الشركة ممنوعة من دخول الموانئ الأوروبية ويرجع ذلك إلى مرسوم جديد وقّعه حكومات هذه الدول، والذي ينص على أن التجارة في المجمع تتعلق ببيع النفط وليس بنقله وينعكس ذلك حتماً على الطرق التعاقدية المستخدمة في النقل البحري للنفط الخام والسؤال الرئيسي هو ما إذا كان بإمكان الشركات المملوكة للدولة بيع النفط الخام دولياً كجزء من أنشطتها التجارية بموجب طريقة فوب.

FOB هي اختصار ل Free On Board وهي واحدة من شروط التجارة الدولية التي

تحدد المسؤولية عن الشحنه وتكاليفها خلال عملية النقل البحري.

في شروط التجارة الدولية عندما يتم استخدام شروط FOB فإن البائع يتحمل المسؤولية عن البضائع وتكاليف شحنها حتى تحميلها على السفينة المختارة من قبل المشتري بمجرد أن يتم تحميل البضائع على السفينة ينتقل ملكيتها ومسؤوليتها إلى المشتري.

بمعنى آخر عندما يتم الشحن على شروط FOB يتحمل البائع تكاليف الشحن والتأمين والتصدير حتى لحظة تحميل البضائع على السفينة، ومن ثم يتحمل المشتري تكاليف النقل البحري والوصول إلى ميناء الوصول.

**الفرع الثاني : العقبات المتعلقة بالموانئ أمام النقل البحري للنفط في الجزائر وحلولها.**

إن صناعة النقل البحري هي صناعة خدمات ويتم تقييم فائدتها وكفاءتها في ضوء الخدمات التي تقدمها للتجارة العالمية ولذلك فإن توسع حجم الأسطول وصيانتها أو تخفيضه لا يؤثر فقط على النشاط الاقتصادي، بل يؤثر أيضاً على أداء ومساهمة الشاحنين والمستوردين وسلطات الموانئ وعلى الطريقة التي يديرون بها أعمالهم وعلى سبيل المثال في السبعينيات كانت البلدان النامية تمثل 65 في المائة من حجم التجارة البحرية في العالم ويعود ذلك جزئياً إلى أن الدول الكبرى تتحكم في ملكية السفن والعمليات التجارية للموانئ في البلدان النامية بما فيها الجزائر وكذلك في حجم أساطيلها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - معداوي نجية، مرجع سبق ذكره، ص 46.

## أولاً: النقائص المينائية.

موانئ النفط هي موانئ يتم إنشاؤها وتطويرها باستمرار مع تطور تكنولوجيا وحجم ناقلات النفط، وعلى الرغم من أن ناقلات النفط لا تحتاج إلى أن تتراكم على طول الرصيف بأكمله، إلا أن الموانئ يمكن أن تنشئ أرصفة بحرية ممتدة في البحر حيث تلتقي ناقلات النفط بالخطاطيف التي تتراكم بجانبها لشحن النفط الخام يمكن القيام به بعد أن تنتج الجزائر النفط الخام من آبار النفط المنتشرة في البحر، وبعد معالجته حتى يمكن شحنه بالناقلات للتصدير أو لمعامل التكرير وذلك عن طريق خراطيم من 12-16 بوصة مثبتة بأنابيب متصلة بخزانات ضخمة على الشاطئ حيث يخزن الخام، وقد تم في سكيكدة و تم اختيار ميناء أرزيو الجديد<sup>1</sup>.

وتعاني الموانئ العربية ومنها الموانئ الجزائرية من نقشي البيروقراطية وتضارب المصالح وسيطرة أجهزة الدولة على الموانئ مما حرّمها الكثير من حرية الحركة لإتمام عمليات الشحن والتفريغ اللازمة وغيرها من الأنشطة بسرعة بالإضافة إلى أن معظم هذه الموانئ لم تتطور كأحد الأنشطة الخدمية التي تتطلب دعماً مالياً من خزينة الدولة فالموانئ ليست نشاطات اقتصادية مستقلة تضيف قيمة اقتصادية للدولة، ولا تزال تعاني من قصور دائم ويرى بعض المراقبين أن الجزائر تركز إستثماراتها في الموانئ النفطية والموانئ النفطية هي موانئ مخصصة لنقل هذا النوع من السوائل، حيث تتم عملية ضخ النفط من سفينة إلى ميناء أو من ميناء إلى آخر عبر قنوات الضخ، وتكون هذه السفن مجهزة بخزانات خاصة لنقل هذه المواد ومعزولة بحواجز لتجنب تلوث المياه وغيرها من الحوادث كما هو الحال في مينائي الجزائر العاصمة وسكيكدة في الجزائر هذه الموانئ هي موانئ متخصصة تخدم قطاعات معينة فقط من الاقتصاد الوطني أما باقي الموانئ التجارية فلا تزال تعاني من تأخر كبير وتعاني من عدة مشاكل، لكن عمق النقل البحري التجاري في الجزائر يدل على أن النقص في الموانئ سواء الموانئ التجارية أو النفطية يمس كل الموانئ الجزائرية.

الموانئ الجزائرية هي موانئ قديمة ومن الجيل الأول، وهي عبارة عن نقاط انقطاع تحميل تنتهي فيها البضائع المعدة للتحميل أو التفريغ<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - معداوي نجية، مرجع سبق ذكره، ص 46.

<sup>2</sup> - معداوي نجية، نفس المرجع، ص 47.

أدارت السلطات العامة الجزائرية هذا الإرث الاستعماري دون إجراء أي تغييرات وهي تتألف عموماً من أحواض صغيرة وضيقة وسقائف ومستودعات متقاربة من بعضها البعض وأرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة إذا كانت هذه المواصفات في الأيام الخوالي عندما كانت السفن أصغر حجماً، لم تكن هذه المواصفات تشكل أي مشكلة بالنسبة لخدمة التبادل فمن الواضح أن بعض ناقلات النفط لم يكن بالإمكان شحنها من ميناء سكيكدة إلا أنها اليوم لم تعد تفي بالمتطلبات كما أن صغر حجمها سهّل من طريقة نقل البضائع، لذا فهي تتجه إلى ميناء أرزيو الذي شهد تطوراً كبيراً في مجال النقل البحري فالسفن أصبحت أكبر و بمواصفات عالمية محددة .

وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة وهي بالتالي سفن غير إقتصادية، إذ أنها تحول دون إستفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة<sup>1</sup>.

نقص التدريب والمهارات يمكن أن يؤدي نقص التدريب والمهارات لدى العمال في الموانئ إلى تأخيرات في عمليات التحميل والتفريغ وزيادة فرص وقوع حوادث.

أما بالنسبة للعمق النظري للموانئ الجزائرية، فهو في تناقص مستمر نتيجة عدم القيام بأعمال تنظيف أو تجريف لمدة 20 عاماً، مما أدى إلى تراكم الطمي والرمال وأثر على عملية رسو السفن تضطر السفن الكبيرة التي لا تستطيع الرسو في الميناء بسبب صغر غاطسها في بعض الأحيان إلى تحويل مسارها إلى موانئ أخرى، حيث يتعين عليها تفريغ بعض حمولتها لتخفيف وزنها قبل العودة إلى مينائها الأصلي والنتيجة هي مشاكل الوقت والعمالة والتكاليف الإضافية ونقص المعدات والآلات.

وتعاني الموانئ من التخلف التكنولوجي في الإدارة وعدم الثقة في مفهوم الإدارة الإلكترونية كما هو مطبق في البلدان المتقدمة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - معداوي نجية، مرجع سبق ذكره، ص 47.

<sup>2</sup> - معداوي نجية، نفس المرجع، ص 47.

ثانياً: كيفية التصدي للتحديات التي تواجه صناعة النقل في الموانئ.

إستثمر قطاع الخدمات اللوجستية في المنطقة العربية بكثافة في البنية التحتية المادية وغير المادية على حد سواء ففي البنية التحتية غير المادية، انصب التركيز في البنية التحتية غير المادية على تحسين التكنولوجيا والتشريعات، بينما انصب التركيز في البنية التحتية المادية على بناء موانئ جديدة وتوسيع الموانئ القائمة.

وتعتمد الجزائر بناء ميناء جديد ومنطقة صناعية جديدة في الحمداية بطاقة إستيعابية تبلغ 6.3 مليون حاوية نمطية سنوياً بحلول عام 2021 وبالإضافة إلى ذلك من المخطط إنشاء منطقة لوجستية جديدة في ميناء جن جن، والتي ستخصص في عمليات المحطات والعمليات اللوجستية وستأخذ في الاعتبار الحاجة إلى تعهيد العمليات اللوجستية لزيادة الصادرات وقد التزمت هيئة ميناء جن جن بإنشاء ممر أخضر من خلال خفض تكاليف التحميل والتفريغ بنسبة 50% وتكاليف الإرشاد والقطر بنسبة 75%<sup>1</sup>.

بالإضافة إلى ذلك يجب القيام بأعمال الصيانة الدورية من أجل تحسين خدمات الموانئ بما يتماشى مع تطورات العصر وتنص المادة 950 من القانون البحري الجزائري على أن الدولة مسؤولة عن صيانة وتشبيد وتوسيع وتحديث وتجديد المرافق السطحية والبنية التحتية بموجب المادة 895 أعلاه وكذلك عن أعمال التنظيف والتجريف يقلل التجريف من عمق الميناء ويزيل الطين والرمال مما يؤثر على عملية رسو السفن ويؤثر سلباً على إنتاجية الميناء.

ونظراً لأن الموانئ صغيرة جداً لاستيعاب السفن الكبيرة وسفن الحاويات وموقعها الحضري يجعل من المستحيل توسيع الموانئ فلا بد من بناء موانئ جديدة لمعالجة و تدارك النقائص الموجودة في الموانئ التقليدية والأصغر حجماً<sup>2</sup>.

و لا بد من ربط الموانئ بالبنيتين التحتية والمعلوماتية فالبنية التحتية لا بد أن تتضمن منشآت الميناء وتجهيزاته ويكون في أحد مبانيها ما يطلق عليها الإدارة الإلكترونية التي يتوافر فيها مركز للمعلومات قصد التعامل مع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات واستثمارها بالشكل الأمثل في إدارة أنشطة الموانئ لاسيما فيما يتعلق بتبادل على سهولة إنسياب

<sup>1</sup> - معداوي نجية، مرجع سبق ذكره ص 48.

<sup>2</sup> - معداوي نجية، نفس المرجع، ص 48.

البضائع وإرتفاع المعلومات بين شركات الشحن وإدارة الميناء الأمر الذي ينعكس إيجابياً مستوى العمل تدريب العمالة وزيادة المهارات يجب إستثمار في تدريب العمالة لتحسين مهاراتهم في العمليات اللوجستية والنقل، وهذا يشمل التدريب على إستخدام المعدات والتكنولوجيا الجديدة وكذلك تعزيز مفهوم السلامة والأمان<sup>1</sup>.

تشمل مباني الخدمات اللوجستية مراكز للمعلومات وخدمة العملاء ومباني مزودة بأجهزة كمبيوتر لمراقبة الصادرات، ومباني للرقابة الجمركية، ومستودعات لتخزين البضائع وأبراج إتصالات للشبكات اللاسلكية لتبادل بيانات الشاطئ والساحة مع الأنظمة الإلكترونية ومن المقرر تنفيذ المشاريع في المجالات التالية، يعد وجود عاملين محترفين مؤهلين من العوامل الرئيسية في عملية الإنتاج، حيث تعتمد المشاريع التي تطبق برامج تكامل المعلومات على فرق عمل متخصصة لتحديد الوظائف المطلوبة وتصميم هياكل المعلومات المطلوب صيانتها وتبادلها لتحقيق الأهداف المراد تحقيقها، تعزيز التعاون الدولي والشراكات يمكن للدول والمؤسسات الدولية والمنظمات اللوجستية التعاون معاً وتبادل الخبرات والموارد لمواجهة التحديات المشتركة التي تواجه صناعة النقل في الموانئ.

و للخروج من المأزق الحالي الذي تجابهه معظم موانئنا و حيث يعد تفعيل التنافسية في الموانئ العربيةً ضرورياً مقارنةً بمتلياتها من الموانئ العالمية، حيث يلعب ضغط السوق الدور الرئيسي نحو ضرورة التنافس داخل الميناء الواحد الآن ذلك يخلق حوافز إقتصادية لبناء كيانات تشغيلية تعمل بكفاءة وتمنع تحديد أسعار إحتكارية، كما أن التنافس داخل الميناء الواحد يؤدي إلى خفض التكاليف ورفع الإنتاجية السوقية اللوجستية للميناء ومن هنا تأتي أهمية التوجه لخصخصة الخدمات البحرية<sup>2</sup>.

مواجهة التحديات في صناعة النقل في الموانئ يتطلب جهوداً مشتركة من جميع الأطراف المعنية بما في ذلك الحكومات والقطاع الخاص والمنظمات الدولية لضمان تحقيق النجاح والاستدامة في هذا القطاع المهم.

<sup>1</sup> - معداوي نجية، مرجع سبق ذكره، ص 49.

<sup>2</sup> - معداوي نجية، نفس المرجع، ص 49.

### المطلب الثاني : النقل البحري للغاز

صناعة الغاز صناعة جديدة ومكلفة نسبياً وما لم يكن لدى بلد ما استراتيجيات احتياطات هائلة من الغاز يمكن استخراجها وإنتاجها وبيعها بكفاءة اقتصادية عالية فمن المستحيل تقنياً واقتصادياً إنشاء صناعة غاز.

لا يمكن إنشاء صناعة غاز ما لم يكن لدى البلد إحتياطات هائلة من الغاز يمكن إستخراج الغاز وإنتاجه وبيعه بكفاءة اقتصادية عالية، وذلك لتجنب تجاوز التكاليف للإيرادات وجعل الجدوى الاقتصادية من التصنيع بلا معنى.

تمر صناعة الغاز بعدة مراحل تبدأ بالاستكشاف يليها الإستخراج والإنتاج والمعالجة وفي مرحلة الإنتاج والمعالجة يجب إزالة مختلف الشوائب غير المرغوب فيها وتحويل الغاز إلى مورد إقتصادي يمكن نقله وبيعه في السوق المحلية وتصديره إلى بلدان أخرى التصدير عبر خطوط الأنابيب وإلى الأسواق الخارجية.

يمكن تصدير الغاز من خلال خطوط الأنابيب (غازودوك) أو تسييله (GNL) أو تحويله إلى مركبات سائلة وتصديره.

تسمح تكنولوجيا تحويل الغاز إلى سائل (GTL) بنقله في ناقلات بحرية متخصصة يمكن وصف صناعة الغاز بأنها سلسلة من العمليات والإجراءات التقنية والاقتصادية التي تساهم في جعله مورداً متاحاً لمختلف القطاعات الاقتصادية المهمة في هذه الورقة تتناول وتحليل الركائز والمراحل المختلفة لسلسلة صناعة الغاز.

### الفرع الأول : تقنيات تحويل الغاز الى سائل.

تحويل الغاز إلى سائل هو عملية تقنية مهمة في صناعة الطاقة والكيمياء حيث يسمح بتخزين ونقل الغاز بشكل أكثر كفاءة وسهولة يعتمد هذا العمل على تقنيات متقدمة تشمل عدة مراحل، بدءاً من الضغط والتبريد وصولاً إلى الانتقال إلى حالة السائل.

#### أولاً:الغاز السائل.

هذه الحالة يسمى الغاز المصاحب، في مكمته الخاص وفي الفحم والصخور الصخرية والمعروف باسم الغاز غير المصاحب في الماضي كان يتم حرق الغاز لأنه لا يمكن نقله إلى السوق أو تطويره محلياً ومع تطور التكنولوجيا تم بناء خطوط أنابيب لنقل الغاز من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك.

وتكمن المشكلة في أن إحتياطات كبيرة من الغاز الطبيعي تقع في مناطق بعيدة عن السوق ولا يمكن نقلها عبر خطوط الأنابيب لأسباب اقتصادية وطبيعية وسياسية لذلك تم تطوير تقنية الغاز المسال حيث يتم نقل الغاز كسائل في خزانات تبريد خاصة على متن ناقلات ضخمة مثل ناقلات النفط، ثم يتم تفرغها بالتسخين في موانئ خاصة في البلد المستهلك حيث يعاد إلى الحالة الغازية.

والفرق بين الغاز المسال والغازات السائلة الأخرى هو أن الغاز المسال هو غاز الميثان بينما الغازات السائلة تشمل البروبان والبيوتان والبنزين الطبيعي.

وبعد إزالة الشوائب وتسييله، يمكن تبريد غاز الميثان المتبقي إلى 160 درجة مئوية تحت الصفر أو أقل مما يقلل من حجمه إلى حوالي 600 مرة مما يجعله إقتصادياً ومربحاً في النقل.

و بعد تعريف الغاز المسال نتوقف الآن عند قائمة أكبر الدول المنتجة للغاز المسال حالي وهي، قطر و أستراليا ،والولايات المتحدة ،وروسيا، والجزائر، وماليزيا وإندونيسيا وترينيداد وتوباغو، وستتضم للقائمة موزمبيق.

وأكبر الدول المستهلكة هي الصين و اليابان وكوريا الجنوبية وتايوان، كما تقوم عدة دول أروبية بما في ذلك بريطانيا وإيطاليا باستيراده الى جانب دول الاقتصاديات الناشئة مثل البرازيل والمكسيك وتركيا<sup>1</sup>.

