جـــامعة 20 أوت 1955 – سكيكـــدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

النظام القانوني لعمليات القطر

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية والبحرية

من تقديم الطّالبتين:

خلفة إكرام.

دعاس نرجس.

تحت إشراف:

أ/رامي بركات قيسمون.

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بوقرقور منال	أستاذ محاضر	رئيسا
أ/ رامي بركات قيسمون	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
أ/ لحواولة أمال	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة: جوان 2025

بِسْمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحْمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

إهداء

"الحمدالله الذي علم بالقلم، ورفع بالعلم من شاء من الأمم، فسبحانه من وهب العقول نورها، وفتح للباحثين أبواب الفهم والحكمة."

أما بعد أهدي تخرجي هذا إلى:

من غرس في فكري جمال اللغة، وفي قلبي هيبة العلم، وهمس لي أن اللغة روح وأن العلم رسالة، وأن الحلم لا ينال إلا بالعزيمة..... ظلي الشامخ الذي لم ينحن رغم ثقل الأيام... زرعت في أعماقي بذور الإصرار، ثم رافقتها بصمت حتى أزهرت، إليك "**أبي الغالي**".

إلى من لا تكفيها الكلمات، ولا توافيها الكتب...إلى من حملت همومنا بصبر الملوك... ومن كانت لنا وطنا حين ضاقت الدنيا... ضحت بحياتها لأجل أن نحيا، وجعلت من عمرها جسرا نعبر به نحو الأمان، "**العظيمة أمي**"...كل نجاحي لا يساوي شيئا أمام عظمة عطائك

إلى من كان حضوره كضوء الفجر في لحظات الإنطفاء، ووجوده حولي وطنا من الدفء والطمأنينة... إلى من صبر على ثقل أيامي..." **إلى زوجي سندي**" الذي لم يكن رفيقا للدرب فحسب بل كان رفيقا للروح، وسببا بعد الله ووالدي في أن أبلغ ما أنا عليه.

إلى من لا يكررهما الزمان، لأرواح تقاسمت معي الطفولة وصاغت من الذكريات أعمدة الثبات... وجدار احتميت به من كل ريح، إلى اخوتي: "**علاء الدين**" و"**عبد الجليل**".

إلى أختي الوحيدة، وصغيرتي المدللة، إلى من تسكن قلبي بصوتها، وتملأ أيامي بضحكتها، صديقتي التي أهدتني إياها الحياة، زهرتي، **إلى "رفيف"** نور قلبي وبهجة أيامي.

إلى قلوب احتضنتني كواحدة منها، وقدمت لي الطيبة مالا يقابل، إلى عائلة زوجي، "**والده**" المحترم رمز الحكمة والوقار...واخواته اللواتي رحبن بي كأخت لهن:" **ليلى**"، "**مريم**"، "**نجيبة**"، "**عفاف**"، وروح **والدتهم** الطاهرة نسأل الله أن يجمعنا بها في الجنة بإذن الله.

وأخيرا لتلك الروح الرفيقة التي بدأنا معا الحلم...إليك يا صديقتي "**إكرام خودير**"، ستبقين في ذاكرة انجازي، لأن بداياتك كانت جزءا من هذا النور.

خلفة إكرام

إهداء

"بسم الله الرحمن الرحيم"

(قل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنين)

إله لا يطيب الليل إلا بشكره ولا يطيب النهار إلا بطاعته ولا تطيب اللحظات إلا بذكره الله جل جلاله.

إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة " سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم"

انتهت الرحلة. لم تكن الرحلة قصيرة ولم تكن سهلة ولم يكن الحلم قريبا ومهما طالت فستمضي بحلوها ومرها

وفي اللحظة أكثر فخرا اهدي عملي هذا إلى من رباني وكافح من أجلي إلى الصباح الذي أنار دربي ولمن أحمل اسمه بكل افتخار طاب بك العمر يا سيد الرجال وطبت لي عمرا أرجو من الله أن يمد في عمرك لترى ثمارا قد حان قطفها.. والدي العزيز (دعاس رزيق).

إلى ملاكي في الحياة ومعنى الحب وقرة عيني واعز ما أملك إلى بسمة الحياة وسر الوجود إلى من كان دعاؤها سر نجاحي إلى حبيبتي أمي الغالية حفظها الله (لزغد غنية)

إلى غاليتي وجنة قلبي جدتي حفظها الله وأطال في عمرها (لزغد شريفة).

إلى ضلعي الثابت الذي لا يميل إلى من رزقت بهما سند وملاذي الأول والأخير إخوتي محمد. لينة. خليل. وإلى كل بنات عمي سليمة، هاجر، شيرين، لطيفة، خولة، صبرينة، حنان، شيرين، شهيناز، شبيلة، رميساء، ضحى، أنفال، أمال، رقية، وكل أعمامي وزوجات العم. حفظهم الله

وإلى خوالي الذين أحبهم كما أحب والدي، لكم كل الحب وتقدير والاحترام والعرفان خالي كمال، فارس، كريم وإلى زوجاتهم وأبنائهم وصال، أماني، مؤمن، أنيس، ميرال، وسيم، سيراج، رائد، روان حفظهم الله ورعاهم.

إلى جميع أفراد عائلتي الكبير والصغير

..كل باسمه.. دمتم لي سندا.

دعاس نرجس.

"شكر وتقدير"

"بسم الله الرحمن الرحيم"

في ختام هذه الرحلة العلمية التي خضناها وسط بحر المعرفة، نتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان لكل من كان سنداً وعوناً في إنجاز هذه المذكرة.

نخص بالشكر أستاذنا المشرف: "بركات قيسمون رامي"، الذي كان دليلاً ومرشداً، يوجهننا بحكمة في كل مرحلة من مسارنا العلمي.

كما نتوجه بوافر الشكر والتقدير للدكتورة "بوقرقور منال"، التي كانت منارةً مضيئة على امتداد هذه الرحلة، لم تبخل يوماً بالنصح والدعم حتى لحظة الوصول.

ولا يفوتنا أن نشكر الطاقم العامل بميناء سكيكدة، وخاصة عمال مديرية السحب، لما قدموه من تعاون طيب خلال فترة التربص الميداني والمعاملة الرائعة، ونخص بالذكر قائد القاطرة}cap BOUGAROUN السيد:" محمد لمين حناشي"، تومي حسام و ب. ياسمين على حسن استقبالهم ومرافقتهم.

كما نجدد امتناننا للأستاذتين "بوغازي مريم" و" بوصلاح عليمة"، على ما قدمتاه من دعم كريم ومساندة طيبة.

فلكم جميعًا منا صادق التقدير وأطيب التحيات.

- ج ر: الجريدة الرسمية.
- د د ن: دون دار النشر.
- د س ن: دون سنة النشر.
- د ط: دون طبعة.
- د م ن: دون مكان نشر.
- ص: الصفحة
- ط: الطبعة
- ع: العدد
- ف: الفقرة.
- ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.
- ق.م.ج: القانون المدني الجزائري.

المقدمة

شكّل النقل البحري أحد الركائز الأساسية للاقتصاد العالمي، حيث تُنقل عبره أكثر من**90%** من حجم التجارة الدولية، ولا شك أن تعطل حركة هذه الدول من شأنه أن يؤدي إلى إفلاس مؤكد للعديد من الصناعات، بل وقد ينعكس سلبا على اقتصاد الدولة بأكمله[1] ،وقد شهد هذا القطاع تحولاً جذرياً مع اختراع المحرك البخاري في القرن التاسع عشر الذي أحدث ثورة في صناعة السفن وأدى إلى ظهور أجيال جديدة من الوحدات البحرية ذات الأحجام الكبيرة والقدرات الفنية المتطورة.

حيث بدأت عملية القطر البحري أولى مراحلها بمرحلة القطر الابتدائي، قبل الثورة الصناعية، تعتمد على قوارب التجديف الصغيرة لسحب السفن الشراعية داخل الموانئ ، وكانت تتم وفق أعراف بحرية غير مكتوبة، وصولا إلى مرحلة القطر البخاري في الفترة الممتدة ما بين **1840** إلى **1950** مع ظهور المحركات البخارية، حيث تم تطوير أول قاطرات بحرية متخصصة، وقد سجل التاريخ أول استخدام رسمي للقطر البخاري في ميناء ليفربول عام **1840** وفقا لسجلات الغرفة التجارية البحرية البريطانية[2]، وأخيرا مرحلة القطر الحديث من **1950** إلى يومنا هذا التي بدورها شهدت تطورات وتحولات نوعية مع اختراع القاطرات ذات الدفع الذاتي المزودة بأنظمة ملاحية متطورة، حيث أصبحت عمليات القطر تنظم عبر عقود نموذجية معتمدة من قبل الاتحاد الدولي لمالكي القاطرات (intertow)، ومع تطور هذه العمليات وتخصصها، برزت الحاجة إلى تنظيم قانوني دقيق يحكم العلاقة بين أطرافها، فتحولت من مجرد خدمات عرفية إلى عمليات منظمة تخضع لأحكام عقد القطر، الذي أصبح بمثابة الإطار القانوني الملزم لجميع الأطراف المعنية.

وفي هذا الإطار التاريخي التطوري، برزت "**عمليات القطر البحري**" كحلقة وصل حيوية بين التطور التقني ومتطلبات السلامة الملاحية، حيث يعود تاريخ هذه العمليات إلى الحقبة التي بدأت فيها السفن البخارية تحل تدريجياً محل السفن الشراعية، فمع زيادة

---

[1] - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط1، 2005، ص5.

[2] - لتفاصيل أكثر أنظر discovery.nationalarchives.gov.uk و liverpoolmaritimesociety.org.

أحجام السفن وتعقيد أنظمتها، أصبحت الحاجة ملحة لوجود وحدات مساعدة متخصصة قادرة على توفير القوة الدافعة الإضافية اللازمة للمناورات الدقيقة، خاصة في الموانئ والممرات المائية الضيقة.

ففي الجزائر، لم يكن هناك تنظيم قانوني خاص بعمليات القطر البحري قبل الاستقلال بل كانت تخضع لأحكام القواعد العامة، إلى أن صدر في فرنسا **قانون 3 جانفي 1969** بشأن التجهيز والبيوع البحرية، الذي نظم القطر البحري في المواد من **26** إلى **30** .

وقد استلهم المشرع الجزائري هذه الأحكام في إطار القانون البحري[1] المعدل والمتمم، حيث تم تنظيم أحكام عقد القطر أساسا ضمن الباب السادس من الكتاب الثاني ، المتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة، وذلك من المادة **860** إلى غاية **872** منه.

ولتحيق فعالية أكبر في تنظيم القطاع، صدرت عدة مراسيم تنفيذية تكميلية لتحديد شروط وأحكام القطر البحري، من أبرزها:

المرسوم التنفيذي رقم **02-01** الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها[2]

المرسوم التنفيذي رقم **06-139**[3] الذي جاء ليضع الإطار التنظيمي الأول لهذا النشاط داخل الموانئ الجزائرية، حيث حدد شروط وشكل استغلال خدمات القطر ، بالإضافة إلى تنظيم العلاقة بين مختلف المتدخلين في هذا المجال.