**ثانياً: معالجة الغاز وتقنيات تسييله.**

**أ : معالجة الغاز الطبيعي .**

إن معالجة الغاز الطبيعي تعني فصل الشوائب والمكونات غير المرغوب فيها المرتبطة بالتعدين، مثل الماء والغازات الحمضية والهيدروكربونات الثقيلة بحيث يسهل استخدام الغاز المستخرج ونقله، ولكن في بعض الحالات، يكون الغاز الطبيعي الجاف الذي يحتوي على نسبة كبريت وهيدروجين تتراوح بين 0.5 و4% أو أقل ودائماً بدون أي معالجة للمستهلك وتنقسم عملية المعالجة إلى عدة أقسام وتمر بعدة مراحل في مواقع الإنتاج والتوزيع، ولكن بشكل عام، تهدف المعالجة في موقع الإنتاج في المقام الأول إلى جعل الغاز قابلاً للنقل بعد المعالجة، يتم نقل الغاز وتداوله في أحد الأشكال التالية:

<sup>1</sup> - <https://faculty.uobasrah.edu.iq/uploads/teaching/1711709325.pdf> تاريخ الدخول 1ماي 2024.

- الغاز الطبيعي المضغوط (GNC)
  - الغاز الطبيعي المسال (GNL)
  - غاز البترول المسال (GPL)
  - يستخدم في إنتاج العديد من المواد الكيميائية، بما في ذلك الغاز المسال (GTL) والميثانول والأمونيا واليوريا وغير ذلك.<sup>1</sup>
- ب : تسييل الغاز الطبيعي.**

الغاز الطبيعي المسال عبارة عن غاز طبيعي تم تبريده إلى 161 درجة مئوية تحت الصفر وتزيل عملية التسييل معظم المركبات الإضافية في الغاز وأثناء عملية الإسالة يتكون الغاز المتبقي بشكل أساسي من الميثان وكميات صغيرة من الهيدروكربونات الأخرى وكميات صغيرة من الهيدروكربونات الأخرى فقط ويكون حجم الغاز في هذه الحالة منخفضاً مقارنة بالحالة الغازية وهذا يسهل تخزينه ونقله بعيداً عن مكان الإنتاج.

إن صناعة تسييل الغاز الطبيعي موجودة منذ فترة طويلة وخلال العقدین الأخيرين من القرن العشرين، كانت هناك حاجة إلى ناقلات خاصة لتسهيل نقل الغاز الطبيعي المسال عن طريق البحر، ويمكن أيضاً نقل الغاز الطبيعي المسال براً في أسطوانات صغيرة أو كبيرة. وهذا يسهل نقل الغاز إلى المناطق النائية حيث لا يمكن مد خطوط أنابيب الغاز يستخدم الغاز الطبيعي المسال بشكل أساسي كوقود لمحطات توليد الطاقة ويستخدم الغاز الطبيعي المسال بشكل أساسي كوقود لمحطات توليد الطاقة والتطبيقات المعدنية ووقود المحركات بعد إعادته إلى الحالة الغازية في مختبرات خاصة.

وقد تضاعف إنتاج الغاز الطبيعي المسال في العقدین الأخيرين ليصل إلى حوالي 6 تريليون قدم مكعب سنوياً (خلال العقد الأخير) ويمثل حوالي 4% من إجمالي الاستهلاك العالمي للغاز الطبيعي ويمثل حوالي 23% من إجمالي الغاز المصدر من الإنتاج إلى الإستهلاك المستقبلي سيتضاعف الإنتاج بحلول نهاية العقد الحالي.<sup>2</sup>

### ج : متطلبات صناعة تسييل الغاز الطبيعي.

<sup>1</sup> نصرالدين ساري، إستراتيجية ترقية الكفاءة الاستخدامية للثروة الغازية في إطار مبادئ وأهداف التنمية المستدامة، دراسة تطبيقية على قطاع الغاز الجزائري، مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير تخصص إدارة الأعمال الإستراتيجية للتنمية المستدامة، 2011، ص 26.

<sup>2</sup> نصرالدين ساري، مرجع سبق ذكره ص 27.

يتطلب إنشاء صناعة لتسييل الغاز الطبيعي في أي مكان في العالم وتصدير منتجاته إلى الأسواق العالمية ما يلي:

- وجود حقول غاز باحتياطيات مؤكدة لا تقل عن 1 تريليون قدم مكعب.
- توافر رأس مال استثماري لا يقل عن 1 مليار دولار أمريكي.
- عقود استثمارية طويلة الأجل لا تقل مدتها عن 15 سنة (على الرغم من وجود عدة محاولات حديثة لجعل هذه العقود أكثر مرونة).
- أدت المقترحات الأخيرة إلى تقليل مرونة هذه العقود والاعتماد على العقود قصيرة الأجل.
- يسعى الاقتراح إلى فصل سعر الغاز عن منتجات الطاقة الأخرى (لا سيما البنزين) وزيادة سعر الغاز في السوق الدولية (محاولة رفع سعر الغاز في السوق الدولية).
- وجود موانئ تصدير متخصصة.
- وجود ناقلات متخصصة في نقل الغاز الطبيعي المسال.

كما تجدر الإشارة إلى أن الدول المستوردة للغاز الطبيعي المسال تحتاج إلى البنية التحتية الصناعية التالية:

- إعادة تغويز الغاز المسال عند وصوله إلى وجهة الاستيراد إعادة التغويز هي عملية إعادة الغاز المسال إلى حالته الغازية، عند وصول غاز المسال إلى وجهة الاستيراد تتم إعادته إلى حالته الغازية عن طريق إعادة تسخينه في مرافق التخزين أو في محطات متخصصة متصلة بخط الأنابيب، متصلة بمنشأة التخزين أو خط الأنابيب، يصبح الغاز بعد ذلك جاهزاً للتوزيع الداخلي<sup>1</sup>.

د : تكاليف صناعة تسييل الغاز الطبيعي.

يُنق الجزء الأكبر من تكاليف الإستثمار (51%) على بناء وحدات التسييل، بينما تمثل الناقلات حوالي 32% من إجمالي تكاليف الاستثمار.

تستحوذ سفن الغاز الطبيعي المسال على حوالي 32% من إجمالي تكاليف الاستثمار بينما تستحوذ تكاليف عمليات التسييل والناقلات على حوالي 30% من إجمالي تكاليف الاستثمار.

<sup>1</sup>نصرالدين ساري، مرجع سبق ذكره، ص 27 .

وعلى مدى العقدین الماضیین، أفادت التقارير أن تكالیف عملیات تسییل الغاز الطبیعی وأسعار الناقلات البحرية المتخصصة قد انخفضت بنسبة 30% ومنذ عام 1989 وصلت نسبة الانخفاض فی التكاليف إلى 60% ومن المتوقع أن تتخفف التكاليف أكثر من ذلك وتستمر هذه الصناعة فی التطور وتزداد شعبيتها كمصدر جذب للاستثمار<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : أليات نقل الغاز طبيعى المسال و تخزينه

يختلف نقل الغاز عن نقل البنزين الذي يمكن تخزينه مؤقتاً في مكان خاص حتى يتم نقله ومن ناحية أخرى فإن الغاز أكثر فائدة من الناحية الاقتصادية لنقله مباشرة دون تخزينه كما أن التخزين المؤقت أكثر تكلفة بشكل عام، نقل الغاز بعد المعالجة هو في الأساس اختيار بين خيارين استراتيجيين هما:

- النقل بواسطة خط أنابيب في شكل غاز مضغوط بعد معالجة الشوائب والمكثفات.
- النقل بواسطة ناقلات خاصة بعد التسييل (بما في ذلك النقل في شكل مركبات).

#### أولاً: أليات النقل.

#### أ : إستراتيجيات النقل عبر خطوط الأنابيب.

يرتبط النقل عبر خطوط الأنابيب ارتباطاً وثيقاً بتاريخ صناعة النفط تم بناء أول خط أنابيب ناجح في بنسلفانيا بالولايات المتحدة الأمريكية، وتعتمد تكلفة بناء خط الأنابيب على المنطقة وحجم خط الأنابيب، وموقعه (بري أو بحري) وعدد وحجم محطات الضخ أو محطات الضواغط عدد وحجم محطات الضخ ومحطات الضغط والمرافق المرتبطة بها والظروف الاقتصادية العامة.

بصفة عامة تبلغ تكلفة إنشاء خط نقل بحري أكثر من خمسة أضعاف تكلفة إنشاء خط نقل بتكلفة أقل لكل ميل خمسة أضعاف.

ونظراً لأهمية خطوط الأنابيب في عملية نقل الغاز، تشير العديد من التقديرات إلى أن يبلغ طول خطوط الأنابيب المخطط لها بحلول عام 2020 حوالي 550 000 كم ويعتبر نقل الغاز عبر خطوط الأنابيب مجد اقتصادياً إذا كان الطول أقل من 6,000 كم وإلا فإن نقله بالناقلات الخاصة في شكل غاز طبيعي مسال (LNG) أكثر اقتصاداً.

<sup>1</sup> نصرالدين ساري، مرجع سبق ذكره، ص 28.

الغاز الطبيعي المسال (LNG) أكثر جدوى من الناحية الاقتصادية وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن استراتيجيات النقل عبر خطوط الأنابيب فعالة جداً ليس فقط للأسواق الخارجية ولكن أيضاً لشبكات توزيع الغاز المحلية وذلك لأن الدول المنتجة للغاز تعتمد بشكل أساسي على خطوط الأنابيب وتقوم خطوط الأنابيب بتوزيع الغاز على المدن وإتاحته للسكان والمؤسسات كمصدر للطاقة<sup>1</sup>.

**ب: إستراتيجيات نقل الغاز الطبيعي المسال بالناقلات الخاصة عن طريق البحر.**

بدأ نقل الغاز الطبيعي المسال عبر الطرق البحرية بواسطة ناقلات خاصة (Methaniers) بدأ في الستينيات ونما بشكل كبير في السبعينيات هناك عدة أسباب وراء بدء الدول في استخدام نقل الغاز الطبيعي المسال وأهم الاعتبارات هي المسافة بين مناطق الاستهلاك والإنتاج والطبيعة الجغرافية والوضع السياسي للبلدان المستهلكة وقد أعاق إستراتيجية نقل الغاز الطبيعي المسال بواسطة الناقلات التجارية ارتفاع تكلفته، وكما ذكرنا سابقاً تشمل تكاليف الاستثمار في إنشاء مشروع تسييل الغاز الطبيعي تكاليف التسييل وتكاليف نقل الغاز الطبيعي المسال إلى نقطة الاستهلاك وتكاليف إعادة الغاز إلى حالته الغازية في ميناء الوصول.

تتراوح تكلفة ناقلة واحدة خاصة (ميثانييه) بين 250 و 275 مليون دولار أمريكي ولذلك لا يمكن تنفيذ مشاريع من هذا النوع بأقل من 03 مليار دولار أمريكي<sup>2</sup>.

**ج: أليات تخزين الغاز.**

تعتبر عملية تخزين الغاز عملية مهمة للغاية، لأنها تحافظ على التوازن الموسمي بين توزيع الغاز واستهلاكه وعملية تخزين الغاز مهمة للغاية لأن استهلاك الغاز في عملية التدفئة يكون أعلى في فصل الشتاء مقارنة بالفصول الأخرى هناك عدد من القضايا الفنية والإقتصادية المرتبطة بعملية التخزين هذه، بما في ذلك التكاليف والأمن أثناء التخزين.

يتم تخزين الغاز الطبيعي بشكل عام بإحدى طريقتين:

- التخزين في مبردات عملاقة في شكل غاز طبيعي مسال (GNL).

<sup>1</sup> نصرالدين ساري، مرجع سبق ذكره، ص 28.

<sup>2</sup> نصرالدين ساري، نفس المرجع، ص 29.

وفي هذه الحالة يجب بناء مركبات لتسييل الغاز وتجهيزها بخزانات خاصة لتخزين الغاز المسال عند درجة حرارة 161 درجة مئوية تحت الصفر.

- وبدلاً من ذلك يتم إعادة حقن الغاز في طبقة تحت الأرض وتخزينه في شكله الطبيعي حيث كان الغاز يتم إخراجها عندما لا تكون هناك حاجة لاستخدامه لذلك لا يُهدر بحرقه وهو أمر مفيد بيئياً واقتصادياً الفوائد البيئية والاقتصادية<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: الصعوبات والتحديات في صناعة الغاز

تتعدد وتتوغل الصعوبات والتحديات التي تواجهها سلسلة صناعة الغاز في مختلف مراحلها وتختلف هذه الصعوبات والتحديات باختلاف الوضع الاقتصادي في المناطق المنتجة وفي البلدان المنتجة والمستوردة وبصفة عامة تواجه صناعة الغاز بشكل أساسي تحديات اقتصادية أهمها ارتفاع التكاليف في جميع حلقات السلسلة.

هذه التكاليف المرتفعة في جميع حلقات السلسلة، بدءاً من البحث والاستكشاف وصولاً إلى المعالجة والتصدير ومن منظور سياسي، فإن تواجه عملية نقل الغاز الطبيعي عبر خطوط الأنابيب العديد من التحديات.

فهي تخضع للمخاطر السياسية لعبور الحدود، ولكن يمكن تقليل هذه المخاطر إلى أدنى حد ممكن إذا كان بلد العبور بلداً مستهلكاً للغاز.

ومع ذلك فبالإضافة إلى دفع رسوم العبور والضرائب والشروط لا تزال هذه المشكلة قائمة يؤدي انقطاع الإمدادات إلى انخفاض في الربح الاقتصادي للبلدان المنتجة ومن جانب البلدان المستهلكة.

يمكن أن يضر أيضاً بالأنشطة الاقتصادية التي تستخدم الغاز الطبيعي وتفرض مبادئ الالتزام البيئي والتنمية المستدامة شروطاً صارمة على عملية التحويل في صناعة الغاز.

يساهم إدخال الاعتبارات البيئية بشكل كبير في تحسين التكلفة، إلا أن التخلي عن هذه الاعتبارات من شأنه أن ينتهك الالتزامات الدولية باحترام البيئة في مختلف الأنشطة الصناعية فيما يتعلق بتطوير الغاز<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> نصرالدين ساري، مرجع سبق ذكره، ص 29.

<sup>2</sup> نصرالدين ساري، نفس المرجع، ص 30.

الفصل الثاني :

تكوين عقد النقل البحري للمحروقات

### الفصل الثاني : تكوين عقد النقل البحري للمحروقات.

النقل البحري يُعتبر أساسياً في صناعة الشحن البحري للمحروقات وعقد النقل البحري للمحروقات يعتبر جزءاً أساسياً من عمليات نقل البضائع الخطرة عبر البحر يتضمن تكوين هذا العقد إتفاقاً بين الناقل البحري والمرسل (المالك) للمحروقات، حيث يتم تحديد شروط ومسؤوليات كل طرف خلال عملية النقل يتطلب تكوين عقد النقل البحري للمحروقات تحديد البضائع بدقة بما في ذلك نوع المحروقات، وكميتها، وخصائصها كما يجب تحديد شروط عقد النقل مثل الوسائل المستخدمة، والتأمينات اللازمة، والإجراءات الأمنية والبيئية المطلوبة لضمان سلامة النقل.

علاوة على ذلك، يتضمن تكوين عقد النقل البحري للمحروقات تحديد المسؤوليات والتعويضات في حالة وقوع حوادث أو تلف في البضائع خلال عملية النقل يجب أن يتم احترام القوانين والأنظمة البيئية والأمنية المعمول بها خلال تكوين وتنفيذ هذا العقد باختصار تكوين عقد النقل البحري للمحروقات يتطلب تحديد شروط ومسؤوليات كل طرف بدقة بما يضمن سلامة وفاعلية عملية نقل المحروقات عبر البحر وسنتناول في هذا الفصل (أركان عقد النقل البحري للمحروقات) في المطلب الأول و (المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري للمحروقات) في المطلب الثاني.

### المبحث الأول: أركان عقد النقل البحري للمحروقات.

لنقل البحري للمنتجات البترولية تأثير كبير على الاقتصاد والبيئة عقد النقل البحري هو اتفاق يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع عن طريق البحر مقابل أجر إلى طرف ثالث وهو المرسل ويكون المرسل مسؤولاً عن تقديم التعليمات للناقل حسب طبيعة كل بضاعة ويكون الناقل مسؤولاً عن التطبيق الصحيح لهذه التعليمات، وفي حالة المنتجات البترولية من الضروري اتباع إجراءات السلامة المحددة أثناء التحميل والنقل والتفريغ لمنع وقوع الحوادث والأضرار البيئية وغالباً ما تتضمن عقود النقل البحري شروطاً تحد من مسؤولية الناقل في حالة حدوث ضرر أو فقدان للبضائع على سبيل المثال و سنتطرق في هذا المبحث إلى (أثار عقد النقل البحري للمحروقات) كمطلب أول و (التزامات أطراف العقد النقل البحري للمحروقات) كمطلب ثاني .

### المطلب الأول : آثار عقد النقل البحري للمحروقات.

يُعد عقد النقل البحري للمحروقات من العقود المهمة في التجارة الدولية، حيث يلعب دورًا هامًا في نقل كميات كبيرة من المحروقات من بلد إلى آخر.

كما أن عقد النقل البحري للمحروقات هو عقد يتم بين الشحنة وشركة النقل البحري لنقل المحروقات عبر المحيطات والبحار إلى ميناء الوصول ويترتب على هذا العقد العديد من الالتزامات التي يجب على الأطراف المتعاقدة الالتزام بها لضمان سلامة الشحنة وسلامة البيئة البحرية يتعين على شركات النقل البحري الالتزام بمجموعة من الشروط والتدابير لضمان نقل المحروقات بشكل آمن وفعال مع الالتزام بالتشريعات واللوائح القانونية وتقديم الشحنة بالحالة المطلوبة إلى الوجهة المقصودة.

### الفرع الأول : ركن الرضى في عقد النقل البحري للمحروقات.

عقد النقل البحري عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتين وهي إرادة الشاحن وإرادة الناقل<sup>1</sup> فشروط صحة التراضي في عقد النقل البحري هي نفسها الشروط العامة في التعاقد وتشمل تطابق الإيجاب مع القبول لانعقاد العقد فالعقد يتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية<sup>2</sup> وعليه فإن إيجاب الناقل يتمثل في كونه عارضا لخدمات تحكمها قوانين ونصوص قانونية تنظيمية تتضمن تفاصيل العقد بما فيها الأسعار والخدمات وشروط النقل والأسعار المطبقة ومتى وصل ذلك إلى علم الشاحن وقبل بها يحصل تطابق الإرادتين، ويتم الرضا المطلوب والذي يصدر من ذي أهلية قانونية خالية من العيوب، ويصبح الرضا متطابق متى أبدى الشاحن قبوله ورضائه لهذه الشروط حسب نص المادة 59 قانون مدني، وقد يكون الشاحن والناقل متبايعين لا يجمعهما مجلس واحد فقد فصل المشرع الجزائري في ذلك بالاعتماد بنظرية الوصول، فالوصول يكون بعلم القبول في الزمان والمكان اللذان وصل إليهما القبول<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية، 2007، ص287.

<sup>2</sup> - المادة 59 الأمر 75-59 المتضمن القانون المدني الجزائري، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ج رع 78 الصادرة في 30 سبتمبر 1975.

<sup>3</sup> - المادة 67 من نفس الأمر 75-59.

ولتحديد مكان ووقت إبرام العقد آثار هامة على الصعيدين الوطني والدولي وهما القانون المطبق على العقد ويجب صدوره من أهل الاختصاص أي الأشخاص المؤهلون قانوناً أما بالنسبة إلى الجهة الأخرى الاختصاص القضائي بالنسبة إلى القانون المطبق كما يجب أن يكون الرضا خالي من العيوب كالتدليس أو الاكراه إلا أنه يستثني حالة التصريح الكاذب وعبء الاكراه<sup>1</sup> في حين الغلط في طبيعة البضاعة كثيراً ما يصرح إلا أن الإرادة المعيبة في عقد النقل البحري لا تؤدي إلى إبطال العقد، غالباً ما يتم اللجوء إلى الزيادة أو النقصان في الإلتزامات دون إبطاله في حالة ما لم يتمعن المرسل في بنود العقد بشكل دقيق وبالتالي يؤدي عيب التدليس أو الخطأ في طبيعة البضاعة أو في النوع التي إذا علم بها الناقل لما أقدم علي التعاقد في حالة ما إذ تم شحن البضاعة دون علم الناقل أو الممثل القانوني فله أن ينزلها من السفينة و أن يقوم بإتلافها أو يجعلها غير ضارة إذا كانت قابلة للاشتعال أو الانفجار من غير تحمل التعويض ويكون الشاحن مسؤولاً عن كل ضرر أو تلف ويتحمل المصاريف عن الأضرار<sup>2</sup> .

### الفرع الثاني: المحل .

محل عقد النقل البحري أو موضوعه هو نقل البضاعة من مكان إلى آخر بمعنى من ميناء إلى ميناء آخر ويمكن القول بأن عقد النقل هو تقديم خدمة النقل<sup>3</sup> التي تكون بشكل رئيسي على عاتق الناقل لمصلحة شخص آخر متلقي خدمة النقل فيشترط أن يكون المحل مشروعاً أي يكون التعامل تجارياً حيث نص المشرع صراحة على أن لا يكون من الممنوعات كالمخدرات والأسلحة فيبطل العقد لبطلان المحل<sup>4</sup> ويختلف الوضع حسب ما يكون في الظروف الاستثنائية أو العادية.

<sup>1</sup> - المادة 86 من نفس الأمر 59-75.

<sup>2</sup> - هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، منشورات الحلبي، ط1، بيروت، 2008 ، ص 43.

<sup>3</sup> - هاني دويدار، نفس المرجع، ص43.

<sup>4</sup> - سليمان مرقس، المدخل للعلوم القانونية، دار المنشورات الحقوقية، ط 6، لبنان ، 1998 ، ص878.

### أولاً: الظروف العادية.

هنا تختلف وضعية عدم الشرعية كالمنع القاطع لنقل بعض المواد كالأسلحة الحربية إذا كان النقل مرخصا يقع العقد باطل بطلان مطلق، وفي بعض الحالات يكون المنع في السلع التي تستوجب نقلها ظروف خاصة أي تكون غير مكيّفة حسب طبيعة السلعة كنقل المواد الخطيرة و سريعة التلف<sup>1</sup> و يحتاج بطلانها إلى ظروف خاصة هنا يكون نسبي.

### ثانياً: الظروف الاستثنائية.

الظروف الاستثنائية تكون عدم المشروعية في أوقات الحروب و الأزمات الاقتصادية هنا يكون البطلان مطلق.

### الفرع الثالث : السبب.

ركن السبب يكون في أغلب العقود مشروعاً فعقد النقل البحري لا يختلف عن العقود الأخرى فالالتزام الناقل بنقل البضائع و إلتزام الشاحن بدفع الأجرة، ويشترط أن يكون السبب مشروعاً غير مخالف لنظام العام<sup>2</sup>، وعقد النقل البحري من العقود الرضائية يشترط أن يكون صحيحاً ومشروعاً وكذلك موجود، حسب المشرع الجزائري في نص المواد من 54 إلى 98 قانون مدني ويرى الدكتور عبد الرزاق أحمد السنهوري أن السبب ركن في الإلتزام وليس في العقد وهذا ما نصت عليه النظرية التقليدية بحيث يكون التزم المتعاقدين رغم أن العقد مصدر من مصادر الإلتزام<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي، ط 1 ، بيروت، لبنان، 2006 ، ص296.

<sup>2</sup> - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الإلتزام، الجزء الأول، دار احياء التراث العربي، ط1 بيروت، ص564 .

<sup>3</sup> - علي علي سليمان ، النظرية الإلتزام، ديوان المطبوعات الجامعية ، ط5، الجزائر، 2003 ، ص 56.

### المطلب الثاني: التزامات الأطراف في عقد النقل البحري للمحروقات.

إن إلتزامات الأطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري للمحروقات، هي الواجبات التي يتعين على كل طرف الإلتزام بها وتنفيذها خلال عملية النقل البحري للمحروقات تلك التزامات تشكل الأساس لضمان سلامة ونجاح الصفقة.

#### الفرع الأول : التزامات الناقل .

في عالم خدمات النقل البحري، تتحمل الشركات والأفراد الذين يقومون بنقل البضائع عبر المحيطات والبحار مسؤوليات كبيرة تجاه البضائع والأفراد والبيئة يُعتبر الناقل البحري الشخص أو الشركة المسؤولة عن نقل البضائع بين الموانئ، ويجب أن يلتزم بعدد من التزامات لضمان سلامة وسلامة البضائع والأفراد يتطلب دور الناقل البحري الإلتزام بمجموعة من القواعد والتوجيهات لضمان نقل البضاعة المحمولة بحرا و بدون أي ضرر.

#### أولا : التزاماته قبل الرحلة البحرية.

تتوزع هذه الإلتزامات على العديد من العناصر منها ماهو مرتبط بالسفينة ومنها ماهو مرتبط بالطاقم البشري، ومنها ماهو مرتبط بالبضاعة.

#### أ: الإلتزامات المتعلقة بالسفينة.

هذه الإلتزامات لها علاقة مباشرة بوسيلة النقل البحري وهي السفينة.

#### 01: صلاحية السفينة للنقل البحري.

يقصد بصلاحية السفينة هو أن تكون سليمة عند الرحيل ومزودة بكل السوائل اللازمة لحفظ البضاعة فالناقل البحري يجب أن يضمن توفر الأدوات التابعة لها وأنها تعمل وفق نظام خاص بنقل هذا النوع من البضائع، فإن معاينة معدات السلامة يكفل الاحتياط الواجب اتخاذه تجاه الكوارث المحتملة خلال الرحلة.

يرتب عقد النقل البحري على عاتق الناقل، تهيئة سفينة صالحة للملاحة البحرية والتجارية والمقصود بصلاحية السفينة للملاحة البحرية، خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، وكذلك تشمل وجوب تزويدها من قبل المالك بما يلزمها من المؤونة والأدوات وطاقم الملاحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة فهذه السفينة لا

يكفي لها أن تكون صالحة ملاحيا، إنما يجب أن تكون مهيئة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة البحرية أي إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها وكذلك وضع السفينة في المكان والزمان المتفق عليه في العقد<sup>1</sup>.

تأخذ صلاحية السفينة وجوب توفر عنصرين هما، الصلاحية الملاحية ومعناها إعداد السفينة لكي تكون قادرة على تنفيذ الرحلة المحددة في عقد الناقل البحري من حيث المتانة وتجهيزها بالمؤونة والوقود، ويقودها ربان ذو كفاءة في العمل وعلى متنها العدد الكافي من البحارة وهناك أيضا صلاحية أخرى هي الصلاحية التجارية والمقصود بها قدرة السفينة على إستقبال البضائع على نقلها، من حيث تهيئة العنابر الملائمة، وتهيئة وسائل التبريد المطلوب بما يتناسب مع نوع البضائع<sup>2</sup>.

والمقصود بالإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة، هو أن تكون ممتازة على درجة من الكفاءة التي يقتضيها جهاز حريص ومنتبه، بالنظر إلى كل الظروف المحتملة، فلا يعني ألا تضعف إلا أمام الخطر غير عادي<sup>3</sup>.

### 02: توفر وثائق السفينة.

نقصد هنا أنه يجب أن يكون على السفينة الوثائق اللازمة لضمان الإبحار السليم والوثائق المذكورة في التعليمات الدولية، ومن الأمثلة عن هذه الوثائق نجد الوثائق الملاحية كالخرائط والبيانات الضرورية للقيام بالرحلة البحرية وأيضا هناك الوثائق الصحية كالشهادة الصحية وهي التي تثبت صلاحية السفينة لدخولها الموانئ.

ووفقاً للمادة 113 من المرسوم الإداري رقم 01-02، فإنه من غير القانوني دخول السفن التي تحمل بضائع خطرة إلى الجزائر ما لم يكن بحوزتها ترخيص كتابي ممنوح من الإدارة المعنية في سلطة الميناء<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط2، عمان، الأردن، 2009، ص117.

<sup>2</sup> - المادة 770 الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن قانون بحري جزائري ج ر ع 29 لسنة 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ج ر ع 47 الصادر بتاريخ 27/06/1998.

<sup>3</sup> - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق (دراسة مقارنة بين التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978)، فرع قانون، المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو، 2009، ص12.

<sup>4</sup> - مخلوف ياسر، مذكرة لنيل شهادة ماستر مهني في الحقوق، قانون بحري ومينائي، جامعة محمد صديق بن يحيى جيجل،

2021/2022، ص31.

### 03: كفاءة الطاقم البشري .

نقصد هنا أنه يجب أن يكون طاقم السفينة يملك كفاءة عالية ومقبولة تمكنه من أداء مهامه والعمل على ظهر السفينة بدقة واتقان، كما أنه يجب توفير عدد كافي من الأشخاص لجعل السفينة صالحة في حالة حدوث خطر<sup>1</sup>.

### ب: الالتزامات المتعلقة بالبضاعة.

محل هذه الالتزامات هي البضاعة والعمليات المرتبطة بها.

### 01: استلام البضاعة.

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، فيكون الناقل بذلك قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني في فحص البضاعة والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن<sup>2</sup> يتم أصلاً إستلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن وفي الموعد المتفق عليه، وكذلك يمكن الإتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري في خارج حدود الميناء كإتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مكتبه أو مقره، هنا يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء وذلك تمهيدا لشحنها في السفينة، بالتالي يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري نادراً ما يتفق الناقل على استلام البضائع في خارج الميناء، خاصة إذا كان الأمر يقتضي اتخاذ بعض الإجراءات الإدارية والجمركية التي يصعب على الناقل البحري تحمل تبعاتها في هذه المرحلة يقع على عاتق الناقل وذلك من خلال وكيله أو ربان السفينة إدراج البضائع المنقولة في قائمة الشحن، وإلا كان مسؤولاً اتجاه صاحب البضاعة إذا تمت مصادرتها نتيجة مخالفته.

يعتبر استلام البضائع فالخطرة من أهم الخطوات في تنفيذ العقد فالناقل البحري يتكفل بالبضاعة بمجرد استلامها وتصبح المخاطر على عاتقه وعملية استلام البضائع يمكن أن تكون في ميناء الشحن وقد تكون خارج الميناء إذا كان الإتفاق على ذلك<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمين، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ط1، الإسكندرية مصر، 1994، ص100.

<sup>2</sup> - المادة 739 من نفس الأمر 76-80.

<sup>3</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ط، جامعة الإسكندرية، 2001، ص254,255.

02: الالتزام بشحن البضاعة.

الشحن هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، يحصل ذلك بواسطة الرافعات أو الآلات، الأنابيب أو المضخات حسب طبيعة البضائع المشحونة ويعد شحن البضائع على السفينة من أبرز المشكلات في مجال النقل البحري نظرا للمخاطر البحرية لهذا الشحن بصفة خاصة والرحلة البحرية بصفة عامة<sup>1</sup>.

إن مهمة الشحن يجري الإتفاق على تحديد من يتولاها في عقد النقل البحري للبضائع إما الشاحن مالك البضاعة أو الناقل، هذا ما تبين من التزامات الشاحن بأن عملية الشحن يقوم بها الناقل وذلك لتوفر كل الوسائل والخبرة للقيام بها، يتفق غالبا الناقل مع شركات متخصصة ولهذا الغرض تقوم بعملية الشحن رفعات السفينة فإذا تعلق الأمر ببضائع سائلة كالبتترول مثلا فإن شحنها يكون بأنابيب خاصة وكذلك إذا كانت البضاعة عن حبوب فإن عملية الشحن تقوم بمضخات<sup>2</sup>.

الجدير بالذكر أن شحن البضاعة يجب أن يتم في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري للبضائع وفي حالة خلو هذا العقد من تحديد الميعاد يجب الرجوع إلى العرف الجاري في الميناء الذي جرى فيه الشحن، والأصل أن ميعاد الشحن يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضاعة والحاويات، على سطح السفينة، مجلة الحقوق لسنة 2016 العدد الأول والرابع، مارس يونيو 1992، كلية الحقوق جامعة الكويت، ص11.

<sup>2</sup> - عادل علي المقدادي، مرجع سبق ذكره، ص118-119.

<sup>3</sup> - محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، د ط، الإسكندرية، 2000، ص595-596.

ثانياً: أثناء الرحلة البحرية.

أ: نقل البضاعة.

لاشك أن جوهر عقد النقل يكمن في تحريك البضائع من مكان لآخر لذلك فإن الناقل يلتزم بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو عند عدم الاتفاق في ميناء معقول<sup>1</sup> والتشريع الجزائري في المادة 114 من ق ب ج أوجب على الناقل أن ينقل البضاعة عبر الطريق المتفق عليه، ولا يعد مخالفته لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لما ينفذ الأشخاص والأموال .

الناقل بتوصيل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول أي إلى الجهة المقصودة<sup>2</sup> وتصبح السفينة مستعدة للسفر، وذلك لا يتحقق إلا بعد تمام إعدادها وتجهيزها في ميناء الشحن واستلام الناقل للبضائع المراد نقلها وشحنها وترتيبها وتستيفها في العنابر أو على سطح السفينة على حسب الحالة، تبدأ مرحلة الرحلة ليبدأ تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ<sup>3</sup> فهو التزام بتحقيق نتيجة إذ يجب عليه إيصال البضاعة كاملة وسليمة حسب الميعاد، وعليه يجب أن تنتقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي فمن المفروض الطريق المعتاد وليس العادي<sup>4</sup>.

ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، فالناقل لا يعد مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك، هذا ما نصت عليه المادتين 775-777 من القانون البحري الجزائري<sup>5</sup>.

كما يتوجب أن يكون سير الناقل مباشراً معناه على خط مستقيم دون أن ينحرف في السير، إلا إذا كان هناك ما يبرر ذلك وهو ما يعرف بالانحراف المعقول<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري الجزائري، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، الإسكندرية، 2012، ص331.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2000، ص496.

<sup>3</sup> - المادة 738 من نفس الأمر 76-80 .

<sup>4</sup> - للمادة 775 من نفس الأمر 76-80.

<sup>5</sup> - المادة 775 من نفس الأمر رقم 76-80 .

<sup>6</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، ط2، الإسكندرية لسنة 2000، ص496.