---

[1] - صدر هذا القانون ب الأمر رقم 76-80 المؤرخ 23 أكتوبر 1976 الموافق ل 29 شوال 1396، المتضمن القانون البحري، ج ر، ع 29 المؤرخة في 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 الموافق ل 1 ربيع الأول 1419، الجريدة الرسمية، ع 647 المؤرخة في 27 جوان 1998 والمعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 الموافق ل 5رمضان 1431، الجريدة الرسمية، ع 46، المؤرخة في 18 أوت 2010.

[2] - -المرسوم التنفيذي01-02 مؤرخ في 22شوال عام 1422 الموافق ل 6جانفي 2002، يحدد النظام القانوني العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، عدد1.المؤرخة في 22شوال 1422 الموافق ل 6جانفي 2002.

[3] - المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل 2006 الموافق ل 16 ربيع الأول عام 1427، ج ر، ع24، المؤرخة في 16 أبريل 2006 الموافق ل 17 ربيع الأول عام 1427، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ.

غير أن هذا المرسوم لم يدم طويلا، إذ تم استبداله بالمرسوم التنفيذي رقم **08-363**[1] ، الذي أعاد صياغة تنظيم نشاط القطر في الموانئ، معدِّلاً أو متمماً بعض الأحكام التي وردت في النص السابق، وذلك في إطار تحديث الإطار القانوني بما يتماشى مع متطلبات الممارسة الحديثة.

وفي السياق نفسه، أصدر المشرّع المرسوم التنفيذي رقم **08-57**[2] ، والذي يحدد شروط وأحكام تنظيم قطاعات النقل البحري بوجه عام، ويشمل ضمن أحكامه تنظيم نشاط القطر باعتباره من الخدمات البحرية التخصصية.

تكمن أهمية الموضوع من أهمية عمليات القطر البحري، إذ تُعد من الخدمات البحرية الحيوية التي تُسهم في ضمان سلامة الملاحة البحرية وتنظيم حركة السفن داخل الموانئ وخارجها، وتبرز أهميتها في كونها تدخل في صميم عمل الموانئ وضمان استمرار العمليات البحرية بشكل منظم وآمن.

فالقطر البحري يُعد ضرورة عملية لا غنى عنها لتسيير السفن داخل المناطق الضيقة أو المزدحمة، أو لمساعدتها في حالات الطوارئ، الأمر الذي يقلل من الحوادث البحرية، ويُسهم في حماية الأرواح والممتلكات والبنية التحتية للميناء.

إن اختيارنا لموضوع "النظام القانوني لعمليات القطر البحري" مبني على جملة من الأسباب منها أسباب ذاتية تتمثل في الرغبة الدائمة في خوض تجربة بحثية في موضوع يتطلب الدقة في التحليل القانوني والتمييز بين المفاهيم خاصة بين عملية القطر كعمل ميداني والعقد كاتفاق قانوني منظم، وكذلك تطوير القدرات القانونية والمنهجية من خلال دراسة عقد ذي طبيعة مركبة، يستدعي الالمام بجوانب متعددة من القانون البحري والمدني، خاصة في ظل تزايد الاعتماد عليه في مجال النقل البحري الحديث.

---

[1]- المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8نوفمبر 2008م، الموافق ل 10ذي القعدة 1429، ج ر، ع64، المؤرخة في 17 نوفمبر 2008م، الموافق ل 19ذو القعدة 1924.

[2] - المرسوم التنفيذي رقم 08-157 مؤرخ في 15 أفريل 2013 الموافق ل 4 جمادى الثانية عام1434، ج ر، ع 23، المؤرخة في 28 أفريل 2013 الموافق ل 17 جمادى الثانية 1434.

أما الأسباب الموضوعية، فتتجلى في كون عمليات القطر لم تحظَ باهتمام قانوني كبير، رغم أهميتها البالغة التي تحتلها في الحفاظ على سلامة الملاحة البحرية وتأمين السفن والبضائع داخل الموانئ وخارجها، حيث تم تناولها في إطار عام ضمن خدمات الميناء أو أعمال المساعدة البحرية، دون التعمق في خصوصيتها القانونية، من حيث أطرافها ،التزاماتهم، مسؤولياتهم، وآثارها القانونية.

كل هذه الاعتبارات كانت سبباً مباشراً لاختيارنا لهذا الموضوع، رغبةً منا في إلقاء الضوء على الجوانب القانونية المرتبطة بعقود القطر البحري، وتحقيق فائدة علمية وعملية على حد سواء.

ويُعد الإطار القانوني الذي ينظم هذه العمليات ركيزة أساسية لضمان حسن تنفيذها وتحديد حقوق والتزامات الأطراف المتدخلة فيها وانطلاقًا من هذه الأهمية، تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف العلمية والعملية، فهذه الأخيرة تتمثل في تحليل النظام القانوني لعقد القطر في ظل التشريع الجزائري، من خلال دراسة الشروط القانونية، الطبيعة العقدية، والآثار المترتبة عن وكذلك توضيح التكييف القانوني لعقد القطر وتمييزه عن غيره من العقود البحرية المشابهة، كالإنقاذ والإرشاد، وتسليط الضوء على الإشكالات القانونية التي يثيرها هذا النوع من العقود، خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية والتعويض ومن ثم إثراء النقاش الفقهي حول العقود البحرية، وتعزيز الفهم النظري للقطر كعمل قانوني منظم لا مجرد عملية تقنية.

أما الأهداف العملية فتتلخص في تقديم مرجع قانوني يساعد العاملين في القطاع البحري على فهم الإطار القانوني لعقد القطر وتطبيقه بالشكل السليم، وكذلك دعم الممارسين القانونيين، من قضاة ومحامين، في التعامل مع المنازعات المتعلقة بالقطر من خلال تحليل مستفيض للنصوص القانونية والمساهمة في ترسيخ مبدأ السلامة البحرية من خلال تأكيد

أهمية التنظيم الدقيق والمفصل للعقود البحرية المرتبطة بالخدمة والإنقاذ.

ومن أبرز الصعوبات التي واجهتنا أثناء إعداد هذه المذكرة، تلك المتعلقة بالتفريق بين عقد القطر وعملية القطر ذاتها، فعلى الرغم من الترابط الوثيق بين الجانبين إلّا أن طبيعة الموضوع تقتضي التركيز على البعد القانوني التعاقدي وليس على الجوانب التقنية أو العملياتية للقطر، وذلك انسجاماً مع عنوان الدراسة الذي يتمحور حول **"النظام القانوني لعملية القطر."**

وقد شكّل هذا التداخل تحدياً في ضبط المفاهيم وتحديد نطاق الدراسة، خاصة وأن غالبية النصوص القانونية والمراجع الفقهية تركز على عقد القطر بوصفه التزاما تعاقدياً بين أطراف محددين، في حين أن الخلط بين العقد والعملية قد يؤدي إلى توسيع الموضوع ليشمل الجوانب التقنية والعملية المرتبطة بتنفيذ القطر، وهو ما يخرج عن الإطار القانوني الذي تبتغيه هذه الدراسة، لذلك كان من الضروري حصر البحث في الجوانب القانونية للعقد، دون الانزلاق نحو تفاصيل فنية تتعلق بتنفيذ العملية ذاتها إلا بالقدر الذي يخدم فهم الإطار القانوني والتنظيمي لعقد القطر.

ونظراً لأهمية عمليات القطر البحري باعتبارها أداة فعالة في الحفاظ على السلامة البحرية، وبناءً على ما سبق، فإن موضوع البحث يكتسي أهمية كبيرة، ويفتح المجال أمام عدة تساؤلات قانونية مشروعة، تتمحور إشكالية البحث الرئيسة حول:

ماهي مجموع الأحكام التي تنظم عمليات القطر البحري؟ وما مدى نجاعتها في ضبط هذه العمليات؟

حيث تتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية الأسئلة التالية:

1. ما المقصود بعقد القطر؟ وما خصائصه القانونية؟
2. ما هي شروط اللازمة لتكوين هذا العقد وآلية ابرامه؟ وما هو تكييفه القانوني؟
3. فيما تكمن الالتزامات التي تترتب عن عقد القطر؟

4. ما هي حدود المسؤولية التي يتحملها أطراف هذا العقد؟ وفيما تتمثل الدعاوى الناشئة عليه؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية، اعتمدنا على المنهج التحليلي، من خلال تحليل النصوص القانونية التي تنظم عمليات القطر البحري في التشريع الجزائري ونقدها، كما تم الاستعانة بالمنهج الوصفي لعرض المفاهيم وتوصيف العملية القانونية للقطر، إضافة إلى استخدام المنهج المقارن، كلما دعت الحاجة لذلك، خاصة عند مقارنة التشريع الجزائري ببعض التشريعات البحرية المقارنة.

وللإحاطة بهذا الموضوع، قسمنا البحث إلى فصلين يتم في الفصل الأول منها التطرق الى الإطار المفاهيمي لعقد القطر، وذلك من خلال مبحثين يخصص المبحث الأول بمعرفة ماهية عقد القطر ويخصص المبحث الثاني لتحديد أساس عقد القطر.

في حين يتناول الفصل الثاني الآثار المترتبة عن تنفيذ عقد القطر من خلال مبحثين، يتم في المبحث الأول من عرض الالتزامات الناشئة عن عقد القطر، أما المبحث الثاني فيتضمن المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر، لتنتهي هذه الدراسة بخاتمة تتضمن أهم النتائج المتوصل اليها بالإضافة الى جملة من التوصيات التي يمكن أن تطرح بهذا الصدد.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لعقد القطر

يُعد عقد القطر من أبرز العقود البحرية وأكثرها شيوعاً في مجال الملاحة البحرية، لما له من أهمية عملية بالغة، فرضتها طبيعة النقل البحري الحديث، فقد أضحى الاعتماد على هذا النوع من العقود ضرورة ملحة نتيجة لتزايد أحجام السفن واتساع نشاط النقل البحري، بما جعل هذه السفن في كثير من الحالات عاجزة عن تنفيذ المناورات الذاتية داخل أحواض الموانئ، خصوصاً عند الدخول أو الخروج منها.

ومع التوسع المتزايد في حجم التجارة البحرية وتعدد الموانئ والممرات البحرية عبر العالم، ظهرت حاجة ماسة إلى سفن قطر صغيرة مجهزة فنياً لتقديم المساعدة للسفن الكبيرة، سواء عند رسوها، أو أثناء تعطلها المفاجئ في الموانئ أو في المياه الإقليمية أو حتى في أعالي البحار، وذلك بغرض تمكينها من تجاوز تلك الحالات الطارئة بأمان.

ويُعتبر نظام القطر البحري من الأنظمة الحديثة نسبياً، إذ نشأ مع مطلع القرن التاسع عشر متزامناً مع اتساع استخدام السفن البخارية في الملاحة البحرية، وما ترتب عليه من تحديات تقنية تستوجب توفير المساعدة الخارجية عند دخول الموانئ أو الخروج منها، وقد أدى ذلك إلى نشوء عقد القطر كأداة قانونية تنظم العلاقة بين أطراف عملية القطر.

وتجدر الإشارة إلى أن الأحكام المنظمة لعقد القطر تُعد من الأحكام المكملة لإرادة المتعاقدين، وليست من القواعد الآمرة، وهو ما يترتب عليه أن هذه الأحكام لا تجد مجالاً للتطبيق إلا في حال غياب الاتفاق الصريح بين الطرفين.