وأن يتم النقل بنفس السفينة التي شحنت بها البضائع، فلا يجوز الناقل تغييرها في الطريق إلا في الأحوال التي تصبح فيها السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر ولأي سبب كان هنا يجوز له إستبدالها بسفينة أخرى لتكتملة الرحلة البحرية بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، شرط في هذه الحالة أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، بحيث يتخذ الناقل جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة، أثناء عملية تفريغها من السفينة القديمة وإعادة شحنها على السفينة الجديدة وإخطار الشاحن بذلك أي بحصول النقل على متن سفينة أخرى ويرسل إليه سند الشحن المسلم من الريان الثاني حتى يتمكن من تسلم بضاعته<sup>1</sup>.

عند الوصول للتأمين على مخاطر الرحلة على ظهر السفينة الجديدة<sup>2</sup> فإن مصاريف مسافنة البضاعة تقع على عاتق الناقل إلا إذا أبعد عنه سبب توقف الرحلة البحرية، وفي كل الأحوال الناقل يحتفظ بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة<sup>3</sup> والمقصود بالمسافنة هي العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضاعة في واسطة نقل أخرى، وذلك في حالة توقف الرحلة من أجل تأمين نقلها إلى غاية ميناء الوصول المقرر.

### ب- العناية بالبضاعة:

معناه إتخاذ كل ما يلزم من الاجراءات المعقولة بالحالة التي شحنت بها البضاعة بما أن السفينة أداة نقل للبضائع فهي مخزن آمن لحفظها<sup>4</sup> فالناقل مكلف بالعناية التامة للبضاعة للبضاعة خاصة أثناء عملية نقلها بعناية عادية حسب الإتفاق بين الاطراف وحسب الاعراف فإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع فعلى الشاحن أن يبلغه بذلك وأن يبين ذلك كتابيا إذا أمكن أما في حالة عدم إعلام الناقل أو من يمثله (الريان) عن حساسية أوخطورة البضائع وذلك من طرف الشاحن فإذا تضررت البضاعة المشحونة أو حتى تضررالسفينة بسبب هذه البضائع فالشاحن سوف يتحمل جزءا من المسؤولية هذا ما نصت عليه المادة 778الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري .

<sup>1</sup>- حميد الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، جامعة وهران، 1988، ص90-91.

<sup>2</sup>- مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص239.

<sup>3</sup>- المادة 777 من نفس الأمر 76-80.

<sup>4</sup>- أمين خلفي، مرجع سبق ذكره، ص37.

يعد التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية من أهم الالتزامات التي تشغل ذمته، إذ يكون مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل ما لم يكن الأمر راجعاً لسبب أجنبي<sup>1</sup> وهذا يعني أن الناقل ملزم بالمحافظة على البضاعة والتي تتم بعدة أساليب حسب طبيعة البضاعة، إذ قد تتطلب هذه الأخيرة تبريدها والمحافظة على درجة حرارة معينة لها طيلة فترة النقل البحري، كما قد تتطلب تهوية من حين لآخر كالفواكه والحيوانات الحية، أو تكون عرضة للتلف إذا تعرضت للشمس مما يتطلب تغطيتها أو تخزينها في عنابر بعيدة عن حرارة آلات السفينة<sup>2</sup> والناقل البحري لا يلتزم بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية بمعناها الفني، إنما يبدأ هذا الالتزام من لحظة إستلامه البضائع من الشاحن، ويمتد حتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول كما يفرض الإلتزام بالمحافظة على البضائع أعباء عديدة على الناقل البحري<sup>3</sup> كإعادة رص أو تستيف السلع إذا ترحضت من مكانها بفعل أي عامل إهتزاز<sup>4</sup>.

ثالثاً : التزامات الناقل في نهاية الرحلة عند ميناء الوصول .

أ- الإخطار بوصول البضاعة :

على الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة محل عقد النقل البحري إلى الميناء في الزمان والمكان المتفق عليه في العقد حتى يتمكن الشاحن أو المرسل إليه بالمباشرة على السلعة وذلك في حالة ما إذا كان إتفاق تفريغ البضائع يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه<sup>5</sup>.

ب- تفريغ البضاعة :

نصت المادة 780 من القانون البحري الجزائري على أنه بعد وصول السفينة إلى مين الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما

<sup>1</sup>- هاني دويدار، مرجع سبق ذكره، ص232.

<sup>2</sup>- عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 1999، ص356-357.

<sup>3</sup>- هاني دويدار، مرجع سبق ذكره، ص220.

<sup>4</sup>- أمين خلفي، مرجع سبق ذكره، ص37.

<sup>5</sup>- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، تيزيوزو، 2006، ص97.

جاء في المادة 607 من القانون البحري الجزائري المتعلقة بتحميل البضائع و مراعات أعراف ميناء التفريغ<sup>1</sup>.

القضاء الفرنسي عرف عملية التفريغ على أنها ذلك العمل المادي المتمثل في إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء، أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء، في حالة ما إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه<sup>2</sup>.

والمقصود بالتفريغ هو العملية المادية التي تتضمن إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف ميناء الوصول أو في الصنادل التي تنقل إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه، بسبب من الأسباب ويعتبر التفريغ جزءاً من عقد النقل البحري<sup>3</sup>. إن عملية التفريغ تتطلب من الناقل إتخاذ جميع الإحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضائع لتلف أو هلاك، لذا يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة ما لم يتفق على غير ذلك، بحيث في الأصل تتم عملية التفريغ على نفقة الناقل البحري وكذا تحت مسؤوليته إضافة إلى هذا نصوص القانون البحري جاءت مرة فيما يخص التفريغ لذلك لا يجوز الإتفاق على مخالفته بالتالي الشاحن غير ملزم بالشحن والتفريغ، وفي جميع الأحوال يظل الناقل مسؤولاً على حفظ البضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ، وما يمكن الإتفاق عليه هو أن يجعل مصاريف الشحن والتفريغ تقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه<sup>4</sup>.

إضافة إلى كل هذا فإن سند الشحن يمكن أن يتضمن شرطاً، يدعى بشرط التفريغ التلقائي الذي بمقتضاه يقوم الناقل بتفريغ تلك البضاعة من تلقاء نفسه وعلى نفقة المرسل إليه ومسؤوليته، ففي حالة ما إذا لم يتقدم المرسل إليه لتفريغ البضاعة وتسليمها خلال فترة معينة من وصول السفينة هنا الناقل يودع البضاعة بعد تفريغها مخزناً عمومياً أو لدى أمين لحساب المرسل إليه وأن إلتزاماته بالمحافظة على البضاعة يظل قائماً حتى تسليمها إلى المرسل إليه<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 780 نفس الأمر 76-80.

<sup>2</sup> - أمين خلفي، مرجع سبق ذكره، ص 39.

<sup>3</sup> - عبد القادر حسن العطير، مرجع سبق ذكره، ص 358.

<sup>4</sup> - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع القانون مسؤولية مهنية، تيزي وزو، 2013، ص 53-54.

<sup>5</sup> - عباس حلمي، القانون البحري، مرجع سبق ذكره، ط 2، 1987، ص 28.

ج- تسليم البضاعة الى المرسل اليه :

عند وصول السفينة و رسوها في ميناء الوصول يلتزم الناقل البحري بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه القانوني، حيث نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري على ضرورة تسليم الناقل البضاعة في المكان المتفق عليه ومضمونه يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي دار يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة<sup>1</sup>.

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة عليها إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله<sup>2</sup>، والذي يطالب بإستلامها بناءً على وثيقة الشحن ويعد التسليم الاجراء الأخير الذي يضع حد لعقد النقل البحري للبضائع، إذ بتحقيقه ينقضي تنفيذ عقد النقل البحري بحيث ترتفع مسؤولية الناقل بالمحافظة على البضاعة<sup>3</sup> هذا ما نصت عليه المادة 739 الفقرة الأولى من التقنين البحري الجزائري على مايلي يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني والمقصود بالتسليم هي تلك العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري أي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول<sup>4</sup>.

وعملية التسليم تتميز عن التفريغ الذي هو مجرد عملية مادية وقد يكون التسليم سابقا على التفريغ إذا تحمل المرسل إليه الالتزام بالتفريغ، وقد يكون لاحقا له إذا كان التفريغ على عاتق الناقل<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>-أنظر المادة 782الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن قانون بحري جزائري ج ر ع 29 لسنة 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ج ر ع 47 الصادر بتاريخ 27/06/1998.

<sup>2</sup>- محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010، ص334.

<sup>3</sup>- أمين خلفي، مرجع سبق ذكره ، ص42.

<sup>4</sup>- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري في ضوء التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقد وآراء الفقه، منشأة معارف بالإسكندرية، ط1، 1997، ص68.

<sup>5</sup>- مصطفى كمال طه، قانون بحري، دار المطبوعات الجامعة، الإسكندرية، سنة 2000، ص310.

وكذلك يقصد به التسليم الفعلي الذي تسبقه عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها وزنها، كيلها ومقاسها وحالتها وعلاماتها مما إذا كان بها هلاك أو عجز أو تلف فإن الفحص ضروري إذا إشتراط دفع الأجرة على أساس الكمية المسلمة فعلا<sup>1</sup>.

المشعر الجزائري عرف الالتزام بالتسليم في المادة 739 الفقرة الثانية من التقنين البحري الجزائري بأنه تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن أما إتفاقية هامبورغ فإنها لم تعرف الإلتزام بالتسليم تثبت عملية التسليم إما بإعطاء إيصال إلى الربان يتضمن اعترافا من الشاحن أو المرسل إليه بإستلام البضاعة أو بالتأشير على نسخة سند الشحن التي يحملها الناقل لذا يتوجب على الربان أن يتحقق من شخصية مستلم البضاعة فإن تسليم البضاعة لشخص ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته من التزام التسليم<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: التزامات الشاحن

من أبرز التزامات الشاحن البحري اتجاه الناقل تقديم بيانات صحيحة وحقيقية متعلقة بالبضاعة بحيث يكون الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحاته فيما يتعلق بالعلامات ووزن وعدد البضائع و لا يشترط لنقل البضاعة الخطرة أن يقوم الشاحن بإبلاغ الناقل عن الشروط الأساسية لنقل البضاعة بل يستوجب على الناقل عند عدم توفر اللوازم الكافية لنقل البضائع الخطرة أن يرفض نقلها إطلاقا<sup>3</sup>.

#### أ- تسليم البضاعة الى الناقل:

يلتزم الشاحن في عقد النقل البحري بتسليم البضاعة إلى الناقل ليقوم بشحنها ونقلها في الزمان والمكان المتفق عليه في هذا العقد، فتسري أحكام الإتفاق والعرف البحري وعادات الميناء في هذا الشأن لكن عادة ما تُسلم البضاعة بطريقها إلى جانب السفينة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص311.

<sup>2</sup> - نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، (دراسة مقارنة)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في إطار مدرسة دكتوراه، تخصص عقود ومسؤولية، 2012-2013، ص35.

<sup>3</sup> - مخلوف ياسر، مذكرة البضائع الخطرة ، مذكرة لنيل شهادة الماستر مهني في الحقوق ، قانون بحري و مينائي جامعة محمد الصديق بن يحيى -جيجل 2021-2022.

<sup>4</sup> - عبد القادر العطير، مرجع سبق ذكره، ص 319.

وعلى الشاحن أن يكون أميناً وصادقاً في التصريح عن بيانات البضاعة لأن إثارة شك الناقل بصدق هذه التصريحات يدفعه إلى إدراج عبارات التحفظ عن نوع، وعدد و وزن وحالة البضاعة هذا ما يؤدي إلى إضعاف القيمة الإئتمانية لسند الشحن في العلاقات التجارية وإعاقة حركتها ما بين المصدر والمستورد.

الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل يوازيه بالضرورة التزام الناقل بإستلام البضائع وانتقال حيازتها إليه فيكون مسؤولاً عنها<sup>1</sup>.

### ب- دفع أجرة النقل :

Le fret الأجرة هي عبارة عن المبلغ النقدي، الذي يلتزم فيه الشاحن أو المرسل إليه بأن يدفعها للناقل، وذلك مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول المتفق عليه هذا ما أكدته المادة 738 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

الأصل أن الشاحن هو الملتزم بالأجرة في مواجهة الناقل بيد أنه قد يلتزم المرسل إليه بأجرة النقل متى كان متفقاً على أداء الأجرة عند وصول البضاعة، عندئذ المرسل إليه يلتزم بأجرة النقل بالرغم من كونه ليس طرفاً في عقد النقل، وعليه فإن أساس إلتزام المرسل إليه هو قبوله بإستلام البضاعة<sup>3</sup> معناه أن الشاحن يلتزم بدفع أجرة النقل، لكنه قد يتم إتفاق الشاحن والناقل على أن المرسل هو الذي يقوم بدفع النولون ويعني ذلك أجرة النقل وهي تسمية ترددت كثيراً في قانون التجارة البحرية العثماني عند تسلم البضاعة<sup>4</sup>.

إن تحديد الأجرة أصلاً، تخضع للإتفاق الجاري بين الناقل والشاحن في عقد النقل كما أن للأطراف مطلق الحرية في تحديد هذه الأجرة، فعدم تحديدها لا يؤدي إلى إعفاء الشاحن منها إنما في هذه الحالة يتم الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن، وفي عقد النقل البحري للبضائع جرت العادة على تحديد أجرة النقل إما بمبلغ شامل عن البضاعة المنقولة

<sup>1</sup>-المادة 739 الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن قانون بحري جزائري ج ر ع 29 لسنة 1977،

المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ج ر ع 47 الصادر بتاريخ 27/06/1998.

<sup>2</sup>- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، الأردن، 2009 ص113.

<sup>3</sup>- عباس حلمي ، مرجع سبق ذكره، ص 29.

<sup>4</sup>- عبد القادر حسن العطير، نفس المرجع، ص 322 .

أو على أساس وزن البضاعة أو مقدارها أو حجمها<sup>1</sup> قد تدفع الأجرة مقدما عند شحن البضاعة إلا أنه لا مانع أن يتم الإتفاق على طريقة أخرى للدفع ومثال ذلك كأن يدفع جزء منها عند الشحن والباقي عند الوصول والإنتهاء من تفريغ البضاعة أو يتفقا (الشاحن والناقل) على أن تستحق الأجرة عند التفريغ<sup>2</sup>.

وللحوادث البحرية كذلك تأثير على الأجرة المتفق عليها، إما الإبقاء عليها رغم عدم تمام عملية النقل وفقا للشروط المتفق عليها، واما قد تنقص بسبب وقوع حوادث قد تنتج عن القوة القاهرة أو إهمال الناقل أو تلف البضاعة ونقص كميتها أو قيمتها أثناء السفر فيلتزم الشاحن أو من له الحق في تسليم البضاعة بدفع الأجرة كاملة<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث : التزامات المرسل اليه

في عقد النقل البحري، يُعتبر المرسل إليه الطرف الذي يُكلف بتسليم البضائع إلى الناقل البحري لنقلها عبر المحيطات والبحار يتحمل المرسل إليه مجموعة من التزامات تجاه البضائع والناقل البحري وهذه التزامات تُعد أساسية لضمان سلامة البضائع ونجاح عملية النقل.

#### أ- تسلم البضاعة :

يعتبر المرسل إليه صاحب الحق في تسلم البضاعة بالرغم من أنه لم يكن طرفا في عقد النقل البحري المبرم أساسا بين الناقل و الشاحن يتسلم المرسل إليه البضاعة خلال مدة زمنية لمعينة على أن لا يتأخر في تسليمها إلا استقع على عاتقه مسؤولية التعويض عن الخسائر المترتبة عن التأخير يتحمل المرسل إليه إلتزامات معينة تقابل حقوقه المختلفة والمستمدة من عقد النقل البحري للبضائع، وهي تفريغ البضاعة وهي أولى الإلتزامات المرسل إليه وأيضا أداء أجرة.

على المرسل إليه أن يتسلم البضاعة بحيث يلتزم بسحب البضاعة خلال مدة زمنية معينة، لكن إذا تأخر في هذه الحالة عن تسليمها، فإنه تقع على عاتقه مسؤولية التعويض عن

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، مرجع سبق ذكره، ص 113.

<sup>2</sup> - عادل علي المقدادي ، نفس المرجع، ص 114.

<sup>3</sup> - عدلي أمير خالد ،مرجع سبق ذكره،ص 60 .

الخسائر الناجمة عن التأخير<sup>1</sup> وأما إذا إمتنع عن تسلم البضاعة أو لم يتقدم أحد لاستلامه كان على الربان أن يطلب إيداعها لدى شخص ثالث لغاية دفع أجرة السفينة، أو أن يطلب بيعها إذا كانت عرضة للتلف هذا ما يسمى بالتفريغ التلقائي<sup>2</sup>.

ب: دفع الأجرة إذا كانت مستحقة عند الوصول.

تعد أجرة النقل في الواقع، عنصرا جوهريا وذو أهمية، خاصة في عقد النقل البحري للبضائع، وهي من أهم وأبرز الالتزامات التي يلقيها عقد النقل البحري على عاتق المرسل إليه<sup>3</sup> ولاعتبار هذا العقد من العقود الرضائية، فيتعين على الأطراف إمكانية تأجيل دفع أجرة النقل إلى ميناء الوصول ثم يقوم المرسل إليه بدفعها.

من أهم الالتزامات التي يضعها عقد النقل البحري على عاتق المرسل إليه دفع أجرة النقل ف هي تعتبر عنصرا جوهريا و هناك إمكانية تأجيل دفعها إلى ميناء الوصول ثم يقوم المرسل إليه بدفعها وهذا باتفاق الأطراف أو بالتالي يرتب عقد النقل البحري التزاما في ذمة المرسل اليه وهو الوفاء بأجرة النقل في ميناء الوصول إذا لم يتم سداده من طرف الشاحن في ميناء الشحن و هذا ما تضمنته أحكام المادة 791 من القانون البحري الجزائري بنصها عل أنه يترتب على إستلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند وصول و كل مبلغ أخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة أخرى<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2 ، الجزائر، 1988، ص 92 .

<sup>2</sup> - عمر مشهور حديثة الجازي ، قانون النقل البحري و قضاياه، دط، عمان ، 2003، ص13 .

<sup>3</sup> - المادة 791 من نفس الأمر 76-80 .

### المبحث الثاني : المسؤولية المترتبة عن تنفيذ عقد النقل البحري للمحروقات .

تعد المسؤولية المترتبة عن النقل البحري للمحروقات قضية مهمة تتطلب اهتماماً كبيراً نظراً لتأثيرها البيئي والاقتصادي الكبير يتمثل النقل البحري للمحروقات في نقل النفط الخام والوقود والغاز الطبيعي وغيرها من المواد البترولية عبر المحيطات والبحار إلى مختلف أنحاء العالم وتتطوي عمليات هذا النقل على مسؤوليات متعددة يجب التعامل معها بجدية. المسؤولية المترتبة عن النقل البحري للمحروقات تشمل مجموعة من الالتزامات والتحديات التي يجب التعامل معها بشكل جاد وفعال لضمان سلامة البيئة البحرية والحفاظ على الحياة البحرية وصحة المجتمعات الساحلية و سنتناول في المطلب الأول (المسؤولية المدنية) وفي المطلب الثاني ( حالات الإعفاء من المسؤولية).

### المطلب الأول : المسؤولية المدنية.

المسؤولية المدنية في النقل البحري للمحروقات تمثل جانباً هاماً من التشريعات واللوائح التي تنظم هذا القطاع الحيوي يتعلق ذلك بالمسائل المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المالية التي يمكن أن تتسبب فيها حوادث النقل البحري للمحروقات، سواء كانت تلك الأضرار تتعلق بالأشخاص الممتلكات أو البيئة.

نظام المسؤولية المدنية في النقل البحري للمحروقات إلى توفير آليات لتعويض الضحايا وتحفيز الشركات على اتخاذ التدابير الوقائية وتبني الممارسات الآمنة مما يسهم في تعزيز سلامة البيئة البحرية والحفاظ على الاستدامة في النقل البحري للمحروقات.

### الفرع الأول : قيام مسؤولية الناقل البحري و الشاحن في عقد النقل البحري للمحروقات.

إن عقد النقل البحري لنقل المحروقات كغيره من العقود يفرض التزامات متقابلة على كل من طرفيه (الشاحن و الناقل) حيث يقع على الشاحن تقديم بيانات صحيحة للناقل بشأن البضائع المنقولة و كذا وضع العلامات اللازمة لكل نوع من البضاعة في حين يقع على الناقل واجب بذل العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة قبل نقلها.

أولاً: مسؤولية الشاحن البحري اتجاه الناقل.

إن الشاحن يقع عليه التزام تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضائع محل عقد النقل و يجب أن تكون صحيحة و حقيقية، بحيث يعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحاته فيما يتعلق بالعلامات وعدد وزن البضائع، و هو يعد مسؤولاً عن كل خسارة أو مصاريف ناشئة أو ناتجة عن كل خطأ متعلق بهذه الجوانب<sup>1</sup>.

و في نفس الوقت فإن الشاحن يكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضائع و السفينة من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه، و الجزء المقرر للشاحن عن تقديم تصريحات غير حقيقية من حيث النوع و الكمية و القيمة في سند الشحن هو إعفاء الناقل البحري من المسؤولية<sup>2</sup>. والملاحظ هو أن هذا الجزء يتميز بالخصوصية كون الناقل غير ملزم بإثبات عدم صحة البيانات هو السبب في وقوع الخسارة أو الضرر و هذا الجزء المتشدد الواقع على الشاحن يركز على أساسين :

أن الجهل بطبيعة البضاعة يكون مصدر خطر بالنسبة للسفينة و البضاعة كما قد يكون مصدر أضرار اقتصادية بالنسبة للناقل البحري<sup>3</sup>.

إن الالتزام بالإدلاء ببيانات صحيحة بخصوص البضائع هو مؤكد بنصوص خاصة المادة 4 من معاهدة بروكسل في فقرتها السادسة<sup>4</sup> و كذلك المادة 778 من القانون البحري حيث يمكن في كل لحظة انزالها من السفينة او جعلها ضارة من قبل الناقل دون تعويض اذا لم يتم اعلام الناقل او من يمثله بهذه البضاعة المصنفة من ضمن البضائع الخطرة و التي لم يكن للناقل أو من يمثله ليقبل بنقلها عند معرفة نوعيتها و خاصيتها حيث يعد الشاحن هو المسؤول عن كل ضرر و مصاريف ناجمة عن شحنها، و بالتالي فالشاحن عليه اعلام الناقل بطبيعة البضاعة وخاصة التي تتطلب النقل بعناية خاصة باتخاذ تدابير وقائية لازمة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 753 نفس الأمر 76-80 .

<sup>2</sup> - المادة 810 من نفس الأمر 76-80.

<sup>3</sup> - يسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفا للقانون البحري لجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه 2011-2012 جامعة تلمسان ص 166.

<sup>4</sup> - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض لقواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 و تعرف باسم قواعد لاهاي عدلت بموجب بروتوكول نسبي سنة 1968 تم تعديلها مرة أخرى سنة 1979، عدد الدول الاعضاء حوالي 48 دولة .

<sup>5</sup> - المادة 778 من نفس الأمر 76-80 .

في حالة السفينة CMA Jakarta بدأت السفينة رحلتها في عام 1999 بعد عمليات التحميل والتفريغ في أحد الموانئ الصينية، وبعد عبور مضيق ملقا والمحيط الهندي وقناة السويس بنجاح توقفت في ميناء دمياط بمصر وغادرت في 10 يوليو 1999 ولكن في نفس اليوم اندلع حريق على متن السفينة، فأصيب بعض أفراد الطاقم بجروح أثناء إطفاء الحريق وتم توجيه نداء استغاثة مع إعلان خسارة مشتركة تم إخلاء السفينة بالكامل من قبل الطاقم والربان في 11 يوليو واستغرق وصول سفينة مساعدة إلى مكان الحادث حوالي أسبوع فُطرت السفينة إلى مالطا حيث تم تفريغها وإصلاحها بتكلفة قدرت بحوالي 200 حاوية من الأضرار التي لحقت بها وهو ما يعادل تكلفة البناء في 26 أغسطس 1966 عيّنت محكمة مرسيليا خبيراً ورأت المحكمة أنه لا يمكن إثبات مسؤولية وكلاء الشحن سواء من حيث وقوع الحادث أو من حيث عواقبه، لأن الحادث وقع بسبب احتواء إحدى الحاويات على بضائع خطيرة أي مواد مؤكسدة.

وتنص المادة 06 من اتفاقية بروكسل على أنه في حالة وجود خطر وقوع حادث أو انفجار أو اشتعال على متن السفينة يجب على الناقل اتخاذ تدابير معينة تمكنه من إنزال الشحنة أو جعلها غير ضارة دون تحمل أي مسؤولية أو تعويض وعلاوةً على ذلك يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عن أي ضرر أو تكاليف يتكبدها نتيجة وجود هذه البضاعة على متن السفينة.

ولا يشترط لنقل البضاعة ذات صفة الخطورة أن يقوم الشاحن بإبلاغ الناقل عن الشروط الأساسية لنقل مثل هذه البضائع بل على الناقل عند عدم توفر المستلزمات الكاملة لنقل البضاعة الخطرة البضاعة الخطرة، بل يتعن على الناقل أن يرفض نقلها. وبصفة عامة يجب على مشغلي السفن أن يتخذوا التدابير اللازمة إذا علموا أن الشحنة خطيرة ويجوز لهم أيضاً أن يحتفظوا بالبضاعة أو يدمروها إذا اعتبروها خطيرة على حياة الإنسان أو على السفينة ولكنهم لا يتحملون أي مسؤولية عن أي شيء إلا إذا توافرت الشروط العامة للضرر<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 770 من نفس الأمر 76-80 .

ثانياً: مسؤولية الناقل البحري اتجاه الشاحن.

إخطار الناقل البحري عن طبيعة البضاعة أنها مسؤولية مشددة غير أن مخاطر البضاعة المنقولة بحراً لا يتحملها الشاحن وحده بل حتى الناقل يتحملها و على هذا فان هذه المسألة تستوجب التعرج إلى نقطتين مهمتين هما:

حالة علم الناقل البحري بأن البضاعة مل النقل دو صنف خطير و يكون قد رضي بنقلها فهذا يعني أنه كافة المخاطر التي ستصيب السفينة هي واردة عن البضاعة حيث بموجب المادة 03 من اتفاقية بروكسل وكذا القانون البحري الجزائري حسب المادة 1770<sup>1</sup>.

يتعين على الناقل إعداد سفينة صالحة للملاحة كما عليه العناية و المحافظة على البضاعة وحالة اخلاله يصبح مسؤولاً عما يحدث مستقبلاً من أضرار.

حالة الشحن غير القانوني للبضاعة فعلى افتراض أن الخسارة كان سببها الطبيعة الخاصة للبضاعة او نتيجة عيب ذاتي للبضاعة أثناء التحميل و الرص بطريقة سيئة و غير دقيقة أو ان العلامات التي كانت عليها غير صحيحة او غير واضحة هنا المسؤولية تقع على عاتق الشاحن.

**الفرع الثاني: المسؤولية المترتبة عن التلوث البحري بالمحروقات.**

تلعب المسؤولية المترتبة عن التلوث البحري بالمحروقات دوراً حاسماً في حفظ البيئة البحرية وصحة الإنسان إذ يمكن أن يسبب التلوث الناتج عن تسرب المحروقات إلى المياه البحرية تأثيرات سلبية خطيرة على الحياة البحرية والأنظمة البيئية.

**أولاً: المسؤولية عن التلوث بين السفينة و البضاعة.**

حين وقوع حادث بحري ينجم عليه ضرراً ملوثاً فانه يستوجب تحديد المسؤول عن هذا الحادث الملوث وذلك قصد رفع دعوى ضده بهدف الحصول على تعويض عن ذلك الضرر وعلى ضوء معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها إستوجب معرفة الموقف وتباينه لتحديد على من تقع مسؤولية التلوث.

<sup>1</sup> - المادة 770 من نفس الأمر 76-80.

أ: موقف معاهدة 1969.

شغلت مسألة تحديد المسؤول عن التلوث حيزا كبيرا أثناء وضع معاهدة 1969 لارتباطه بضمان تعويض مناسب للمضرورين من التلوث والذي يعتبر الهدف الرئيسي للمعاهدة.

1-مسؤولية مالك السفينة .

نصت المادة الثالثة فقرة أولى من المعاهدة على إعتبار مالك السفينة لحظة وقوع الحادث، أو عندما يتكون الحادث من سلسلة أفعال لحظة الفعل الأول مسؤولا عن أي ضرر ينجم عنه التلوث<sup>1</sup> وقد رتبت الاتفاقية على مالك السفينة شخص أو أشخاص مسجلة السفينة على إسمهم مسؤولية تعويض الأضرار<sup>2</sup>.

وهي مسؤولية غير محددة أي مطلقة لا يلزم فيها إثبات الخطأ في جانب المالك إلا أن هذه المسؤولية يمكن أن يتلخص منها هذا الأخير بإبداء احد الأسباب الموضحة في الفقرة الثانية أ من الاتفاقية<sup>3</sup>.

وقد يفهم من نصوص المعاهدة أنها تبنت الحل الذي يلقي المسؤولية على عاتق مالك السفينة وحده دون غيره.

وقد بدا واضحا أن الإعتبارات العملية هي التي غلبت ورجحت الأخذ وتبني مثل هذا الحل فالانشغال الأكبر أثناء أعمال المؤتمر كان بضمان تعويض المضرورين من التلوث وما يقتضيه ذلك من ضرورات الوضوح والتسهيل عليهم وتبسيط إجراءات حصولهم على التعويض ولهذا السبب فقد رأى أن بلوغ هذا الهدف سيكون أمرا عسيرا في ظل هذه المسؤولية الواقعة على مالك البضاعة وذلك لصعوبة التعرف عليه وهو القابل للتغيير أثناء ذلك النقل في حين إن شخصية مالك السفينة أكثر سهولة في تعيينه<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 3 من الاتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.

<sup>2</sup> - المادة الأولى من الاتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.

<sup>3</sup> - اسكندري أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه في القانون، جامعة الجزائر، 1995، ص20.

<sup>4</sup> - محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، ط بيروت 2001، ص200.

ومن السهولة بما كان معرفة مالك السفينة وذلك بالرجوع إلى سجلات تسجيلها مع اعتبار فروض تأجير السفينة غير المجهزة في مجال نقل البترول نادرة جدا. وأخيرا يعد مالك السفينة مسؤولا بصرف النظر عن محل إقامته، موطنه، جنسيته، أو الدولة التي سجلت فيها السفينة.

2: مفهوم ملكية السفينة.

نصت معاهدة 1969 على أن المالك يعني الشخص أو الأشخاص المسجلة باسمهم السفينة، أو في حالة غياب التسجيل الشخص أو الأشخاص المالكين للسفينة<sup>1</sup>. طبقا لهذه المادة فإن معيار التسجيل هو الذي يبين ملكية السفينة ومعيار الحياة المادية في حالة عدم التسجيل وذلك تسهيلا على المتضررين من التلوث بمعرفة المسؤول عن الضرر ومتابعته من أجل التعويض يبقى معرفة إن مالك السفينة المسؤول هو ما ينطبق عليه هذا الوصف لحظة وقوع الحادث<sup>2</sup>.

فإذا كان هذا الأخير يتكون من سلسلة أفعال فإن المسؤولية عن سائر هذه الأفعال تقع على عاتق من يعد مالكا لحظة وقوع الفعل الأول فقط<sup>3</sup>.

3- المسؤولية في حالة تعدد السفن المتسببة في الضرر التلوث.

إذا وقع حادث وأدى إلى تسرب البترول من أكثر من سفينة في وقت واحد وصعب نسبه إلى أحد ملاك السفن نصت اتفاقية 1969 على أنه عندما يحدث تسرب أو إلقاء أكثر من سفينة وينتج عن ذلك ضرر تلوث فإن ملاك كل السفن المتسببة في ذلك يسألون بالتضامن عن مجموع الضرر الذي لا يقبل التجزئة على النحو المعقول<sup>4</sup>.

لتنفيذ نص المادة المذكور أنفا لا بد من توافر شرطان:

- أن يحدث تسرب أو إلقاء لزيوت تغطيه المعاهدة من سفينتين أو أكثر مغطاة أيضا من المعاهدة، أن يكون ضرر التلوث الناتج عن مثل هذا التسرب أو الإلقاء الغير قابل للتجزئة عن النحو المعقول.

<sup>1</sup>-المادة 1 الفقرة 03، من الاتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.

<sup>2</sup>- م 8/1 لاتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.

<sup>3</sup>-محمد السيد الفقي، مرجع سبق ذكره، ص 207 .

<sup>4</sup>- م 4 لاتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.

وبالتالي يتعلق النص المسار إليه بالمسؤولية التضامنية لملاك السفن المتسببة في وقوع حادث التلوث.

### ب: موقف بروتوكول 1992.

نص بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969 على اعتبار أن مالك السفينة لحظة وقوع الحادث أو عندما يتضمن الحادث سلسلة من الأفعال لحظة الفعل الأول مسؤولاً عن أي ضرر التلوث تتسبب فيه السفينة نتيجتا لهذا الحدث<sup>1</sup>.

طبقاً لهذا النص فإن تعديلاً لم يطرأ على مسألة تحديد المسؤول عن التلوث بالزيت حيث ظل مالك السفينة وحده دون غيره هو المسؤول في مواجهة المضرورين من التلوث الذي تسببت فيه سفينته إثر وقوع الحادث<sup>2</sup>.

خلاصة ما تقدم أن المضرورين من التلوث هم أجنب عن العلاقات التعاقدية الموجودة بين مختلف الأطراف المعنية بعملية نقل البترول وأن ما أصابهم من ضرر مرجعه حسب إدراكهم أن السفينة قد تسرب منها الزيت ومن ثم فهي ملزمة بتعويضهم عن هذا الضرر ومما لا شك فيه أن هذه الاتفاقية لها أهمية كوسيلة قانونية للتعويض عن الأضرار الناتجة من التلوث بالنظر إلى أنها أول وثيقة دولية تعتمد مبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال التعويض عن تلويث البيئة البحرية.

وقد حددت الاتفاقية مشغل السفينة بأنه الشخص المسجل كمالك لها والمسؤول عن الأضرار التي توقعها، وإذا كانت السفينة مملوكة لأحد الدول ومشغلة بواسطة إحدى الشركات المسجلة في هذه الدول كمشغل لهذه السفينة بموجب هذه الاتفاقية<sup>3</sup>.