وبناءً عليه، سيتم في هذا الفصل تناول الأحكام العامة لعقد القطر من خلال مبحثين أساسيين:

- المبحث الأول: ماهية عقد القطر.
- المبحث الثاني: الأساس القانوني لعقد القطر.

المبحث الأول: ماهية عقد القطر.

يُفهم من القطر بوجه عام أنه الاستعانة بقوة دفع أو جر خارجية لتحريك جسم لا يملك القدرة الذاتية على الانتقال، أو فقد تلك القدرة بسبب خلل طارئ، وذلك لضمان نقله إلى الموقع المطلوب بأمان، حيث تتشابه العمليات المادية للقطر في جوهرها سواء تم تنفيذها في البر أو في البحر أو في النهر، ومهما اختلفت وسائله أو طرق تنفيذه في حال ما إذا تم باستخدام الدفع أو الجر، أو بأي وسيلة أخرى[1].

ومن هذا المنطلق، يُنسب عقد القطر إلى العملية ذاتها، أي إلى الفعل المادي المتمثل في نقل الشيء بواسطة قوة خارجية.

غير أن العقود المنظمة لهذه العمليات تختلف من حيث الآثار القانونية والمسؤوليات الناتجة عنها، تبعاً لطبيعة البيئة التي يجري فيها القطر، وما يحيط بها من ظروف واقعية وفنية.

ويُعد القطر البحري من أبرز صور القطر التي تثير إشكالات قانونية خاصة، نظراً لطبيعة الوسط الملاحي وما ينطوي عليه من مخاطر وتحديات، ومن ثم تقتضي الدراسة تحديد المفهوم الدقيق للقطر (المطلب الأول)، ثم تمييزه عن غيره من العقود أو الأنظمة القانونية ذات الطبيعة المشابهة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم عقد القطر.

العقد، بوجه عام، هو توافق إرادتين أو أكثر على ترتيب أثر قانوني معين، يتمثل هذا الأثر في الالتزام بمنح أو بفعل أو بالامتناع عن فعل شيء محدد، بمعنى أن الإرادتين تتجهان نحو إنشاء التزام قانوني أو نقله.

أما من الناحية اللغوية، فالعقد يعني الربط والشد والتوثيق، وهو نقيض الحل وقد استُعمل فعل "عقد" في المعاني المعنوية للدلالة على الربط بين طرفين، سواء من جهة الأقوال أو من جهة الأشخاص المتعاهدين. وفي الاصطلاح الفقهي، للعقد معنيان:

[1] -مريم درويش، **النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري-دراسة مقارنة-**، أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص تخصص: القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد-تلمسان-، سنة 2020-2019، ص16.

- الأول، عام، ويشمل كل التزام يرتبه الإنسان على نفسه، سواء قابلة التزام من طرف آخر أم لا، وسواء كان التزاما دينياً كالنذر، أو دنيوياً كالبيع ونحوه.
- أما الثاني، وهو المعنى الخاص، فيُطلق على كل اتفاق يتم بين إرادتين أو أكثر لإنشاء التزام أو نقله، ولا يتحقق إلا بوجود طرفين أو أكثر.

ومن الناحية القانونية، فقد عرّف المشرع الجزائري العقد في المادة 54 من القانون المدني، حيث نص على أن: "العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل، أو عدم فعل شيء ما".

وفي إطار هذا المفهوم، فإن عقد القطر هو ذلك الاتفاق الذي يلتزم بموجبه مجهز القاطرة بقطر السفينة المقطورة إلى الموقع المحدد سلفًا، في حين تلتزم السفينة المقطورة بدفع الأجرة المتفق عليها. ويُعد هذا العقد من العقود المتكررة التي تُبرم بشكل يومي على مستوى الموانئ.

ولأجل تحديد مفهوم عقد القطر بدقة، يتعين تعريفه (أولًا)، ثم بيان أهم الخصائص التي تميّزه (ثانيًا).

الفرع الأول: تعريف عقد القطر.

القطر لغة: يفيد الجر أو السحب، وهو بهذا المعنى يتجه إلى وصف كل عملية مادية أساسها الاستعانة بقوة دفع خارجية، لتحريك شيء ما مجرد أو تجرد موقتاً كلياً أو جزئياً من أسباب الحركة أو التوجيه من مكان إلى مكان آخر[1].

ولقد اهتم كل من الفقه والقانون في تعريف عقد القطر، وعليه سنتناول التعريف الفقهي لهذا العقد أولا ثم الانتقال لتحليل ما جاء به المشرع.

[1] -رفعت فخري أبادير، **"القطر البحري في القانون المصري والمقارن"**، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، مطبعة عين شمس، سنة1983، ص6.

أولا: التعريف الفقهي.

اختلف الفقهاء في ضبط التعريف موحد لعقد القطر حيث:

عرفه البعض على أنه: "اتفاق سيلتزم به سفينة بالجر سفينة أخرى او عائمة في البحر او للخروج او الدخول الى الموانئ ".[1]

كما عرفته المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية على انه:" عقد مجهز السفينة القادرة ومجهز السفينة المقطورة يتعهد بمقتضاه الاول بأعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذ هذه العملية ويتعهد الثاني بدفع أجرة القطر.

ويشترط في السفينة المقطورة ان تكون مملوكة لشخص آخر فاذا كانت مملوكة لنفس الشخص فان القطر لا يتعدى كونه عملية ماديه ولا ينخرط في عداد العقود".

من التعريف يتضح ان عقد قطر البحري يكون بين سفينتين القاطرة والثانية المقصورة ويوجد افراد على ستحينه وافراد عملية ومناورات القطر ويقوم الجميع بالتنسيق فيما بينهم لإتمام هذه العملية بنجاح.

وتعتبر القاطرة سفينة بحرية متى باشرت نشاطها في البحر حيث أن لها المقومات المادية والقانونية للسفينة (القوة المحركة طاقم يتولى قيادتها وتسييرها) وايضا فان العائمة المقطورة لا تفقد وصف السفينة لمجرد قطرها ما دام أن هذا الوصف كان ثابتا لها من الأصل".[2]

كما ذهب جانب آخر الى أن: "عمليات القطر هي مساعدة السفن الأخرى وتقديم الخدمات لها عن طريق سحبها في حالة حدوث اي عطل بها داخل الميناء أو في عرض البحر أو مساعدتها على الرسوم بمحاذاة الرصيف او الاسهام في تعويم السفن الغارقة أو العائمة وتتولى القيام بهذه العمليات سفن معدة ومخصصة لذلك".[3]

---

[1] - ايمان فتحي حسن الجميل، **المساعدة البحرية (انقاد بحري-قطر بحري-رشاد بحري)**، دار الجامعة الجديدة،2011، ص94.

[2]- جلال وفاء محمدين، **قانون التجارة البحرية**، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية،1998م. ص312.

[3] -محمود سمير الشرقاوي، **القانون البحري**، دار النهضة العربية، القاهرة، ط4، سنة 1993، ص582.

وعرفه د. مصطفى كمال طه على أنه: "عقد بمقتضاه يلتزم مالك سفينة بجر أو سحب سفينة مملوكة للآخر لقاء اجر معلوم ".[1]

كما عرفه الاستاذين "شارلي" و"جايل" على أن:" المساعدة التي تقدمها سفينة الى أخرى بغرض تسهيل رحلتها وذلك حينما تقتصر دور السفينة القاطرة على زيادة سرعة السفينة المقطورة، سواء عند دخولها الميناء أو عند خروجها منه، ويتم ذلك من خلال قيام السفينة القاطرة بجر السفينة المقطورة ويستحق عن هذه العملية أجر يدفع لمالك السفينة القاطرة".

وجاء في تعريف الاستاذة "نهاد السباعي" والاستاذ "رزق الله انطاكي" أن: "عقد القطر هو عقد تقوم بموجبه القاطرة بقيادة السفينة المقطورة مقابل أجر يُتفق عليه."[2]

بناءً على ما تقدم، يتضح لنا أن تلك التعريفات، على الرغم من تنوع صيغها واختلاف عباراتها، تتفق في مضمونها العام، حيث تُجمع على أن عقد القطر يمثل علاقة قانونية تربط بين سفينتين: إحداهما القاطرة والأخرى المقطورة، تكونان مملوكتين لشخصين مختلفين، وتقتضي هذه العلاقة قيام السفينة القاطرة بقطر السفينة المقطورة مقابل أجر تُسدده هذه الأخيرة، مما يُرتب التزامات متبادلة بين الطرفين.

حيث جاءت هذه التعريفات بنقاط أساسية يمكن اعتبارها شروط مشتركة حيث نلخصها في:

1. وجود شخصين مختلفين في الملكية:

يجب أن تكون السفينة القاطرة والمقطورة مملوكتين لشخصين مختلفين فإذا اتحدت الملكية، فإن عملية القطر تُعد مجرد عمل مادي داخلي لا يترتب عليه أثر قانوني مستقل، ولا يُنشئ عقداً بالمعنى القانوني[3].

---

[1] - مصطفى كمال طه، **القانون البحري (مقدمة-السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-ايجار السفينة والنقل البحري-الحوادث البحرية- التأمين البحري)**، دون دار نشر، سنة1998، البند445، ص328.

[2] - "نهاد السباعي" و "رزق الله أنطاكي. **موسوعة الحقوق التجارية**. الجزء الخامس: الحقوق التجارية البحرية مطبعة الإنشاء. دمشق. 1965.ص613.

[3] -هاني دويدار، **الوجيز في ق.ب.ج**، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،2001، ص127.

2. ضرورة وجود سفينتين قانونيتين:

يشترط لقيام عقد القطر أن يتم بين سفينتين مسجلتين قانونًا (قاطرة ومقطورة). حسب ما جاء في المادة **13** ق.ب.ج الذي عرف السفينة على أنها " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"

وتقابل هذه المادة تعريف المادة الأولى من القانون البحري المصري **رقم 8** سنة **1990** للسفينة على أنها " كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف للربح ".

وبالتالي تُستبعد المنشآت العائمة التي لا تُعد قانونًيا من فئة السفن حتى وإن شاركت في عمليات مشابهة داخل الموانئ.

ويدخل في مجمل ذلك: الرافعات، الصنادل، الأحواض العائمة، المواعين، وكذا حطام السفن بعد رفعها ومشابهها من حالات فهذه الأوضاع لا تكيف على أنها عقد قطر وانما متى كانت المقطورة منشأة بحرية ليست لها قوة الدفع الخاصة بها فإن عملية قطرها تعد بمثابة عقد نقل من نوع خاص[1].

3. الطابع التنفيذي المتتابع للعملية:

تتسم عملية القطر البحري بطبيعة تنفيذية واضحة، تبدأ بإجراء ربط وسائل الجر (كالحبال أو الكابلات) بين السفينة القاطرة والمقطورة، وتستمر حتى يتم فك تلك الوسائل بعد انتهاء السحب، مما يعكس الطابع العملي المتواصل للعقد، ويُبرز أن التنفيذ يتم وفق تسلسل زمني منضبط يخضع لاعتبارات فنية وملاحية دقيقة.

4. وجود التزامات متقابلة وأجر:

يترتب على العقد التزامات متبادلة، حيث تلتزم السفينة القاطرة بأداء عملية السحب بينما تلتزم السفينة المقطورة بدفع الأجرة المتفق عليها[2]، مما يعكس الطبيعة التبادلية لهذا العقد.