### ثانياً : تركيز المسؤولية.

لقد حددت معاهدة 1969 والبروتوكول 1992 المعدل لها المسؤولية عن التلوث على عاتق مالك السفينة المتسببة في الحادث الملوث وذلك لأسباب عملية وبالتالي فقد ركزت المعاهدة على المالك لكن ما مدى نجاح المعاهدة في هذا التركيز بحيث يمكن القول أن أي حادث ملوث يتسبب في ضرر ينسب إلى جهة معينة فهذه الأخيرة تتحمل تبعات

<sup>1</sup> - م 4 من بروتوكول 1992 المتعلق بالمسؤولية المدنية على التلوث بالمحروقات، المعدل لاتفاقية 1969.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، مرجع سبق ذكره، ص 218.

<sup>3</sup> - اسكندري أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه في القانون، جامعة الجزائر، 1995، ص 20.

التعويض لصالح المضرورين هل يؤخذ هذا التركيز على إطلاقه بحيث لا يمكن رفع دعوى التعويض إلا على مالك السفينة أم أن الأمر نسبي يسمح برفع الدعوى على شخص آخر غير مالك السفينة هذا ما سوف نعرفه وفق معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها.

### 1- الوضع في معاهدة 1969

وبموجب أحكام اتفاقية عام 1969، تقع المسؤولية عن أضرار التلوث الناشئة عن انسكاب أو تصريف النفط من السفينة على عاتق مالك السفينة، وتنص كذلك على أنه لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض عن أضرار التلوث ضد المالك على أي أساس غير الاتفاقية ولا يجوز رفع أي دعوى للتعويض عن أضرار التلوث سواء بموجب الاتفاقية أو بدونها ولم يدرك واضعو اتفاقية عام 1969 أن هذا الحكم الذي كان القصد منه تركيز المسؤولية على مالك السفينة وحده لم ينجح إلا جزئياً فالاتفاقية لا تمنع بأي حال من الأحوال رفع دعوى تعويض عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي على جميع الأشخاص غير مالك السفينة وخدمه ووكلائه بموجب القواعد العامة حيثما تسبب إهمالهم في وقوع الحادث الذي تسبب في الضرر كلياً أو جزئياً<sup>1</sup>.

وعلى كل حال فحتى لو كان اختيار ملاك السفن من أجل راحة المتضررين من التلوث فإن واضعي الاتفاقية لم يقصدوا أبداً جعل ملاك السفن مسؤولين عن أضرار التلوث العرضي الناجم عن إهمال الغير، وليس في الاتفاقية ما يمس حق مالك السفينة في الرجوع على الغير لا يخل بحق مالك السفينة في الرجوع على الغير فعلى سبيل المثال إذا كان الحادث ناجماً عن إهمال البناء أو إهمال سفينة أخرى متورطة في التصادم فإن مالك السفينة الناقلة يستطيع أن يرفع دعوى بالتعويض على البناء أو مالك السفينة الأخرى بموجب القانون الوطني وحق الرجوع هنا غير مقيد أو محدود وقد كان عمل واضعي اتفاقية 1969 على هذا النحو تماماً هو فبعد أن ألقوا عبء المسؤولية عن التلوث على مالك السفينة وفقاً لأحكام الاتفاقية فقد حظروا بعد ذلك إقامة الدعوى على مستخدمي مالك السفينة ووكلائه فقط، سواء بموجب الاتفاقية أو غير ذلك، تاركين جميع الأشخاص الآخرين عرضة

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، مرجع سبق ذكره، ص 226.

للمقاضاة من قبل أولئك الذين لحق بهم ضرر من التلوث خارج نطاق الاتفاقية بموجب القانون المحلي<sup>1</sup>.

### 2: الوضع في بروتوكول 1992.

أثبتت حادثة Amoco Cadiz أن اتفاقية عام 1969 تزيد من المخاطر بالنسبة للبنائين والمقاولين من الباطن وموردي المواد والخدمات وجمعيات التصنيف يعرف مالكو السفن نطاق وحدود مسؤوليتهم لكنهم لا يعرفون ذلك وللدائنين كل المصلحة في مقاضاتهم بسبب مسؤوليتهم غير المحدودة وقد أظهر حادث أموكو قانس في عام 1978 أن نظام اتفاقية عام 1969 كان غير كافٍ إلى حد كبير، حيث لا يمكن توقع سوى تعويض جزئي.

وقد عالج بروتوكول عام 1992 هذا القصور بتعديل المادة 4 لفقرة (2) من البروتوكول والمادة 3 الفقرة (4) من الاتفاقية، فمن ناحية ألغى تماماً الدعاوى ضد المالكين بموجب أحكام القانون الوطني وقصر دعاوى التعويض على التحكيم بموجب الاتفاقية، ومن ناحية أخرى وخلافاً لاتفاقية عام 1969 التي كانت تقتصر على مُعالي المالكين ووكلائهم وخلافاً لاتفاقية عام 1969 فقد وسّعت نطاق حصانة غير المالكين من خلال تعداد أولئك الذين يحظر عليهم رفع دعوى بموجب أحكام الاتفاقية أو أي قانون محلي آخر.

وبالرغم أن بروتوكول 1992 قد قطع شوطاً طويلاً في طريق التركيز المطلق للمسؤولية على عاتق مالك السفينة فهذا لا يعني تماماً أن لا حق للمضروبين من التلوث لإقامة دعوى المسؤولية ضد الغير الأجنبي عن الرحلة البحرية كمقاول بناء السفينة وشركات الإصلاح وشركات التصنيف ومالك الرادار أو أي معدات أخرى مستخدمة على متن السفينة<sup>2</sup>.

ويحافظ البروتوكول على حق مالك السفينة في الرجوع على الغير المهمل على النحو المنصوص عليه في المادة 3 الفقرة (5) من اتفاقية عام 1969 وتحميل المسؤولية عن التلوث لمالكي السفن بموجب بروتوكول عام 1992 ليس مطلقاً، إذ أن أحكامه تفتح الباب أمام مسؤولية المتضررين من التلوث في حالة وقوع خطأ متعمد أو إهمال من جانب موردي الناقلات غير مالك السفينة أو الأشخاص الآخرين المشار إليهم في تعداد البروتوكول لا

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، مرجع سبق ذكره، ص 236.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 240.

يؤدي إلى إلغاء المفهوم فإذا ارتكب المورد غير مالك الناقله أو أي شخص آخر مشار إليه في تعداد البروتوكول إهمالاً متعمداً أو إهمالاً لا مبرر له فإنه يفتح الباب على مصراعيه أمام مطالبات التعويض على المتضررين من التلوث إذ يحرمهم من الحق في ممارسة الحد من المسؤولية وفقاً للقواعد العامة<sup>1</sup>.

### ثالثاً- طبيعة المسؤولية من التلوث بالمحروقات :

تنقسم المسؤولية المدنية على العموم إلى مسؤولية عقدية تقوم على أساس الإخلال بالالتزام عقدي ومسؤولية تقصيرية تقوم على أساس الإخلال بالالتزام قانوني وهو الالتزام بعدم الإضرار بالغير والحال كذلك طبقاً لقواعد القانون الداخلي فإن المسؤولية في مجال التلوث بالمحروقات ليست بالتأكيد إلا مسؤولية تقصيرية، فعندما تتعرض ناقلة بترول لحادث ما وينجم عن ذلك ضرر تلوث بسبب تسرب زيت من الناقله فإن مالك السفينة المسؤول عن تعويض هذا الضرر لم تكن تربطه بالمضورر أي علاقة قانونية بل كان أجنبياً عنه قبل وقوع الضرر وتحقق مسؤوليته<sup>2</sup>.

### 1:المسؤولية على أساس الخطأ.

ورد مشروع المادة الثانية من الاتفاقية بصيغتين مختلفتين رغم اتفاقهما في إسناد المسؤولية إلى مالك السفينة وطبقاً للصيغة الأولى (أ) المقترحة للمادة الثانية تقدم المسؤولية على أساس الخطأ مع قلب عبء الإثبات أما الصيغة الثانية (ب) فقد أقامت المسؤولية على أساس المسؤولية المطلقة<sup>3</sup>.

وقد استند مؤيدو الأخذ بنص مشروع المادة الثانية في صيغته الأولى والذي يقيم المسؤولية علناً أساس الخطأ إلى عدة أسباب منها:

- أن المعاهدات الدولية التي أخذت بمبدأ المسؤولية المطلقة مثل معاهدة بروكسل لسنة 1962 الخاصة بالسفن النووية لم تحمل بعد التصديقات الكافية حتى يمكن سريانها لأنها أخذت بفكرة مبدأ المسؤولية المطلقة للمالك.

- أن الاتجاه العام في القوانين البحرية يأخذ بمبدأ المسؤولية على أساس الخطأ.

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، مرجع سبق ذكره، ص 246.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 248.

<sup>3</sup> - عبد السلام منصور الشويبي، التعويض عن الأضرار البيئية في إطار القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة 2008، ص 77.

- كذلك حيث أن عملية نقل الزيت عبر البيئة البحرية ضرورية للتجارة والصناعة العالمية وطالما أن النشاط ليس خطراً في حد ذاته فإنه من الظلم أن يتحمل مالك السفينة مسؤولية الحوادث التي يمكن أن يتجنبها فإن على الضحية المضرور أن يتحمل من جانب نصيبه من المخاطر الضرورية التي يتقاسمها الناس وأن مالك السفينة يصبح مسؤولاً فقط عن الضرر الذي يحدث نتيجة لإهماله أو عدم يقظته أو سوء تصرفه المتعمد<sup>1</sup>.

- إن مقدرة سوق التأمين على الاستيعاب في ظل المسؤولية بدون خطأ غير مؤكدة، وبعبارة أخرى لن يؤدي هذا النظام إلا إلى حماية عدد قليل من المجهزين، علاوة على انخفاض غطاء التأمين الذي يستفيد منه ملاك السفن وذلك بسبب حدود سوق التأمين.

- إن المسؤولية بدون خطأ تؤدي إلى التقاعس عن حث المجهز على اتخاذ الحيطة والحذر مما يؤدي إلى تفاقم خطر التلوث فالمجهز قد يسعى إلى تحمل أخطاء استغلال سفينته إذا علم أن مسؤوليته في جميع الأحوال لن تعتمد على سلوكه، بينما سيعمل على تدارك الأخطاء في حال المسؤولية الشخصية<sup>2</sup>.

### 2-المسؤولية على أساس الضرر.

على الناحية الأخرى وقف الفريق المعارض فكرة المسؤولية القائمة على أساس الخطر برفض الأخذ بها وتمسكوا بالمسؤولية القائمة على أساس الضرر، بصرف النظر عن الخطأ وذلك للأسباب التالية :

- أن حمل كميات كبيرة من الزيت عن طريق البحر هو أمر في حد ذاته يشكل خطورة وأن الشخص الذي يستفيد من عملية النقل يجب اعتباره مسؤولاً عن الضرر الذي ينجم من خلال عملية النقل<sup>3</sup>.

- إن هذا النظام يحقق عدالة وحماية أكثر من المضرورين من التلوث، فالتلوث يمكن أن يحدث بدون خطأ من جانب مالك السفينة، كما لو دخلت ناقلة البترول في تصادم مع سفينة بضاعة جافة في ظروف تعتبر فيها هذه الأخيرة هي المسؤولة، أو كما لو تعرضت الناقلة للغرق بسبب هيجان البحر، فيتسرب الزيت إليه دون أي خطأ من جانبها في مثل هذه

<sup>1</sup>- عبد السلام منصور الشيوبي، مرجع سبق ذكره ص 78.

<sup>2</sup>- عبد السلام منصور الشيوبي، نفس المرجع، ص 79.

<sup>3</sup>- عبد السلام منصور الشيوبي، نفس المرجع و الموضع .

الأحوال حيث لا يمكن أن ينسب للناقلة ثمة خطأ فإن الأخذ بأي نظام آخر غير نظام المسؤولية بدون خطأ يمكن أن يترك المضرورين الأبرياء دون أدنى تعويض وهو ما يتعارض مع الهدف الأساسي للمعاهدة والمتمثل في ضمان تعويض عادل لهم .

- إن في نظام المسؤولية على أساس الخطأ مع قلب عبء الإثبات، قد لا يجد مالك السفينة في إثبات أن التلوث لم ينتج بأي حال من جانبه، أو من جانب أحد تابعيه أو عن خطأ في استغلال السفينة وهكذا يقع عبء الإثبات في نهاية المطاف على عاتق المدعي الأمر الذي قد يطول معه أمد النزاع في أحوال كثيرة يجد المضرور من التلوث نفسه مضطراً أو ملزماً لتحمل تكاليفه، فالمسؤولية يجب أن تتحدد طبقاً لنظام بسيط فعال واقتصادي<sup>1</sup>.

- أن تطبيق هذا النظام يؤدي حتماً إلى تأخير سداد التعويضات ويجعل إجراء الحصول عليها أكثر تكلفة .

- إن ما قيل من أخذ المجهز وتابعيه أخطار استغلال السفينة على عاتقهم إذا ما علموا منذ البداية أن مسؤوليتهم ستقوم دون مراعاة الخطأ، أمر مشكوك فيه، ففكرة الخطأ ليست مستبعدة من نظام المسؤولية على أساس الضرر ذلك أن المجهز حال ارتكابه خطأ شخصي لن يستفيد من تحديد التعويض الواجب عليه ففي مثل هذه الحالة ينتقل دور الخطأ من مجال المسؤولية إلى مجال التعويض إن معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 اعتنقا الموقف الثاني الذي يقضي بقيام المسؤولية على أساس الضرر، حيث نصت المعاهدة على اعتبار مالك السفينة وقت وقوع حادث أو عندما يتكون الحادث من سلسلة أحداث وقت وقوع أول حدث مسؤولاً عن أي ضرر تلوث ينجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته إثر الحادث<sup>2</sup>.

إن المالك طبقاً لهذا النص يعتبر مسؤولاً عن ضرر التلوث الذي يحدث بسبب تسرب أو إلقاء الزيت من سفينته، حتى ولو لم يكن قد ارتكب ثمة خطأ، فلكي يتمكن من الحصول على التعويض، يكفي أن يقوم المضرور من التلوث الدليل على أن ضرراً قد لحقه وأنه توجد علاقة سببية تربط بين هذا الحادث والضرر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- عبد السلام منصور الشيوبي، مرجع سبق ذكره ، ص80.

<sup>2</sup>- عبد السلام منصور الشيوبي، نفس المرجع، ص80.

<sup>3</sup>- عبد السلام منصور الشيوبي، مرجع سبق ذكره، ص81.

نستنتج من خلال اطلاعنا على هذه الاتفاقية أنها قد حققت عددا من المزايا في مجال التعويض باعتمادها مبدأ المسؤولية المطلقة، الأمر الذي يرفع عن كاهل المتضرر عبء إثبات توافر الخطأ أو الإهمال في حق مالك السفينة، أن الأخذ بمبدأ المسؤولية المطلقة يحقق حماية الأطراف التي تصيبها الأضرار من التسرب في حين لا تكفل لهم المسؤولية على أساس الخطأ هذه الحماية، إذ سيكون المجال مفتوحا للهرب من المسؤولية. إن هدف هذه الاتفاقية ليس هو البحث عن الطرف المخطئ ولكن الهدف هو وضع المسؤولية المطلقة إلى جانب الشخص الذي أخذ على عاتق مسؤوليته نقل الزيت وهو الطرف الذي حقق منافع مادية كبيرة ولذلك يجب أن يتحمل مسؤولية الضرر الناشئ عن التسرب<sup>1</sup>.

وبالتالي فالمسؤولية الموضوعية التي شملتها معاهدة 1969 تتطلب من المجهز لدفع مسؤوليته أن يقدم إثباتا إيجابيا لعدد من الوقائع الواضحة والمحددة على سبيل الحصر أو ما يسمى بحالات الإعفاء، وقد تجنبت الاتفاقية فكرة الإعفاء على أساس القضاء والقدر مسايرة بذلك الدول الشيوعية التي لا تؤمن بالأديان لكي تضمن موافقة أكبر عدد ممكن من الدول مما ورد يمكن الإشارة إلى أن مالك السفينة يعفى من المسؤولية إذا كان الضرر ناتج بكليته عن عمل عمدي الوارد في الفقرة الثانية (ب) من المادة الثالثة، أو ناتج بكليته عن تهاون أو عمل آخر مضر الوارد في الفقرة الثانية (ج) من المادة الثالثة<sup>2</sup> وتتطلب المعاهدة والبروتوكول المعدل لها من مالك السفينة في حادث التلوث في التخلص من مسؤوليته أن يقدم الدليل على وجود أو حقيقة الفعل المعفى، علاوة على إثبات علاقة السببية بين هذا الفعل وضرر التلوث<sup>3</sup> وحالات الإعفاء حصرتها المعاهدة في أعمال الحرب الظاهرة الطبيعية الفعل العمدي للغير وإهمال الحكومة وخطأ المضرور.

<sup>1</sup> - عبد السلام منصور الشيوبي، مرجع سبق ذكره، ص 81.

<sup>2</sup> - عبد السلام منصور الشيوبي، نفس المرجع، ص 81.

<sup>3</sup> - عبد السلام منصور الشيوبي، نفس المرجع و الموضوع.

رابعاً: أساس المسؤولية.

أ: المسؤولية على أساس الخطر.

نادى هذا الفريق بأنه ليس من الضروري أن تقوم المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ وإنما يجوز أن تقوم على فكرة الضرر وتحمل تبعاته، فمن يمارس نشاطاً يجب عليه تحمل مخاطره فلتطبيق هذه النظرية يشترط أن يكون النشاط الممارس خطراً، أي تتطوي ممارسته على خطر شديد من ناحية وأن يكون مصدر كسب أو فائدة من ناحية أخرى خلاصة القول أن هذه النظرية تجد مكانها في علاقة السببية التي تسند الضرر لمن تسبب فيه<sup>1</sup>.

ومنذ نشاط النقل البحري للبتروك خطر التلوث كما أنه يعد مصدر ربح وكسب لمن يمارسونه وحسب أتباع هذا الاتجاه الحديث فإن الأمر يتعلق بأساس جديد للمسؤولية الدولية للدول يتسم بسمات خاصة يميزها عن الأساس التقليدي للمسؤولية الدولية ذلك أن المجتمع الدولي قد فضل إضفاء طابع المشروعية على بعض الأنشطة ذات الخطورة الكبيرة على البيئة ومن ضمنها النقل البحري لمواد ذات طبيعة ملوثة بسبب ما تحققه هذه الأنشطة من نفع للإنسانية لكن المجتمع الدولي في سعيه لحماية الأشخاص من الأضرار التي تسببها هذه الأنشطة قد كفل لهم الحق في تعويض عادل ووضعه على عاتق المستفيدين من هذه الأنشطة من خلال إرساء المسؤولية الدولية على أساس نظرية المخاطر وطبقاً لهذا الأساس الجديد يرفع عن كاهل المتضرر عبء إثبات الخطأ<sup>2</sup>.

ولكن ما يؤخذ على هذه النظرية أنه يصعب تطبيقها لتفسير الأخذ بالمسؤولية بدون خطأ في مجال التلوث بالمحروقات إذ لا يوجد في الواقع معيار أو ضابط لتحديد متى يكون النشاط أو الشيء خطراً بالرغم من محاولة بعض الفقهاء استخلاص بعض الضوابط التي تسمح بالتمييز بين ما هو خطر وماليس كذلك .

<sup>1</sup> - عبد السلام منصور الشيوبي، مرجع سبق ذكره، ص 82.

<sup>2</sup> - عبد السلام منصور الشيوبي، نفس المرجع، ص 82.

ب: المسؤولية على أساس الضمان.

إن أصحاب هذه النظرية يؤكدون أنه بدل النظر إلى جانب المتسبب في الضرر للبحث عن أسباب المبرر للالتزام بالتعويض، يجب النظر من زاوية المضرور ذاته فهذا الأخير يملك حقا في السلامة المتمثلة في الحق في الانتفاع الهادي إلى أمواله أو في الممارسة الهادئة لأنشطته والدفاع عن هذا الحق أو حمايته يستلزم أن يحدث التوافق بينه وبين حق آخر يتعارض معه ونعني به الحق في التصرف ، حيث أن هذا الأخير يمكن أن يتأثر أو يشل تماما إذا كان الأول عاما أو مطلقا<sup>1</sup>.

ولإزالة هذا التعارض يجب أن يكون هناك حد للسلامة(الحياة البشرية، السلامة البدنية سلامة الأموال المملوكة للشخص)لا يمكن لأي مجتمع أن يتجاوزه، فالحقوق المرتبطة بهذا الحد تستفيد من ضمانات كاملة ضد الأضرار المتولدة عن نشاط الغير حتى ولو لم يكن هناك ثمة خطأ من جانب هذا الأخير، وذلك لأن القانون وإن كان لا يمنع الأضرار بالغير بوجه عام يمنع القتل الإصابتة وتدمير أموال الغير، وهكذا يمكن القول أن الأضرار الأدبية والمعنوية هي وحدها طبقا لهذه النظرية، التي يمكن أن تكون محلا لضمانات موضوعية دون أن يكون لسببها أي أثر على الحق في التعويض<sup>2</sup>.

ولا شك أن النقل البحري للمحروقات يعد مثالا واضحا للنشاط الذي تتعارض فيه المصالح فالمحروقات تعتبر ضرورية ولازمة لنشاط المجتمع بأسره ولاقتصاد البلاد أيضا ومع ذلك فهي مصدر لأضرار ضخمة لأعضاء هذا المجتمع نفسه وللأوساط البيئية أيضا الأمر الذي قد يظهر معه إمكانية حل هذا التعارض بواسطة نظرية الضمان<sup>3</sup>.

فضمان تعويض المضرورين من التلوث هو الهدف الأساسي الذي تسعى اتفاقية 1969 من تحقيقه وذلك بتركيز المسؤولية في مالك السفينة والزامه بالتأمين من مسؤوليته وما يؤخذ على هذه النظرية أن أمر تطبيقها طبقا لمعاهدة 1969 أمر يصعب التسليم به فقد سبق وأن رأينا أن أنصار هذه النظرية أقرروا بأن القانون لا يمنع الأضرار بوجه عام وأنه لا يمكن أن يحضر على نشاط ما الإضرار بآخر في اللحظة التي يكون فيها مشروعا الأمر

<sup>1</sup> - عبد السلام منصور الشيوبي، مرجع سبق ذكره، ص 82.

<sup>2</sup> - عبد السلام منصور الشيوبي، نفس المرجع، ص 83.

<sup>3</sup> - عبد السلام منصور الشيوبي، نفس المرجع و الموضوع.

الذي جعلهم يتحدثون عن ضمان حد أدنى من السلامة، وليس من المؤكد على الإطلاق أن التلوث بالزيت يدخل في مثل هذا الحد إضافة إلى أن نظرية الضمان تتعارض وحالات الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها وقد ذهب البعض إلى أن المضرور من التلوث يتحمل الضرر الذي لا يتجاوز حدا معيناً أو نوعاً من الحق في التلوث يمكن إقراره ضمناً بهدف عدم تقييد النشاط يعد حيويًا بالنسبة للمجتمع، ومع ذلك فإن قبول مثل هذه الفكرة سيفتح الباب للتعسف ورفض أو إهمال اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة أو الضرورية لتفادي وقوع التلوث أو منعه نتيجة لهذا فإن الضمان على هذا النحو لا مكنها في الواقع إلا أن تفسر المسؤولية المطلقة أو غير المحدودة<sup>1</sup>.

إن معاهدة 1969 تضع نظاماً فريداً لجبر الضرر الناشئ عن التلوث بالمحروقات تجمع فيه ما هو تقليدي من خلال إلزام مالك السفينة ومؤمنه بتعويض المتضررين من التلوث في مرحلة أولى وبين ما هو حديث من خلال إلزام أشخاص أخرى، لا علاقة لهم بالمسؤولية وفقاً للنظم التقليدية بتكملة هذا التعويض في مرحلة ثانية.

### المطلب الثاني : حالات الاعفاء من المسؤولية المدنية للنقل البحري.

ترتبط هذه الحالات ارتباطاً مباشراً بأسباب قد تكون خارجة عن إرادة الناقل أو بصلاحيته السفينة للملاحة البحرية.

#### الفرع الأول : الأسباب العامة للاعفاء.

هذه الأسباب مرتبطة بحالة القوة القاهرة وحالة السفينة كأذات للنقل.

#### أولاً: القوة القاهرة .

لا يعرف المشرع الجزائري القوة القاهرة بوضوح، حيث يكتفي بالإشارة إليها على أنها سبب خارجي يعفي من المسؤولية<sup>2</sup> (المادة 127 من القانون المدني الجزائري) لكن سكوتة عن هذا التعريف لا يعني أن المشرعين الآخرين في العالم سيحذون حذوه وقد عرّف المشرع التونسي في المادة 283 من القانون التونسي الخاص بعقود و لالتزامات<sup>3</sup> القوة القاهرة بأنها

<sup>1</sup> - عبد السلام منصور الشويبي، مرجع سبق ذكره، ص 83.

<sup>2</sup> - المادة 127 الأمر 75-59 المتضمن القانون المدني الجزائري، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ج ر ع 78 الصادرة في 30 سبتمبر 1975 .

<sup>3</sup> - المادة 283 من مجلة الالتزامات والعقود، الجمهورية التونسية، منشورات المطبعة الرسمية، تونس، 2003.

الكوارث الطبيعية كالفيضانات والزلازل والأعاصير وغيرها التي لا يستطيع الشخص دفعها او لتصدي لها وبناءً على ذلك يمكن تعريف القوة القاهرة بأنها حدث لايمكن التنبؤ به ولا يمكن تتبعه ولا الوقاية منه ويقع دون أي تدخل بشري، أي أن سببه خارجي.

### ثانياً: عدم صلاحية السفينة للملاحة.

لقد إكتفى المشرع الجزائري بخصوص هذه الحالة بأن فرض على الناقل بذل الجهد الكافي قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة، فاذا اثبت أنه قام بالتزامه وبدل العناية الكافية وان السبب كان عيب خفي لم يتمكن من اكتشافه قبل السفر أو بسبب خلل طراً على السفينة بعد ابتداء السفر زالت عنه المسؤولية<sup>1</sup>.

### ثالثاً: الأخطار الملاحية.

الخطا في الملاحة هو الخطا الفني الذي يرتكب في قيادة السفينة وتسييرها، فمثلا لو خالف الربان قواعد السير في البحار وترتب على ذلك اصطدام السفينة وتلف البضاعة المشحونة عليها الاعفاء من هذه الاخطاء الملاحية يبرره ان الناقل لا يتدخل فعلا ولا قانونا في ملاحة السفينة وسيرها بما للربان من سلطة واسعة في التصرف.

### رابعا: العيوب الخفية.

يقصد بها التي العيوب التي لاكتشفها اليقظة المعقولة للناقل، لكن اثبات الناقل بوجود عيوب خفية في السفينة لا يكفي لاعفائه من المسؤولية، بل وجب عليه اثبات صحة مايدعيه ويكون ذلك بشهادات تصدرها جهات مختصة مكلفة بفحص ورقابة السفن، وهي مؤسسات التصنيف العالمية وتؤكد ان مثل هذا العيب يمكن الا يتقطن اليه حتى المحترفين<sup>2</sup>.

### خامسا: خطأ الشاحن وعيب في البضاعة ذاتها.

تتفي المسؤولية من الناقل من الناقل اذا اثبت انما اصاب البضاعة من ضرر كان بخطا من الشاحن نفسه، كعيب في تغليفها او حزمها اوعدم الكشف عن طبيعتها الخاصة وكذلك العيب الذاتي للبضاعة التي تتلف بسرعة علم الشاحن بها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - علي احسن يونس، العقود البحري، دار الفكر العربي، ط1، مصر، 1978، ص102.

<sup>2</sup> - هاني محمد دويدار و علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، ط1، مصر، ص201.

<sup>3</sup> - الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 72.

سادسا: انقاذ الارواح والأموال.

الانقاذ يلزم الربان بحسب الاحوال على تقديم المساعدة سواء الاموال او الاشخاص وقد يترتب على تأدية هذا الواجب تلف بعض البضائع المشحونة ولذلك يعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب تلك البضاعة مادام ان ذلك كان بسبب قيام الربان بواجب انساني، يكون القيام به مفروضا عليه او منسوبا اليه تتفى مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بالتزام قانوني مفروض، كما إذا تأخر الربان لإنقاذ أرواح بشرية أو لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق و هذا ما لمحت إليه الفقرة (ي) من المادة 803 هذه بعض حالات الإعفاء الخاصة التي أشارت إليها المادة 803 من القانون البحري الجزائري حيث أن مسؤولية الناقل البحري تسقط بمجرد توفر إحدى هذه الأسباب.

### الفرع الثاني: الأسباب الخاصة لاعفاء

نص عليها المشرع الجزائري ايضا في حال ماتحقت يعفي الناقل البحري من المسؤولية وهي كالآتي :

#### أولا: المسؤولية النسبية.

وهو مانصت عليه المادة 804 من ق.ب.ج والتي تحدثت عن مسؤولية الناقل بخطئه وخطا مندوبه، وعدم مسؤوليته عن الاخطاء الآخرين<sup>1</sup>.

تعرض لها القانون البحري الجزائري في المادة 804 منه و التي تعدت عن مسؤولية الناقل بخطئه وخطأ مندوبيه و عدم مسؤوليته عن الأخطاء الأخرى في حالة تلاقي خطأ الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر و الأضرار للبضائع يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطئه أو خطأ مندوبيه و الذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه غير مسؤولاً عن بقية الخسائر و الأضرار.

#### ثانيا: ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن.

المشرع الجزائري في القانون البحري أعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة ما إذا كان الشاحن قد ذكر بيانات غير صحيحة و هذا ما جاء في المادة 805 من القانون البحري الجزائري.

<sup>1</sup> - المادة 304 من نفس الأمر 76-80.

أي إذا لم يصرح الشاحن بنوع و قيمة البضائع قبل نقلها و لم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع أو التي تتعلق بها بما يزيد المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعية لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية والمصادقة عليها من قبل الجزاء سند الشحن في شرطه 23 تحدث عن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة نقل مواد ذكرت على سبيل الحصر و هي الذهب، الفضة، المعادن القيمة، تحفة فنية، أشياء ذات قيمة، مجوهرات و تحدد قيمتها الحقيقية لأن هذا النوع من المواد له شروط خاصة في عملية الرص و الشحن لدى تسقط مسؤولية الناقل لعدم علمه بالقيمة الحقيقية لهذه المواد.

### ثالثاً: التصريح الكاذب للشاحن.

هو ما نصت عليه المادة 810 من ت.ب.ج بقولها لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها، إذا ارتكب الشاحن يتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى.

الناقل البحري لن يكون مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر ناشئ عن مسألة تحريف طبيعة أو قيمة البضاعة بواسطة الشاحن، وهذا ما أشارت إليه اتفاقية بروكسل في المادة 04 فقر 05 بنصها على لا يسأل الناقل في أي حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن لش البضاعة أو قيمتها في سند الشحن، و قيام الشاحن بذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة هدفه الرغبة في الحصول على فائدة قد لا تتوفر له في حالة ذكر القيمة الصحيحة ولكي تترتب على هذا التصرف المسؤولية يشترط أن يكون تصرفه متعمداً<sup>1</sup>.

### رابعاً: نقل البضاعة على سطح السفينة.

استثناء عن الأصل العام في عدم جواز نقل البضاعة على سطح السفينة، فإنه يمكن أن تطرح مسألة عدم مسؤولية الناقل البحري للبضائع بالرغم من نقلها على سطح السفينة وفي غير الأماكن المخصصة لها، وذلك في حالة ما إذا تم التحميل قد وقع بالاتفاق مع الشاحن، وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 774 من ق.ب.ج<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عدلي أمير خالد، مرجع سبق ذكره، ص 82.

<sup>2</sup> - الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 74.

يفرض أن شحن البضاعة على سطح السفينة عمل مشروع من جانب الناقل فإذا لم يكن يجوز له شحن البضائع بهذه الكيفية فإنه يسأل عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضائع من هلاك و تلف ولا يستطيع الدفع بالمسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي و إستثناء يمكن عدم مسألة الناقل البحري عن الضرر الذي ينتج عن نقل البضائع على السطح متى تم مراعاة أحكام الاتفاقية في هذا الصدد أي أن التحميل وقع بالاتفاق مع الشاحن و هذا ما جاء في نص المادة 774 الفقرة الثانية وهما يكفي للشاحن أن يثبت أن الناقل قد خالف الاتفاق المبرم بينه، وهو عدم تحميلها على السطح لكي يصبح هذا الأخير مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تلحق به بدون أن يكون للناقل دفع هذه المسؤولية.

**الفرع الثالث : الحالات المستثناة من الاعفاء .**

يجوز للناقل او متابعيه التمسك بأحكام المسؤولية، شريطة ان يثبت التابع ان الخطا الذي ارتكبه كان بسبب الوضيفة او بمناسبتها غير أنه في بعض الحالات قد تظهر علامات تبين أن الضرر أو الخسائر التي لحقت بالبضاعة، كان نتيجة عن فعل عمدي للناقل او احد مندوبيه<sup>1</sup>، سواء تعمد احداث الضرر او جازف بالسفينة وهو على معرفة تامة ان الضرر سوف يحدث، في حين ينتج الضرر نظير اهمال الناقل.

**أولاً : الفعل العمدي .**

إن الفعل العمدي يشبه كثيرا الغش، ففيه تتجه إرادة الناقل الى إحداث الضرر بحيث يقوم بعمل او يمتنع عن أداء عمل وهو على يقين تام أنه سيلحق ضرر بصاحب الحق في البضاعة شاحن أو مرسل اليه وخير مثال عن ذلك .

تدوين تصريحات كاذبة في سند الشحن، سواء تعلقت بقيمتها أو بطبيعتها أو بكميتها، وينطبق على هذه الحالة ما يسمي بتحديد المسؤولية نظرا لأن العمل يدخل ضمن المسؤولية التقصيرية وهذا ما توجه إليه القضاء المصري تحت عنوان سقوط الحق في التمسك بتحديد التعويض<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - تنص المادة 816 من نفس الأمر 76-80.

<sup>2</sup> - دمانة محمد ، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة ورقلة 2006، ص76.