---

[1] - محمود مختار بريرى: **التجارة البحرية**، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة1999، ص502.

[2] - علاء الدين عبد المجيد، **عقد القطر في القانون المصري والمقارن**، رسالة لنيل الدكتوراه في الحقوق، جامعة أسيوط، د د ن، سنة2015م، ص49.

5. عدم اشتراط وجود عطل في السفينة المقطورة:

لا يُشترط في عقد القطر أن تكون السفينة المقطورة معطّلة. فقد تكون الحاجة إلى القطر راجعة إلى طبيعة السفينة ذاتها (مثل ضخامتها أو صعوبة مناورتها) وهو ما يشكّل خطراً على الأرصفة والممرات البحرية في حال تحركها الذاتي.

ثانيا: التعريف التشريعي لعقد القطر.

لم تُولِ معظم التشريعات، ومنها التشريع الجزائري، أهمية لتعريف عقد القطر، حيث أغفلت النص عليه صراحة، تاركة أمر تحديده للفقه والاجتهاد القضائي ومكتفية بتنظيم التزامات أطرافه وبيان أحكام المسؤولية المترتبة عنه.

ويستخلص من هذا الاتجاه أن التدخل التشريعي اقتصر على ضبط الآثار القانونية للعقد دون بيان ماهيته، ما يستدعي الرجوع إلى الاجتهادات الفقهية والقضائية لتحديد طبيعته ومجاله.

1. موقف المشرع الجزائري.

فقد تناول المشرع الجزائري عقد القطر في الكتاب الثاني، للقانون البحري للاستغلال التجاري للسفينة، أحكام تمهيدية في الباب السادس بعنوان "القطر"، في المواد **860 إلى غاية 872.**

حيث نصت المادة **860**، ق ب ج على أنه: " يلتزم المجهز بموجب عقد القطر، ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة."

وجاء في نص المادة **861** كتكملة للمادة السابقة أنه:

أ. العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

ب.مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

ج. لمراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة."

وجاء المرسوم التنفيذي رقم **02-01** [1] الذي يحدد النظام العام الاستغلال الموانئ وأمنها في مادته **94** أنه :

"في مفهوم هذا المرسوم يتمثل قطر السفن فيما يأتي:

أ. العمليات المتمثلة في جر ودفع السفن

ب.مناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة

ج. المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحة السفينة.

حيث يمارس القطر بواسطة سفن قاطرة قادرة على إنجاز هذه العمليات مع المؤهلات التي تقتضيها الظروف مع احترام الشروط والقواعد المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما."

إن هذا النص جاء على سبيل المثال لا الحصر، حيث بين المقصود بخدمات القطر، ومن خلال هاتين المادتين من ق.ب.ج يتضح تعريف عقد القطر بأنه: "عقد يلتزم بموجبه مجهز السفينة القاطرة بتقديم خدمات للسفينة المقطورة، سواء تعلق الأمر بعمليات السحب أو الدفع أو بمناورات الإرساء والانتقال أو الإبحار، وكذا المراقبة والمساعدة التمهيد في تنفيذ مناورات بحرية أخرى، وهذا مقابل الحصول على أجر."

كما يتّضح من نص المادة **861** من ق.ب.ج، أن المشرع اشترط صراحةً أن تكون "المقطورة سفينة"، وهو ما يقتضي الرجوع إلى مضمون المادة **13** المشار إليها سابقًا، قصد تحديد مفهوم السفينة في هذا السياق. وعليه، فإن التعريف المستخلص من أحكام ق.ب.ج يتماشى مع ما استقر عليه الفقه، مع ملاحظة أن المشرع وسّع من نطاق مفهوم السفينة المقطورة استناداً إلى ما ورد في المادة **13** سالفة الذكر.

2. موقف التشريع الفرنسي.

[1] -المرسوم التنفيذي02-01 مؤرخ في 22شوال عام 1422 الموافق ل 6جانفي 2002، مرجع سابق.

حرص المشرع الفرنسي، من خلال أحكامه المتعلقة بالقطر البحري، على تنظيم عمليات قطر السفن دون أن يشترط أن تكون القاطرة سفينة بالمعنى الدقيق، بل يكفي أن تكون عائمة، ولو لم ينطبق عليها وصف السفينة. ويتجلى ذلك في اعتماده الدائم لعبارة "السفينة المقطورة" مسبوقة بكلمة "سفينة"، في حين استعمل مصطلح "القاطرة" مجرداً دون تخصيص.

حيث ترك المشرع الفرنسي تنظيم إدارة القطر لاتفاق الأطراف، واضعًا نظامًا احتياطيًا يُلجأ إليه في حال غياب الاتفاق،[1] وقد جاءت مختلف التعريفات متفقة على اشتراط أن تكون المقطورة سفينة أو عائمة وهو ما التزم به أيضًا المشرع الجزائري في تشريعه البحري الحالي، حيث استخدم عبارة "السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة أو السفينة" دون الاكتفاء بكلمة "القاطرة" أو "المقطورة" مفردة[2].

3. موقف التشريع المصري.

نظّم قانون التجارة البحرية المصري **رقم 8 لسنة 1990،** المسؤوليات الناشئة عن عقد القطر، كما بيّن مدة التقادم الخاصة به، غير أنه لم يتناول تعريف هذا العقد، أو بيان خصائصه، أو تحديد طبيعته القانونية، كما لم يُفرد نصوصًا صريحة لتحديد الالتزامات المتبادلة بين أطرافه.

إلا أن المذكرة الإيضاحية لمشروع هذا القانون قد تصدّت لتعريف عقد القطر، باعتباره "عقدًا ينعقد بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، يلتزم بموجبه الطرف الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذها، في حين يلتزم الطرف الثاني بدفع أجرة القطر، وذلك بغض النظر عن اختلاف المسميات التي قد تطلق على هذا العقد."

ويُستخلص من هذا التعريف أن عقد القطر يقوم بين سفينتين: إحداهما القاطرة، والثانية المقطورة، ويُوجد على متن السفينة المقطورة طاقم فني يُساهم بالتنسيق مع طاقم السفينة القاطرة في إنجاح عملية القطر. وتُعد السفينة القاطرة منشأة بحرية متى مارست

[1] - قانون النقل الفرنسي رقم 1307\2010 الصادر في 28أكتوبر2010

[2] -رفعت فخري أبادير: **الوجيز في قانون التجارة البحرية الجديد**. د د ن، سنة 1992 ص114.

نشاطها في البحر، لامتلاكها المقومات الفنية والقانونية للسفينة، من حيث قوة محركاتها وطاقم إدارتها.

كما أن العائمة المقطورة لا تفقد وصف السفينة بمجرد قطرها، ما دام هذا الوصف قد ثبت لها ابتداءً[1].

وقد عرّفت المادة الأولى من القانون البحري المصري السفينة بأنها: "كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية عادة، سواء كانت هذه الملاحة بقصد تحقيق الربح أو بدونه".

ويُشترط لاكتساب المنشأة وصف السفينة أن تكون صالحة للملاحة البحرية ومخصصة للقيام بها. وتظل هذه الصفة قائمة طالما توافرت شروط الصلاحية، وتزول بزوال هذه الصلاحية، إذ يدور الوصف وجوداً وعدماً مع صلاحية المنشأة للملاحة البحرية.

- وبعد استعراض الاتجاهات الفقهية والنصوص القانونية المتعلقة بتعريف عقد القطر، يمكن استخلاص أن هذا العقد يتمثل في التزام مجهز السفينة القاطرة بجر أو سحب أو دفع السفينة المقطورة أياً كانت حالتها في البحر، سواء داخل الموانئ أو خارجها، من موقع إلى آخر، أو لمدة زمنية محددة، وذلك مقابل أجر معلوم ومتفق عليه. ويُعد هذا العقد من العقود ذات الطبيعة الخاصة، وسيتم التطرق إلى تكييفه القانوني بشكل مفصل في موضع لاحق.

الفرع الثاني: خصائص عقد القطر.

تنفرد العقود البحرية بخصائص قانونية تميز كل نوع منها بحسب طبيعته والغرض منه ويأتي عقد القطر في مقدمات هذه العقود حيث يمتزج بجملة من الخصائص اهمها:

أولا: عقد القطر عقد الرضائي.

[1] - جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص413.

عقد القطر عقد رضائي يتكون من تقابل ارادتين[1] سواء كان التعبير شفوي، حركي أو كتابي، فلا يشترط اي شكلية لانعقاده.

كما لا تشترط الكتابة لإثباته لأنه غالبا ما يصدر الايجاب عن السفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر يقابله القبول عن السفينة القاطرة دون حاجة لاتخاذ اي اجراء شكل آخر فتكون مكالمة او اتصال لاسلكي هو دليل الاثبات.

وأكد المشرع الجزائري أن الكتابة ليست شرطا أصليا لانعقاد عقد القطر بل وانما يشترط فقط عند الاتفاق الصريح على اسناد ادارة عملية القطر لربان السفينة القاطرة خلافا للأصل الذي يجعل هذه الإدارة منوطة بربان السفينة المقطورة.

ونص المشرع المصري على أنه يجوز باتفاق كتابي ترك عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة وذكر في حالة واحدة لاستلزام الكتابة هي في حالة الاتفاق على تغيير متولي مسؤولية ادارة عملية القطر[2].

أما المشرع الفرنسي ترك ادارة القطر إلى اتفاق الطرفين ووضع نظام احتياطي يمكن الرجوع إليه في حالة عدم وجود اتفاق.[3]

وعليه يستخلص ان عقد القطر عقد رضائي لا يشترط لا نقاده توافر شكلية معينة ما لم يتفق الاطراف صراحة وبالكتابة على مخالفة الأصل المتعلق بإدارة عملية القطر.

ثانيا: عقد القطر عقد ملزم لجانبين.

نص المشرع الجزائري صراحة في المادة **55 ق.م.ج**[4] على أنه:

" يكون العقد ملزم للطرفين ما تتبادل المتعاقدان الالتزام ببعضهما البعض."

---

[1] - محمود شحماط، **المختصر في ق.ب.ج**، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر،2010، ص108.

[2] - انظر قانون التجارة البحرية المصري المادة 279 فـ2.

[3] René Rodière, Nature juridique de contrat de poussage, Bulletin des transports, 1971.p35

[4] -الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني، ج ر ج ج عدد 78 الصادر في 24 رمضان عام 1395 الموافق 30 سبتمبر سنة 1975، معدّل ومتمّم ."

حيث أن عقد القطر عقد ملزم لجانبين يرتب التزامات متقابلة في ذمة عاقديه فيلزم مجهز القطر بالقيام بعمل هذا القطر لمدة معينة او لجهة معلومة في حين يلتزم مجهز المقطورة بالأداء الأجر.[1]

ثالثا: عقد القطر عقد معاوضة.

عرف المشرع الجزائري عقد المعاوضة من خلال المادة **58 ق.م.ج** كالآتي:

"العقد بعوض هو الذي يلزم كل واحد من اعطاء او فعل شيء ما ".

وعليه عقد القطر تنطبق عليه هذه الخاصية لكونه يأخذ فيه كل متعاقد مقابلا لما اعطاه، بالنسبة للمقطورة ثمة جر أو سحب لها، وبالنسبة لمجهز القاطرة ثمة أجر يتقاضاه مقابل ما يباشره من عمليات.

رابعا: عقد القطر عقد تجاري.

نصت المادة **2 الفقرة 19** من القانون التجاري الجزائري على أنه:

" يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع:

... كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية ...." .

حيث خلط المشرع وأدرج العقود المتعلقة بالتجارة البحرية ضمن الاعمال التجارية بحسب الشكل وأكد ذلك في نص المادة **3** من نفس القانون حيث:

" يعد عملا تجاريا بحسب الشكل:

كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية ".

فبالنسبة لمجهز القطر بحسبان أن القطر يندرج في عملية الملاحة البحرية التجارية وأنه يعتبر عملا تجاريا كل عمل يتعلق بالملاحة البحرية والتجارية وهو عمل تجاري

[1] - كمال حمدي، **القانون البحري السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (ايجار السفينة-نقل البضائع والأشخاص- القطر-الارشاد)** منشأة المعارف الإسكندرية.2003، ص289.

بالنسبة لمجهز السفينة المقطورة أيضا إذا كان تاجرا أو كان القطر يدخل بالنسبة له في نطاق الأعمال التجارية وفقا لنظرية التبعية[1].

ويعد القطر مختلطا اذ لم يكن عمل مجهز السفينة المقطورة تجاريا كان تكون السفينة المقطورة سفينة نزهة.[2]

خامسا: عقد القطر من عقود القانون الخاص.

يُعد عقد القطر من عقود القانون الخاص، حتى إذا كان أحد أطرافه شخصاً من أشخاص القانون العام، كسلطات الموانئ، ذلك لأنه لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة، ولا يتضمن شروطًا غير مألوفة تُميّزه عن عقود القانون الخاص[3].

وقد تتولى سلطات الموانئ، في بعض الحالات، إدارة عملية القطر، خاصةً لتسهيل دخول السفن إلى الموانئ أو خروجها أو عبورها القنوات، بل وقد تفرض القطر بشكل إلزامي وتحدد له تعريفة خاصة، إلا أن ذلك لا يُغيّر من الطبيعة الخاصة لهذا العقد[4].

ولا يؤثر في اعتبار العقد من عقود القانون الخاص، ضرورة أن يكون القائم بالقطر حاصلاً على امتياز من الدولة، فغاية ذلك أن تكون ممارسة هذا النشاط موقوفة على ترخيص من الإدارة، ولكن عمليات القطر تعد عمليات استغلال تجاري وتخضع لقواعد القانون الخاص.[5]

سادسا: عقد القطر عقد فوري.

يُعد عقد القطر من العقود الفورية، إذ لا يُعتبر الزمن عنصراً جوهرياً فيه، حتى وإن تأجل التنفيذ باتفاق الطرفين، ذلك أن التزامات المتعاقدين تُحدد دون ارتباط وثيق بزمن التنفيذ.

---

[1] - محمود شحماط، مرجع سابق، ص108.

[2] - كمال حمدي، مرجع سابق، ص289.

[3] -كمال حمدي، قانون بحري، مرجع سابق ص نفسها.

[4] -محمد بهجت عبد الله أمين قايد، **الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية**، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة2004، ص189.

[5] -علاء الدين عبد المجيد، مرجع سابق، ص66.

ويهدف هذا العقد إلى سحب سفينة أو منشأة بحرية بواسطة سفينة قاطرة، ويُنفذ عادة دفعة واحدة دون توقف، مما يميز طبيعته الفورية عن العقود الزمنية.[1]

كما أن طبيعته هذه تتيح إبرامه بوسائل إلكترونية، شأنه شأن باقي العقود الفورية التي تتم بالإيجاب والقبول الإلكتروني، وهو ما يميّز عقد القطر البحري عن غيره من العقود البحرية المشابهة.

سابعا: عقد القطر عقد إذعان .

يُعتبر عقد القطر من عقود الإذعان، إذ يُحرر غالباً في صيغة نموذجية مُعدة مسبقاً من طرف واحد، وتُعرض على الطرف الآخر للقبول بها كما هي دون مناقشة أو تعديل.[2]

ويقتصر دور المتعاقد الثاني على القبول الكلي أو الرفض، مما يجعل رضاه أقرب إلى الإذعان منه إلى الإرادة الحرة الواعية.

ويُعزز هذا الطابع ما يشهده هذا القطاع من وجود شركات متخصصة تحتكر خدمة القطر البحري، الأمر الذي يحول دون تمكين المتعاملين من مناقشة الشروط أو التفاوض بشأنها، شأنه في ذلك شأن العقود المرتبطة بالمرافق الأساسية كالمياه والكهرباء والنقل[3].

ثامنا: عقد القطر عقد مراسلة

يُعتبر عقد القطر عقد مراسلة، خصوصاً في الظروف الطارئة التي لا تسمح بإبرامه بالطرق التقليدية، ففي مثل هذه الحالات لا يكون هناك مجال لعقد مكتوب أو تفاوض تفصيلي، بل يتم التعبير عن الإيجاب والقبول من خلال وسائل الاتصال المتاحة بين السفينة المحتاجة للقطر (المقطورة) والسفينة القاطرة. وقد يتم طلب القطر عبر اتصال لاسلكي مباشر، أو من خلال إشارات ضوئية أو صوتية متعارف عليها في الملاحة البحرية ، مثل إطلاق صافرة استغاثة أو استخدام أضواء معينة تدل على الحاجة للقطر.

---

[1] -كمال حمدي، مرجع سابق، ص689

[2] - مريم درويش، مرجع سابق، ص 30.

[3] -علي علي سليمان، **النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري**، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط5، سنة 2003، ص 26

ويُعتبر هذا الطلب بمثابة إيجاب، يتم الرد عليه بالقبول من قبل السفينة القاطرة، سواء شفوياً عبر اللاسلكي أو حتى من خلال تنفيذ الفعل نفسه (بدء عملية القطر).

وبذلك ينعقد العقد بين الطرفين عن بُعد، ومن دون وجودهما في مجلس عقد واحد ، مما يُكسبه صفته كعقد مراسلة.

ويُستكمل هذا الاتفاق لاحقاً عند الوصول إلى الميناء من خلال توثيق مكتوب أو اتفاق على الأجر، لكن الانعقاد القانوني يتم فعلياً في لحظة التراسل الطارئ، استناداً إلى قواعد العمل البحري وظروف الملاحة[1].

المطلب الثاني: التمييز بين عقد القطر والعقود البحرية المشابهة.

كثيراً ما يحدث خلط بين عقد القطر وغيره من الأعمال البحرية المساعدة، كالإرشاد البحري والمساعدة البحرية، نظراً للتشابه الظاهري بين هذه العمليات من حيث الشكل والمجال البحري الذي تُمارس فيه، إلا أن هذا التشابه لا ينفي وجود فروقات جوهرية بينها، سواء من حيث طبيعة كل عملية، أو الغرض منها، أو النظام القانوني الذي تخضع له.

تبرز أهمية هذا التمييز في اختلاف الأحكام القانونية التي تنظم كل من هذه العمليات إذ وضع المشرع الجزائري قواعد خاصة لكل نوع منها، فالقطر البحري يخضع لنظام قانوني مستقل يختلف عن ذلك المطبق على المساعدة البحرية أو الإرشاد البحري وفي بعض الحالات، يصبح هذا التمييز ضرورياً لتحديد القانون الواجب التطبيق، خاصة عند نشوء نزاع قانوني أو مسؤولية بحرية، مما يستدعي فهم دقيق لطبيعة كل عملية والتمييز بينها بوضوح.

الفرع الأول: التمييز بين عقد القطر والمساعدة البحرية.

[1] - مقابلة مع السيد حشاني محمد الأمين...، قائد السفينة القاطرة التي تحمل اسم **Cap Bougaroun**، على مثن القاطرة في ميناء سكيكدة، يوم 7ماي2025، على الساعة14:37.

نظم المشرع الجزائري أحكام المساعدة البحرية تحت عنوان "الإسعاف البحري" في القانون البحري (المواد **332** إلى **357**)، حيث استخدم مصطلح "الإسعاف" بدلاً من "**المساعدة**" أو "**الإنقاذ**"، وهو مصطلح غير شائع في معظم التشريعات الأخرى.

وقد ميز المشرع بين "**الإسعاف البحري**" الذي يشمل عمليات إنقاذ السفن والأموال من خطر محدق، و"إنقاذ الحطام" الذي يتعامل مع الحوادث بعد وقوعها.

ويرى بعض الفقه أن مصطلح "الإنقاذ البحري" أكثر دقة لأنه يعبر عن الهدف النهائي للمساعدة، وهو إنقاذ السفينة.

بينما يرى آخرون أن التفرقة التي أقرها المشرع الجزائري صحيحة من الناحية اللغوية، حيث أن الإسعاف يشمل إنقاذ الأرواح، بينما الإنقاذ يقتصر على الحطام والممتلكات .

أولا: مفهوم الخطر وأثره على التكييف القانوني.

يعتبر عنصر "الخطر" هو الفيصل في التمييز بين عقد القطر والمساعدة البحرية فإذا كانت السفينة تواجه خطراً حقيقياً يهدد سلامتها أو حمولتها، فإن أي مساعدة تقدم لها تُعتبر مساعدة بحرية، أما إذا لم يكن هناك خطر، فإن العملية تبقى مجرد قطر عادي.[1]

- **موقف الفقه والقضاء الفرنسي:**

ذهب بعض الفقهاء إلى أن الخطر وحده لا يكفي للتمييز بين القطر والمساعدة ، بل يجب أن تواجه القاطرة مخاطر وصعوبات تجعل نتيجة العملية غير مؤكدة.

قضت محكمة النقض الفرنسية بأن توافر الخطر هو الشرط الأساسي لاعتبار العملية مساعدة بحرية، ورفضت اشتراط مخاطر إضافية على القاطرة.

- **موقف الفقه والقضاء المصري:**

[1] - على البارودي: **"مبادئ القانون البحري والجوي"**، منشأة المعارف، الإسكندرية،1983 م، نبذة 240.

نصت المادة **308** من قانون التجارة البحرية المصري على أن القاطرة لا تستحق مكافأة إنقاذ إلا إذا قدمت خدمات استثنائية خارج نطاق عقد القطر.

كما أضافت كون القطر يتميز بأنه خدمة تقدم في الظروف العادية، بينما المساعدة البحرية تتطلب وجود خطر يهدد السفينة.

ثانيا: أوجه الاختلاف بين القطر والمساعدة البحرية.

يختلف القطر البحري عن المساعدة البحرية من عدة نواحي:

1. **التنظيم القانوني:** ينظم القطر في ق.ب.ج ضمن الباب السادس (المواد **860**–**872**)، بينما تنظم المساعدة البحرية في الباب الأول (المواد **332**–**383**) .
2. **الأجر:** في القطر، تحصل السفينة القاطرة على أجر محدد مسبقًا حتى لو لم تكتمل العملية، بينما في المساعدة البحرية لا يستحق المنقذ أجراً إلا إذا نجح في إنقاذ السفينة تحت مبدأ **(No Cure, No Pay)**[1].

إذا نجحت العملية تتحصل القاطرة على مكافأة تتجاوز أجرة القطر وتوزع بين مالك السفينة وطاقمها .