أما إتفاقية هامبورغ جعلت الغش أو الخطأ الجسيم، من ضمن الأسباب التي تمنع الناقل البحري للبضائع من الاستفادة، من تحديد المسؤولية ولقد نصت المادة 8/1 على مايلي:

لا يحق للناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها بالمادة السادسة، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم نتج عن فعل أو تقصير من الناقل إرتكبه يقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخر<sup>1</sup>.

يلزم الشاحن في هذه الحالة إثبات غش أو خطأ الناقل، بالتالي إمكانية الاستفادة من مبلغا لتعويض، أما البروتوكول المعدل بمعاهدة بروكسل 1979 فقد نص على حرمان الناقل سيء النية، أو المهمل من التمسك من تحديد المسؤولية ولم تستعمل لفظ الغش أو الخطأ الجسيم نظرا لإختلاف مدلولها بين أنضمة العام، ويختلف الخطأ من حيث الدرجة فهناك الخطأ الجسيم واليسير والتافه، كما أن الغش ليس مفترض<sup>2</sup> وبالتالي يقع على عاتق المضرر عبء اثباته حيث يثبت نية الناقل أو احد تابعيه الى الحاق الضرر بالبضاعة، ومثال ذلك سرقة البضائع.

### ثانيا: إهمال الناقل .

يتحقق في حالة علم الناقل البحري للبضائع أن العمل أو الإمتناع عن العمل، سوف يؤدي الى إلحاق الضرر بالبضاعة ومع ذلك يقوم بالمخاطرة، كما يطلق على الإهمال الخطأ الواعي أو عدم الإكتراث ويتجلى عدم الإكتراث فيما يلي:

إنصراف إرادة الناقل الى الإمتناع أو إرتكاب الفعل، أما في حالة عدم كون الفعل إرادي فيحق للناقل التمسك بتحديد المسؤولية مثل:

- الإنحراف الإضطرابي عن المسار المتفق عليه.
- أن يكون الناقل على علم تام بحصول الهلاك أو التلف أو التأخير ومع ذلك يعمد إلى إرتكاب أو الإمتناع عن أداء عمل معين<sup>3</sup>.

أما محكمة النقض الفرنسية فقد حصرت الاهمال في العناصر التالية:

<sup>1</sup> - المادة 8/1 من إتفاقية هامبورغ المتعلقة بالنقل البحري للبضائع ( قواعد هامبورغ).

<sup>2</sup> - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995، ص 238-240.

<sup>3</sup> - محمد كمال حمدي، نفس المرجع، ص 192.

- أن يكون إراديا وأن يعي الشخص خطورة فعله وأن يكون عليه تبعا للظروف المحيطة يعني ذلك.
- أما الإثبات فيخضع لمبدأ الحرية، إذ يجوز إقامة الدليل بكافة الطرق والمعيار الذي يحدد الإهمال هو معيار العادي الحريص على ممتلكاته إذ وجد في نفس الظروف<sup>1</sup>

خاتمة

رغم المساعي الحثيثة للدولة الجزائرية للتقليل من الاعتماد على المحروقات كمصدر أساسي لمداخيلها بالعملة الصعبة إلا أن الطلب العالمي المتزايد على المحروقات مقابل العرض المحدود لها، خصوصا في ظل الأزمة الروسية الأوكرانية التي يعرفها العالم اليوم إذ أنها أدت بأسعار المحروقات لاتخاذ منحى تصاعديا، لعل هذه الأسباب ستدفع بالجزائر إلى اغتنام الفرصة من أجل الخروج من الوضعية الاقتصادية الصعبة التي تعيشها ومحاولة إنعاش اقتصادها، وذلك بزيادة إنتاج وتصدير المحروقات.

عقد النقل البحري للمحروقات في التشريع الجزائري له أهمية كبيرة في تحقيق التنمية الاقتصادية للبلاد، يلزم القانون الجزائري الناقل البحري بتعويض الغير المتضرر من عقد التأمين عن الضرر الناشئ عن تقصيره أو إهماله.

القانون البحري الجزائري يشترط أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، كما حدد القانون الجزائري دور الشريك الأجنبي في ضمان النقل البحري للمحروقات.

بشكل عام يساهم عقد النقل البحري للمحروقات في تحقيق أهداف التنمية الاقتصادية في الجزائر من خلال توفير إطار قانوني ينظم هذا النشاط الحيوي ، ويتطلب هذا القطاع المزيد من الجهود و الأموال لتحسين خدمات النقل البحري للمحروقات و تعزيز دوره في الاقتصاد الوطني.

على ضوء إشكالية البحث وبناء على ما تم عرضه من معلومات، اقترحت مجموعة من الإقتراحات ، والتي نوجزها فيما يلي:

- 01- ضرورة تحديث القانون البحري الجزائري ليوكب التطورات الحديثة في مجال النقل البحري للمحروقات .
- 02- إدراج نصوص قانونية خاصة تنظم عقود نقل المحروقات بحرا و تحدد التزامات و حقوق الأطراف .
- 03- تبني اتفاقيات دولية متخصصة في نقل المحروقات بحرا و إدماجها في التشريع الوطني.
- 04- إنشاء نظام رقابة فعال على عمليات نقل المحروقات بحرا لضمان الالتزام بالإجراءات الأمنية.
- 05- إنشاء شركات وطنية متخصصة في نقل المحروقات بحرا و تعزيز قدراتها التنافسية.

الكتب:

- 1- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة معارف، ط1، الاسكندرية 1998.
- 2- جلال وفاء محيين، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ط1، الاسكندرية، مصر، 1994.
- 3- مجيد ملوك السامراني، جغرافيا تكنولوجيا النقل و الاتصالات الجديدة، 2022 دار البازوني العلمية.
- 4- راشد البراوي، حرب البترول في العالم مكتبة الأنجلو المصرية، الطبعة الأولى، القاهرة، مصر، 1968.
- 5- سليمان مرقس، المدخل للعلوم القانونية، دار المنشورات الحقوقية، ط6، لبنان.
- 6- صديق محمد عفيفي، تسويق البترول، مكتبة عين الشمس، الطبعة الثالثة، مصر، 2003.
- 7- طارق عبد الفتاح الشريعي، اقتصاديات النقل السياحي، مصر، مؤسسة دورس الدولية للطباعة والنشر، ط1، 2010.
- 8- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط1، عمان الاردن، 2009.
- 9- عادلي أمير خالد عقد النقل البحري، في ضوء التجارة البحرية الجديدة والمستحدث من أحكام النقل و الفقه منشأة معارف، ط1، الاسكندرية 1997.
- 10- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعي للجزائر، ط2، 1987.
- 11- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام، الجزء الأول، دار احياء التراث العربي، بيروت.

- 12- عبد السلام منصور الشوي، التعويض عن الأضرار البيئية في اطار القانون الدولي العام ،دار النهضة العربية ،القاهرة،2008.
- 13- عبد القادر العطير حسن، الوسيط في شرح قانون التجارة البرية، ط1، مكتب الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1999.
- 14- عثمان ابراهيم السيد، 2004، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا.
- 15- عدلي أمير خالد، أحكام دعوة مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام التجارة البرية الجديدة، منشأة معارف الاسكندرية، مصر.
- 16- علي أحسن يونس، عقود بحرية، دار الفكر العربي، مصر، 1978.
- 17- علي علي سليمان، نظرية الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، ط6 الجزائر، 2003.
- 18- عمر مشهور حادثة الجازي، قانون النقل البحري وقضاياها، عمان، 2003.
- 19- فتحي محمد أبو عبانة، دراسات في الجغرافيا الاقتصادية و السياسية، دار النهضة، بيروت، لبنان، 2001.
- 20- كمال حمدي، قانون البحري ،نشأة المعارف ،ط 2 ، الاسكندرية، سنة 2000.
- 21- محمد أبو بكر، كيمياء و تكنولوجيا البترول، مديرية الكتاب و المطبوعات الجامعية حلب سوريا، 1992.
- 22- محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعة المصرية، مصر، 1998.
- 23- محمد سيد الفقي مسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث الجوي بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، 2001.
- 24- محمد فريد العريني محمد سيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010.

- 25- محمد فريد العريني، هاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ط1، الاسكندرية، 2000.
- 26- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، منشأة المعارف، مصر 1995.
- 27- محمود عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دارالجامعة الجديدة للنشر، ط1، 2007.
- 28- مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، مصر، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، الطبعة الثالثة، 2001.
- 29- مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا .
- 30- مصطفى كمال طه ، قانون بحري دار المطبوعات الجامعية، ط1، الاسكندرية 2000.
- 31- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري الجزائري، منشورات الحلبي الحقوقية، الاسكندرية، 2008.
- 32- مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البري، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- 33- مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري و البري، دراسة مقارنة، ط1 ، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، 2006.
- 34- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الاسكندرية 2001.
- 35- هاني دويدار ، موجز في القانون البحري، دارالجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية 1999

- 36- هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، ط1 ، منشورات الحلبي، بيروت،  
2008.
- 37- هاني محمد دويدار، علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و  
النشر.
- 38- يسرى محمد أبو العلا، "نظرية البترول"، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى،  
الاسكندرية، مصر، 2008.

أطروحة الدكتوراه:

- 1- "حسيبة زايدي" فعالية اعادة تدوير الأموال البترولية في التنمية الاقتصادية ،دراسة  
قياسية لحالة الجزائر خلال فترة 1970-2012(رسالة دكتوراه، جامعة محمد خيضر،  
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير،بسكرة،الجزائر،2014-2015.
- 2-اسكندري احمد، أحكام حماية البيئة البرية من تلوث في ضوء القانون الدولي العام،  
رسالة دكتوراه في القانون ، جامعة الجزائر،1995

- 3- سعيد مراد، عقد النقل البري للبضائع وفقا لقانون البري الجزائري و الاتفاقية الدولية، رسالة دكتوراه 2015-2012 جامعة تلمسان
- 4- صفية علاوي ،ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر و آلية الحد منها ، دراسة قطاع المحروقات بشركة سوناطراك حاسي الرمل، رسالة دكتوراه علوم اقتصادية، جامعة عمار ثليجة بالأغواط، 2014

### المذكرات:

- 1- أمين خلفي ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق (دراسة مقارنة بين التقني البحري الجزائري و اتفاقية هامبورغ 1978) فرع قانون المسؤولية المدنية، جامعة تيزي وزو ، 2009.
- 2- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع ،مذكرة ماجستير ، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 و القانون البحري الجزائري، تيزي وزو، 2006.
- 3- دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة ورقلة 2006
- 4- سعيد منصور فؤاد، أزمة مؤسسات توزيع المنتجات الغذائية، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية ، الجزائر، 2000
- 5- عصماني مختار، دور الجباية البترولية في تحقيق النمو الاقتصادية المستدام في الجزائر من خلال البرامج التنموية (2001-2014) مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة سطيف-1 الجزائر، 2014.
- 6- مخلوف ياسر ،مذكرة شهادة ماستر مهني في الحقوق ، قانون بحري و منائي جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، 2021-2022.

- 7- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام (دراسة مقارنة)،  
مذكرة لنيل شهادة ماجستير في اطار مدرسة دكتوراه ، تحفض عقود و مسؤولية  
2012-2013.
- 8- نصر الدين ساري استراتيجية لترقية الكفاءة الاستخدامية للثروة الغازية في اطار  
مبادئ و اهداف التنمية المستدامة دراسة تطبيقية على قطاع الغاز الجزائري ، مذكرة  
مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماجستير في اطار دراسة الدكتوراه في علوم  
الاقتصادية و علوم التسيير تخفض ادارة الاعمال الاستراتيجية للتنمية المستدامة  
2011.
- 9- الواحد رشيد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع،(دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة  
ماجستير في القانون فرع القانون مسؤولية مهنية تيزي وزو،2003.
- 10- معداوي نجية،مذكرة النقل البحري للنفط الجزائري الواقع و الأفاق، كلية الحقوق  
جامعة لونيبي علي العفرون الجزائر،2022.

#### المقالات:

- 1- أمال رحمان، محمد القنامي طواهر، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل-حالة  
الجزائر، مجلة الباحث 2013 ، جامعة ورقلة ،العدد12.
- 2-يعقوب يوسف صرخوة الوضع القانوني لرص البضاعة و الحاويات، على سطح  
السفينة ، مجلة الحقوق لسنة 2016، العدد الأول و الرابع مارس يونيو1992، كلية  
الحقوق جامعة الكويت.

#### المحاضرات:

1. حميد الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات  
الجامعية ،الجزائر، جامعة وهران 1988.

المدخلات:

1- عبد المجيد قدي، الاقتصاد الجزائري و النفط فرص أم تقديرات ، مداخلة في المؤتمر العلمي الدولي حول التنمية المستدامة و الكفاءة الاستخدامية للموارد المتاحة ،جامعة سطيف 2008.

-2

المنتديات:

1-الدكتور محمود، المنتجات البترولية و استعمالاتها، منتديات الهندسة على الرابط

[WWW.aiHANDASSA.NET](http://WWW.aiHANDASSA.NET)

الجرائد الرسمية:

1. الجريدة الرسمية عدد 50 المؤرخة في 19 جويلية 2005

2. الجريدة الرسمية عدد 79 المؤرخة في 22 ديسمبر 2019

الروابط الإلكترونية

1- عرض موجز حول مشروع القانون الذي ينظم نشاطات المحروقات المنشور على

الرابط الإلكتروني

[WWW.APS.DZ](http://WWW.APS.DZ)

2- استعراض النقل البحري، مؤتمر الامم المتحدة للتجارة و التنمية ،الأونكتاد موقع

Unctad.org/om/Rublications library/rmt2012-emPDF

[http://www.djazairess.com/search/consulte le2/11/2016](http://www.djazairess.com/search/consulte%20le2/11/2016)

<http://faculty.uosbarah.edn.ip/uploads/teasing/1711709325pdf>

### النصوص القانونية: .

- 1-الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن قانون بحري جزائري ج ر ع 29 لسنة 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ج ر ع 47 الصادر بتاريخ 27/06/1998.
- 2- الأمر 75-59 المتضمن القانون المدني الجزائري، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ج ر ع 78 الصادرة في 30 سبتمبر 1975 .
- 3-القانون رقم 19-13 الذي ينظم نشاطات المحروقات المؤرخ في 11 ديسمبر 2019 ، الجريدة الرسمية عدد 79 الصادرة في 22 ديسمبر 2019

### الاتفاقيات:

- 1-الاتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.
- 2-اتفاقية هامبورغ المتعلقة بالنقل البحري للبضائع ( قواعد هامبورغ).
- 3- بروتوكول 1992 المتعلق بالمسؤولية المدنية على التلوث بالمحروقات.
- 4-معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 و تعرف بأس ملاماي عدلت بموجب بروتوكول نسبي.

- مقدمة :.....أ.ب.ج.
- الفصل الأول : ماهية عقد النقل البحري للمحروقات. ....ص02.
- المبحث الأول : مفهوم عقد النقل البحري للمحروقات.....ص02.
- المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للمحروقات.....ص03.
- الفرع الأول : التعريف اللغوي.....ص03.
- الفرع الثاني: التعريف الفقهي.....ص03.
- المطلب الثاني: تطور عقد النقل البحري للمحروقات.....ص05.
- الفرع الأول: نبذة عن النقل البحري.....ص06.
- الفرع الثاني: نبذة عن المحروقات.....ص08.
- المبحث الثاني : أنواع عقود النقل البحري للمحروقات.....ص11.
- المطلب الأول: النقل البحري للنفط.....ص11.
- الفرع الأول : تعزيز صناعة النفط الجزائري.....ص12.
- الفرع الثاني:العقبات المتعلقة بالموانئ أمام النقل البحري للنفط في الجزائر و حلولها.....ص17.

- المطلب الثالث: النقل البحري للغاز.....ص22.
- الفرع الأول : تقنيات تحويل الغاز إلى سائل.....ص22.
- الفرع الثاني: آليات نقل الغاز الطبيعي المسال و تخزينه.....ص26.
- الفرع الثالث : الصعوبات و التحديات في صناعة الغاز .....ص28.
- الفصل الثاني : تكوين عقد النقل البحري للمحروقات.....ص 30.
- المبحث الأول :أركان عقد النقل البحري للمحروقات.....ص30.
- المطلب الأول : آثار عقد النقل البحري للمحروقات.....ص31.
- الفرع الأول : الرضى.....ص31.
- الفرع الثاني: المحل.....ص32.
- الفرع الثالث : السبب.....ص33.
- المطلب الثاني : إلتزامات الأطراف في عقد النقل البحري للمحروقات.....ص34.
- الفرع الأول :إلتزامات الناقل.....ص34.
- الفرع الثاني: إلتزامات الشاحن.....ص43.
- الفرع الثالث : إلتزامات المرسل إليه.....ص45.
- المبحث الثاني:المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري للمحروقات.....ص47.

المطلب الأول : المسؤولية المدنية.....ص47.	
الفرع الأول: قيام مسؤولي الناقل و الشاحن في عقد النقل البحري للمحروقات.....ص47.	
الفرع الثاني : المسؤولية المترتبة عن التلوث البحري بالمحروقات.....ص50.	
المطلب الثاني : حالات الإعفاء من المسؤولية المدنية للناقل البحري.....ص62.	
الفرع الأول: الأسباب العامة للإعفاء.....ص62.	
الفرع الثاني : الأسباب الخاصة.....ص64.	
الفرع الثالث : الحالات الاستثناء من الإعفاء.....ص66.	
خاتمة.....ص70,71.	