3. **الالتزامات**: يلتزم مجهز القطر بتنفيذ العقد حتى في الظروف الصعبة

المساعدة البحرية تكون الخدمات استثنائية ولا تدخل فينتاق الالتزامات العقدية .

4. **المسؤولية:** في القطر، تتحمل السفينة المقطورة المسؤولية عن أي أضرار، بينما في المساعدة البحرية يتحمل المنقذ المخاطر ولا يحق له المطالبة بأجر إذا فشل في الإنقاذ .
5. **الخسائر المشتركة:** يمكن اعتبار المساعدة البحرية خسارة مشتركة لأنها تضحية جماعية لإنقاذ السفينة والبضائع، بينما لا ينطبق ذلك عادةً على القطر العادي .

[1] - مقابلة مع ضابط الميناء، عامر موسى، مركز القيادة لميناء سكيكدة، يوم الثلاثاء 20ماي2025، على الساعة 10:19.

6. **التكييف القانوني:** إذا بدأت العملية كقطر وتحولت إلى مساعدة بسبب ظرف طارئ يجون للقاطرة المطالبة بمكافأة انقاذ.

ثالثا: أوجه التشابه بين القطر والمساعدة البحرية.

رغم الاختلافات القانونية بينهما، يتشابه القطر البحري والمساعدة البحرية في بعض الجوانب، أهمها:

أن كليهما قد يتضمن عمليات متماثلة من الناحية الفعلية، مثل مساعدة سفينة في حالة خطر، كما أن السفن المتخصصة في القطر قد تقوم بأعمال الإنقاذ في حالات الطوارئ.

وتكمن المشكلة عندما تبدأ العملية كقطر عادي، ثم تتحول إلى مساعدة بحرية بسبب ظهور خطر مفاجئ، مما يثير تساؤلات حول طبيعة العقد وحقوق والتزامات الأطراف .

رابعا: المفهوم الوسطي (القطر الاستثنائي).

يقوم المفهوم الوسيط بين عقد القطر والمساعدة البحرية على فكرة "المساعدة الضرورية"، والتي تبرر التدخل السريع لتقديم خدمات تتجاوز ما هو معتاد في القطر. ويهدف هذا المفهوم إلى الحد من التداخل بين النظامين القانونيين وتقليص الإشكالات التي تطرحها التفرقة بينهما، لاسيما في الحالات التي يبدأ فيها تنفيذ عقد القطر في ظروف عادية، ثم تطرأ ظروف مفاجئة تعرض السفينة المقطورة لخطر داهم، فيضطر طاقم السفينة القاطرة إلى التدخل الفوري لإنقاذها. وفي هذه الحالة، تتحول العملية من مجرد قطر إلى تقديم خدمات استثنائية ذات طبيعة إنقاذيه، ما يُكيّفها قانوناً كمساعدة بحرية.[1]

حيث ظهر في الاجتهاد القضائي الفرنسي مفهوم "القطر الاستثنائي" كحل وسط بين القطر العادي والمساعدة البحرية.

وهذا المفهوم ينطبق عندما تقدم السفينة القاطرة خدمات تتجاوز التزاماتها في عقد القطر العادي، لكنها لا ترقى إلى مستوى المساعدة البحرية الكاملة.

[1] - مريم درويش، مرجع سابق، ص41.

وفي هذه الحالة، تحصل القاطرة على مكافأة أعلى من أجر القطر العادي، لكنها أقل من مكافأة المساعدة البحرية.

وقد أقرت المحاكم الفرنسية هذا المفهوم في عدة أحكام، منها حكم محكمة (Nantes) عام **1974**، حيث منحت القاطرة مكافأة استثنائية لقيامها بأعمال غير عادية دون أن تكون الظروف خطرة بما يكفي لتبرير تكييف العملية كمساعدة بحرية.

الفرع الثاني: تمييز عقد القطر عن الإرشاد البحري.

نظم المشرع الجزائري الإرشاد البحري في الفقرة الثالثة من القسم الأول تحت عنوان "نظام الملاحة البحرية" في الفصل الثالث من الباب الأول في الكتاب الأول من ق.ب.ج، وذلك من خلال المواد من **171** إلى **188**. حيث عرفت المادة **171** الإرشاد البحري بأنه: "المساعدة التي تقدم إلى السفينة من قبل أشخاص معينين من قبل الدولة للمساعدة في قيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها ."

ويمكن تعريف الإرشاد أيضاً بأنه عقد يتعهد بموجبه شخص يسمى المرشد، مفوض من قبل الدولة، بمساعدة ربان السفينة في قيادتها لدخول أو خروج الموانئ والمراسي، سواء تعلق الأمر بالملاحة البحرية أو النهرية أو حتى في القنوات[1] .

أما القطر البحري فهو عملية مساعدة السفن بواسطة سفن أخرى مزودة بقوة حركة لسحب أو دفع السفينة المحتاجة للمساعدة .

أولا: أوجه الاختلاف بين عقد القطر والإرشاد البحري.

يُميز بين عقد القطر والإرشاد من خلال عدة عناصر جوهرية:

1. من حيث طبيعة تنفيذ العملية:

[1] - عبد الفضيل محمد أحمد: **"الإرشاد البحري" دراسة مقارنة**، المنصورة، مكتبة الجلاء الجديدة، د ط، ص87.

في الإرشاد، يتجه المرشد البحري إلى السفينة بطلب منها في زورق الإرشاد ،ويركب على متنها لتوجيه الربان وتقديم النصيحة أثناء الدخول أو الخروج من الميناء ويستجيب للطلب بمجرد رؤية الإشارة.

أما في القطر، فإن السفينة القاطرة تتولى فعلياً جر السفينة المقطورة بقوة الدفع الخاصة بها.

2. من حيث القيادة والمسؤولية:

يحتفظ ربان السفينة بقيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد، ويكون المرشد خاضعاً لتوجيهاته، وبالتالي فإن مسؤولية الأضرار الناتجة عن الإرشاد تقع في الأصل على مجهز السفينة، ما لم يثبت الخطأ الجسيم من المرشد.

أما في القطر، فإن القاطرة قد تتحمل جزءاً من المسؤولية إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئها في التنفيذ.

3. من حيث الطبيعة القانونية: [1]

الإرشاد البحري غالباً ما يكون إجباريا وفقا لنص المادة172 ق.ب.ج، خاصة داخل حدود الموانئ الجزائرية، على كل السفن

الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن المنصوص عليها في المادة 178 من القانون البحري:

- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100طن
- السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100طن.
- السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية.
- سفن المنارات والعلامات.

[1] - أنظر في ف الثالثة من القسم الأول تحت عنوان **"نظام الملاحة البحرية"** في الفصل الثالث من الباب الأول في الكتاب الأول من ق.ب.ج، حيث نظم المشرع الجزائري أحكام عملية الارشاد بالتفصيل.

في حين أن المشرع الجزائري جعل القطر البحري اختياريا على خلاف الإرشاد ،ولا يتم إلا بطلب من ربان السفينة.

ثانيا: أوجه التشابه بين عقد القطر والإرشاد البحري.

رغم الاختلاف في الطبيعة القانونية والتنفيذية، إلا أن هناك نقاط التقاء بين القطر والإرشاد:

1. الغاية المشتركة:

يتفق القطر والإرشاد في السعي لضمان سلامة السفينة وحمولتها والمنشآت المينائية، وكذلك في تأمين سلامة الملاحة البحرية أثناء الدخول أو الخروج من الموانئ[1].

2. الطابع الوقائي:

كلاهما يتخذ طابعاً وقائياً لحماية الأرواح والأموال والمنشآت البحرية من المخاطر الناجمة عن سوء المناورة أو الظروف الملاحية.

ثالثا: الإرشاد في ظروف الخطر.

في حالات الخطر، يجب على المرشد المسارعة إلى تقديم المساعدة للسفينة المهددة بالخطر حتى ولو لم يكن دورها قد حان وفقاً لترتيب الطلبات، وهذه النقطة تطرح إشكالاً قانونياً حول ما إذا كان تدخل المرشد في حالة الخطر يمكن أن يعاد تكييفه قانونياً كمساعدة بحرية بدلاً من اعتباره مجرد تنفيذ لعقد الإرشاد.

- **مدى تأثير عنصر الخطر على التكييف القانوني لعقد الإرشاد:**

طرحت حالات تدخل المرشد في الظروف الاستثنائية إشكالاً فقهياً حول ما إذا كانت الأفعال التي يقوم بها المرشد في ظروف الخطر يمكن تكييفها كمساعدة بحرية تخول له الحق في مكافأة خاصة، على غرار ما هو مقرر في حالة المساعدة البحرية.

وقد تباينت الاتجاهات الفقهية بهذا الخصوص:

[1] -مريم درويش، مرجع سابق، ص44.

1. الاتجاه الألماني:

يفرق بين حالتين:

- إذا كان الخطر قائماً قبل طلب الإرشاد: يُعد عمل المرشد مساعدة بحرية ويستحق المكافأة.
- إذا نشأ الخطر أثناء قيام المرشد بمهامه: فإن تدخل المرشد يُعد من صميم التزاماته التعاقدية، ولا يستحق عليه مكافأة[1].

2. الاتجاه الفرنسي:

يرفض اعتبار تدخل المرشد في حالة الخطر مساعدة بحرية، ويرى أن إنقاذ السفينة من ضمن واجبات مهنة الإرشاد، ويمنح له فقط تعويضاً خاصاً عن الأضرار أو التضحيات دون وصفه بالمكافأة، تفادياً لسوء النية من بعض المرشدين.

3. الاتجاه الانجلوسكسوني:

حسب الفقه الإنجليزي فإن المرشد لا يستحق مكافأة الإسعاف إلا إذا كانت الأعمال التي قام بها قد عرضته لخطر استثنائي، حيث يفرض عليه الخطر الذي يحدق بالسفينة المرشدة القيام بأعمال لا تندرج فتحت إطار الاعمال العادية للمرشد.[2]

4. غياب النص التشريعي:

لا يوجد في القانون الجزائري، ولا في معاهدة بروكسل لسنة 1910، نص صريح يوضح التكييف القانوني للإرشاد في حالات الخطر، مما يجعل الفقه والقضاء يلعبان دوراً محورياً في ملء هذا الفراغ.

[1] -مشار إليه: رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق، ص18.
[2] - بن موفق نعيمة، **عقد القطر**، مذكرة ماجستير في الحقوق فرع قانون خاص، جامعة الجزائر (1)، د س ن.

المبحث الثاني: الأساس القانوني لعقد القطر.

يتخذ عقد القطر مكانة خاصة ضمن المنظومة التعاقدية لما ينفرد به من طبيعة قانونية وخصوصيات تفرض نمطا مميزا في تكوينه وعلى الرغم من طابعة الخاص إلا ان قواعد ابرامي تظل خاضعة للأسس العامة للعقود وفي هذا السياق سنتناول في **(المطلب الاول تكوين عقد القطر)** قبل ان ننتقل في **(المطلب الثاني إلى التكييف القانوني لعقد القطر).**

المطلب الأول: تكوين عقد القطر.

يعد عقد القطر من العقود البحرية الهامة التي تبرم بين مالك السفينة أو ربانها من جهة ومجهزة القاطرة او القطر من جهة اخرى ويهدف هذا العقد إلى تقديم خدمات المناورة او القطر للسفن في عرض البحر او في الموانئ بما يضمن سلامة الملاحة البحرية وتنظيم الحركة البحرية بكفاءة وامان ونظرا للطبيعة الخاصة لهذا العقد سواء من حيث أطرافها أو موضوعها او مكان تنفيذه فقد حضي باهتمام خاص من طرف المشرعين والفقهاء لما له من أثر مباشر على سلامة الارواح والممتلكات البحرية.

سنحاول من خلال هذا المطلب تسليط الضوء على الإطار القانوني الذي يحكم تكوين عقد القطر حيث سنتناول في **(الفرع الأول: شروط عقد القطر اللازمة)** لانعقاده بصفة صحيحة ثم **(الفرع الثاني: آلية تكوينه).**

الفرع الأول: شروط انعقاد عقد القطر.

بما ان العقد هو توافق إرادتين او أكثر على احداث إثر قانوني معين وعقد القطر كغيره من العقود تتطبق علية الاحكام العامة للعقد يكون أطراف هذا العقد موجة السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة لكي ينشا عقد القطر لابد من وجود التراضي وهو ركن العقد الاساسي حيث ذكرنا سابقا أنه عقد رضائي فالعقود الرضائية لا يشترط فيه الكتابة للانعقاد وانما فقط للإثبات[1].

[1] - كمال حمدي مرجع سابق، ص260.

أولا: الشروط الموضوعية العامة.

تتطلب صحة عقد القطر توافر الاركان الموضوعية العامة ذاتها التي تقوم عليها جميع العقود وذلك باعتبار أن التصرفات القانونية لا تعد صحيحة الا إذا استوفت شروطها الموضوعية وتشمل: الأركان، الرضا، المحل، السبب، الأهلية.

1. الرضا:

يتحقق الرضا بتلاقي ارادة مجهز القاطرة ومجهز المقطورة على ابرام عقد العقد يجب أن يكون هذا الرضا سليما وخاليا من عيوب الإرادة (الإكراه ،الغلط ،التدليس ،الاستغلال) فمثلا إذا افترضنا أن مجهز المقطورة يعرض على مجهز القاطرة ابرام عقد قطر لسفينته المعطلة، دون أن يفصح عن نظام التوجيه الخلفي للمقطورة أنه تالف أو أن السفينة تعاني من تسرب داخلي خطير في الخزانات مما يعرض عملية القطر للخطر في هذه الحالة إذا قبل مجهز القاطرة ابرام العقد استنادا إلى معلومات ناقصة او مضللة معتقدا أن المقطورة صالحة للقطر دون مشاكل فنية جوهرية فأن رضاة يكون معيبا بالتدليس لأنه اتخذ قرارة بناء على اخفاء الطرف الاخر لحقيقة مؤثرة على سلامة تنفيذ العقد .

فالنتيجة القانونية هي أنه يجوز لمجهز القاطرة في هذه الحالة أن يطلب ابطال العقد بسبب التدليل لأنه لولا اخفاء العيب الجوهري في السفينة المقطورة لما أقبل على التعاقد.

2. الأهلية:

تعد الأهلية ركنا اساسيا لصحة عقد القطر ويشترط في طرفيه أي مجهز القاطرة ومجهز المقطورة أن يكون متمتعين بالأهلية القانونية لأبرام تصرفات القانونية وفقا لما يقتضي به المادة **40** من القانون المدني الجزائري[1] التي تنص على أنه:

[1] - الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر سنة1975 يتضمن القانون المدني، ج ر، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 07\05. المؤرخ في 13 ماي 2007. ج ر. رقم 31، المؤرخة في 13ماي 2007.

كل شخص يبلغ سن الرشد متمتعا بقواه العقلية ولم يحجز عليه يكون كامل الأهلية لمباشرة حقوقه المدنية وسن الرشد **19 سنة** كاملة.

إذا كان مجهز السفينة في عقد القطر شخصًا اعتباريًا، كإحدى الشركات الخاصة أو المؤسسات العمومية التي تتولى إدارة واستغلال الموانئ، فإن أهليته في إبرام التصرفات القانونية، ومنها عقد القطر، تُستمد من اكتسابه الشخصية المعنوية والتي تُخول له ممارسة الحقوق وتحمل الالتزامات باسمة، وذلك طبقًا لأحكام القانون المدني الجزائري.

فبموجب **المادة 49 ق.م.ج**[1]، يتمتع الشخص المعنوي بأهلية قانونية في الحدود التي يبينها القانون أو النظام الأساسي المنشئ له. وبالتالي، فإن المؤسسة أو الشركة لا تكون مؤهلة قانونًا لإبرام عقد القطر إلا إذا كانت هذه الصلاحية داخلة ضمن نطاق غرضها القانوني وممثَّلة بشخص طبيعي مفوّض قانونًا، وإلا عُدّ العقد مشوبًا بعيب في الأهلية وقد يُعرض للبطلان أو الإبطال، بحسب الأحوال.

3. المحل:

يُعد المحل من العناصر الجوهرية التي لا يقوم العقد بدونها، ويُشترط فيه أن يكون ممكنًا، مشروعًا، ومعينًا أو قابلًا للتعيين، وذلك وفقًا لما نصّت علية المادة **92** من القانون المدني الجزائري.

وبإسقاط ذلك على عقد القطر، فإن المحل يتمثل في العملية البحرية المتفق عليها بين الطرفين، أي التزام مجهز القاطرة بأداء خدمة القطر، والتزام مجهز المقطورة بدفع مقابل مالي نظير هذه الخدمة. ويتفرّع محل العقد إلى عنصرين:

- **الالتزام الأصلي لمجهز القاطرة:** ويتمثل في قطر سفينة أو وحدة بحرية من موقع إلى آخر، سواء لأغراض المناورة داخل الميناء، أو للإصلاح، أو لإنقاذ السفينة في حال تعرضها لخطر.

[1] - القانون رقم05-10 مؤرخ في 20 يونيو، سنة 2005.

❖ **الالتزام المقابل لمجهز المقطورة:** وهو دفع الأجرة المتفق عليها مقابل الخدمة ، وقد تكون محددة أو قابلة للتقدير بحسب المدة أو المسافة أو طبيعة المخاطر.

ويشترط في المحل من خلال المادة **92** ق.م.ج المذكورة سابقا أن يكون:

- ✓ ممكنا.
- ✓ معينا او قابل للتعيين.
- ✓ أن يكون المحل موجودا عند ابرام العقد او قابلة للوجود في المستقبل.
- ✓ ألا يكون مخالفا للنظام العام والادب العامة.

بالإسقاط الشروط العامة على عقد القطر تبين أن:

- ✓ **الإمكان:** يجب أن يكون عملية القدر قابلة للتنفيذ من الناحية الفنية والعملية كانت تكون القاطرة قادرة على اداء المهمة والمقطورة صالحة للقدر من حيث الحمولة والحالة إذا استحالة تنفيذ القدر مثلا بسبب عطل الجسيم في القاطرة او ظروف بحرية قاهرة فإن المحل يكون مستحيلا ويعد القطر باطلا لعدم امكانية التنفيذ.
- ✓ **التعيين أو قابل للتعيين:** يجب أن يكون محل عقد القطر محددا بشكل دقيق أو قابلة للتحديد مثل تحديد اسم السفينة المقطورة مكان القطر مدته او المسافة فاذا كان المحل غامضا او غير محدد بحيث لا يمكن استخلاص معناه فان العقد يكون باطلا لعدم تعيين المحل.
- ✓ **الوجود او القابلية للوجود:** محل عقد القطر يجب أن يكون عملية بحرية واقعية مثل القطر سفينة موجودة فعليا في ميناء معين او على وشك الوصول إليه فاذا كانت السفينة موضوع العقد غير موجودة او لا يتوقع وجودها مستقبلا فإن محل عقد غير قائم مما يجعل العقد باطلا.
- ✓ **المشروعية:** يشرط أن يكون المحل مشروعا اي أن الغرض من القطر لا يخالف القانون او النظام العام مثلا إذا كان الغرض من القطر هو مساعدة سفينة تقوم بتهريب بضائع او انتهاك القوانين الجمركية او البيئية فان المحل يعتبر غير مشروع والعقد باطل بقوة القانون.

خلاصة القول إن يستوفي محل عقد القطر جميع الشروط القانونية من وجود وإمكان وتعيين ومشروعية، لأن تخلف اي شرط من هذه الشروط يؤدي إلى بطلان العقد أو عدم قابليته للتنفيذ ما يترتب علية من آثار قانونية هامة تمس مصالح الطرفين.

4. السبب: سبب الالتزام هو الغاية او الغرض الذي يسعى الملتزم إلى تحقيقه من وراء تحمله الالتزام اي هو الغرض القانوني المباشر الذي يحمل كل طرف على الالتزام[1] ،حيث تنص المادة **98 ق.م.ج** على أنه:

" كل التزام مفترض أن له سببا مشروعا ما لم يقم الدليل على غير ذلك.

ويعتبر سبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك فاذا قام الدليل على ثغريه السبب فعلى من يدعي أن للالتزام سببا آخر مشروعا أن يثبت ما يدعيه."

ثانيا: الاركان الشكلية.

يعد عقد القطر من العقود الرضائية في القانون الجزائري، حيث لا يشترط المشرع شكلاً معينا لإبرامه.

فوفقا للمادة **59** من القانون المدني الجزائري، يتم العقد بمجرد تبادل الطرفين التعبير عن إرادتين متطابقتين، دون الإخلال بالنصوص القانونية.

كما تنص المادة **60** من نفس القانون على أن التعبير عن الإرادة يكون باللفظ أو بالكتابة أو الإشارة المتداولة عرفًا، ويجوز أن يكون التعبير عن الإرادة ضمنيًا إذا لم ينص القانون أو يتفق الطرفان على أن يكون صريحًا.

في التطبيق العملي داخل المؤسسات المينائية الجزائرية، يبرم عقد القطر غالبا بطلب شفهي يوجهه مجهز السفينة المقطورة إلى مجهز السفينة القاطرة أو إلى وكيله الملاحي، خاصة في الحالات الاستعجالية التي تكون فيها السفينة غير قادرة على المناورة أو تحتاج إلى الدخول إلى الحوض أو الرسو بأمان.

[1] - محمد صبري السعدي، **الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات**، (مصادر الالتزام- العقد والإرادة المنفردة)، منشورات دار الهدى، سنة2023، ص217..

وغالبًا ما يتم توثيق هذا الاتفاق لاحقا، حيث تُدوّن تفاصيل العقد بناءً على مكالمة هاتفية أو مراسلة إلكترونية، ليتم لاحقا توقيع العقد كتابةً من قبل مجهز السفينة المقطورة عند الوصول إلى الميناء[1]، لأغراض الإثبات أو المحاسبة لا لانعقاد العقد ذاته.

وتجدر الإشارة إلى أن بعض شركات القطر الجزائرية، بدأت في اعتماد نماذج عقود مكتوبة مسبقا تتضمن شروطا موحدة للقطر، وهو نهج مستلهم من الممارسات المقارنة، خاصة في فرنسا حيث تلجأ شركات القطر إلى إعداد عقود نموذجية لحماية مصالحها وتوضيح الالتزامات والمسؤوليات بدقة.

- **العقود النموذجية:**

تسعى شركات القطر البحري إلى توحيد وتنظيم علاقاتها التعاقدية مع المتعاملين عبر الانخراط في جمعيات مهنية تتولى إعداد عقود نموذجية تهدف إلى تحديد الإطار العام الذي يحكم هذه العلاقات. تتضمن هذه العقود جملة من الشروط العامة، والتي تمثل القاعدة المرجعية للعقد، إلى جانب شروط خاصة أكثر مرونة، مثل ما يتعلق بالتحكيم ومدد العقد وغيرها.

ومن أبرز الأمثلة على ذلك، العقد النموذجي الذي أعدته الجمعية المهنية في فرنسا لتنظيم عمليات القطر داخل الموانئ، والذي سيتم التطرق إليه بالتفصيل لاحقاً.

يتضمن هذا العقد ثمانية بنود رئيسية، ينص البند الثاني منه على أن العقد يُصنَّف ضمن عقود إيجار الخدمات، في حين يُحدد البند الثالث مدة تنفيذ العقد، أما البندان الرابع والخامس، فيعنيان بتحديد الحقوق والالتزامات المترتبة على طرفي العقد، في حين يحاول البند السادس تحميل مجهز السفينة المقطورة المسؤولية القانونية عن الحوادث أو الأضرار، أما البند الثامن، فيُقرر اختصاص المحكمة التجارية التابعة للميناء الذي تجري فيه عملية القطر[2].

[1] -كمال حمدي، المرجع السابق، ص767.

[2] - Yves TASSEL: Remorquage, juris-classeur commercial (JC com) ,1990,Fascicule1250, N° 70, P12, annexe 1.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه البنود تُودع لدى الغرفة التجارية والصناعية (**CCI**) وفقاً لما يقرره القانون الفرنسي، وتُرفق عادة في الجهة الخلفية من الوثائق الرسمية مثل الفواتير والرسوم، لتُطبّق بصورة تلقائية على جميع المتعاملين المهنيين المعتادين على التردد على الميناء.

إلا أن مسألة إلزامية هذه البنود تجاه مجهزي السفن المقطورة تثير جدلاً، خاصة فيما يتعلق بحجيتها. ففي هذا السياق، استقر الاجتهاد القضائي الفرنسي على أن هذه الشروط لا تكتسب حجية قانونية مطلقة إلا إذا كان المجهز من المتعاملين المعتادين على الميناء، أي أن سفنه ترسو فيه بصفة دورية. أما إذا لم يكن كذلك، فإن الشروط العامة المدرجة في العقد النموذجي لا يمكن أن تسمو على القواعد القانونية العامة.

وقد أكدت المحكمة الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ **30 جوان 1970** هذا الاتجاه، حيث اعتبرت أن البنود العامة تصبح ملزمة إذا ثبت أن مجهز السفينة كان على علم مسبق بها نتيجة اعتياده على استعمال مرافق الميناء بانتظام، ما يجعل من هذه الشروط التعاقدية أعرافاً مهنية مقبولة في مواجهته. وعليه، فإن القوة الإلزامية للشروط العامة في عقود القطر النموذجية تظل مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بعنصر اعتياد التردد على الميناء.

الفرع الثاني: آلية تكوين عقد القطر.

تمر عملية القطر البحري بعدة مراحل ابتداءا من المرحلة التمهيدية وصولا إلى المرحلة الأخيرة التنفيذية وهي التنفيذ الفعلي لعملية القطر البحري.[1]

وتسبق هذه المراحل خطوة اساسية وهي "**طلب القطر**" والذي غالبا ما يتم في صورة اتفاق شفهي يشكل جوهر العلاقة التعاقدية سواء بطلب من ربان السفينة أو من مجهزها حيث يعبّر هذا الطلب عن الرغبة في الحصول على مساعدة من قاطرة أو عدة قاطرات وهي الخطوة التي تعرف بعملية طلب القطر والتي سنتناولها بالتفصيل.

[1] - تم كتابة هذا الفرع من خلال جمع معلومات من التربص في ميناء سكيكدة وذلك بالاستعانة بكل من: قائد السفينة القاطرة حشاني محمد الأمين، المذكور سابقا، وقائد السفينة القاطرة موسى مجراب المسماة **Mazafran6** .. ونائب رئيس مصلحة مديرية السحب

أولا: طلب القطر.

يتم طلب القطر من طرف السفينة عندما تعجز عن تنفيذ المناورات اللازمة بسبب ضعف السرعة أو انعدامها، أو نتيجة ظروف بحرية تحول دون تحركها بأمان، وذلك من خلال ارسال طلب لبرج المراقبة في الميناء، يتضمن هذا الطلب جميع البيانات الأساسية عن السفينة المراد قطرها حيث يشمل عدة بيانات.

ويشيع في أعالي البحار توثيق هذا الطلب من خلال عقود مكتوبة نموذجية، خاصة في الحالات المخطط لها مسبقًا، كجر الحطام أو هياكل السفن بين الموانئ ومقابر السفن.

غير أن الظروف الطارئة قد تفرض إبرام العقد شفهياً يتم اثباته لاحقا بواسطة جهاز لاسلكي خاص على مستوى السفينة القاطرة تقوم بالتسجيل التلقائي للمكالمات، بما يسمح بتقديم المساعدة على وجه السرعة.

- **مراحل تقديم طلب القطر داخل الموانئ:**

يخضع طلب القطر داخل الموانئ إلى تسلسل محدد، لا يختلف من ميناء إلى آخر ويتكون من ثلاث مراحل رئيسية:

1. مرحلة تقديم الطلب:

في هذه المرحلة، يتولى مجهز القاطرة أو ممثله إخطار برج المراقبة البحري بوصول السفينة، وتقديم طلب القطر مع تحديد عدد القاطرات اللازمة.

ويتعين عليه أن يراعي عدة عوامل، منها:

- هوية السفينة.
- الطول أو الحمولة الكلية.
- حالتها الفنية أو موقعها.
- الظروف الجوية مثل حالة البحر، شدة الرياح واتجاهها.

وفي حالات الضرورة القصوى، يمكن أن يتم الطلب شفوياً عبر الهاتف أو أجهزة الاتصال اللاسلكي، بل وحتى عن طريق الإشارات اليدوية أو تلويح أحد البحارة، حيث

تعتبر هذه الوسائل بمثابة وسائط تعبير تعاقدي تدخل ضمن مفهوم "**عقود المراسلة**" المشار لها سابقا، ويُعد تبادل الإشارات تعبيراً ضمنياً عن الإيجاب والقبول في نطاق قانوني.

2. مرحلة البث في الطلب:

يتلقى برج المراقبة الطلب ثم يحيله إلى المرصد البحري، الذي يقوم بدراسة الحالة وتحديد مدى توفر القاطرات المناسبة، استناداً إلى البيانات الواردة من السفينة طالبة القطر، ويتواصل بعدها مع شركات القطر عبر موجات الاتصال لتوفير الخدمة وفقاً للمعايير المطلوبة.

3. مرحلة تأكيد الطلب:

في هذه المرحلة، يُعاد تأكيد الطلب من قبل ربان السفينة قبل دخولها الميناء، مع تحديد دقيق لعدد القاطرات المطلوبة.

وتقوم شركة القطر بتحضير قاطراتها وتوجيهها في الوقت المناسب للقاء السفينة المقطورة وبدء العملية.

ثانياً: تثبيت الطلب في عقد شفهي.

نظراً لطبيعة عمليات القطر التي تتطلب سرعة الاستجابة، يصعب إبرام عقد مكتوب فورياً، لذلك يُعتمد العقد الشفهي في أغلب الحالات.

ويُعتبر الاتصال الهاتفي أو اللاسلكي بين مجهز السفينة المقطورة أو ربانها من جهة، وشركة القطر من جهة أخرى، بداية للعلاقة التعاقدية.

في بعض الحالات، يُنيب مجهز السفينة ممثلاً عنه لتقديم الطلب وإبرام عقد مكتوب دون أن يُصنف كعقد اشتراك طويل الأمد. وعند وصول السفينة إلى الرصيف، يوقع الربان على صكين للقطر: أحدهما للدخول، والثاني للخروج.

وقد قضت محكمة باريس التجارية في**18جانفي1969**، بأن التوقيع ليس شرطًا لصحة العقد أو لإثباته، إنما هو إجراء تنظيمي لتثبيت الوضع القانوني، مما يعني أن العلاقة التعاقدية تنشأ وتظل قائمة حتى دون توقيع رسمي، طالما توفرت الإرادة والقبول[1].

ثالثاً: بدء عمليات القطر.

[1]- Tribunal commercial de Paris, 18 Juin 1969, DMF, Mais 1970, P 299 a 303.

يعد تحديد البداية القانونية لعملية القطر البحري مسالة معقدة نظرا لما تثير من صعوبات في الاثبات حيث تفصل في العادة فترة زمنية بين لحظة طلب القطر من طرف السفينة وبين لحظة التقاطها لحبل القطر وتختلف هذه الفترة باختلاف الظروف المحيطة بكل عملية وخلال هذا الفاصل الزمني تتخذ السفينة القاطرة موقعها امام السفينة المقطورة وتقوم بمجموعة من المناورات البحرية الضرورية تمهيدا لبدء عملية القطر وعليه نتساءل:

هل تندرج تحركات التي تسبق ربط حبل القطر ضمن عملية القطر ام تعد تصرفات مستقلة عنها من حيث الطبيعة القانونية؟

حيث نصت المادة **862 الفقرة الاولى** على انه يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعملية القطر الضرورية وتكون تحت النفود المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها."

ويُستفاد من هذا النص أن نطاق عملية القطر لا يقتصر على لحظة سحب السفينة بالحبل فحسب، بل يمتد ليشمل المرحلة السابقة التي تتهيأ فيها السفينة القاطرة للقيام بالقطر وتصبح فيها السفينة المقطورة خاضعة لتأثير حركتها.

وبالرجوع إلى مضمون المادة المذكورة، يتضح أن المشرع قد تبنى مفهوماً موسعاً لعملية القطر، يشمل أيضاً تلك المناورات القبلية متى توفرت شروط السيطرة والاقتراب الكافي، مما يضفي على هذه المرحلة طابعاً تعاقدياً يلزم الأطراف بالضوابط والمسؤوليات القانونية المنبثقة عن عقد القطر.

أما بالنسبة للتشريعات الأخرى، فإن المشرع الفرنسي لم يحدد صراحة في القانون البحري نقطة بداية عقد القطر، بل ترك ذلك لاجتهادات القضاء والعقود النموذجية المعتمدة في القطاع البحري.

لكن أشارت محكمة النقض الفرنسية إلى أن المناورات التي تقوم بها السفينة القاطرة قبل ربط حبل القطر يمكن أن تُعتبر جزءاً من عقد القطر، خاصة إذا كانت هذه المناورات ضرورية لعملية القطر وكانت السفينة القاطرة تحت تأثير السفينة المقطورة.

وبالمثل، فإن المشرع المصري لم يتناول هذا الموضوع بتفصيل في قانون التجارة البحرية **رقم 8 لسنة 1990**، مما يجعل تحديد بداية العقد يعتمد على الممارسات العملية والاجتهادات القضائية.

اتفاقية بروكسل للإنقاذ البحري لعام **1910** تركز على عمليات الإنقاذ البحري ولا تتناول بشكل مباشر توقيت بدء عقد القطر.

وبالتالي، فإن المبدأ العام المستخلص من الفقه والاجتهاد القضائي في هذا السياق هو أن المناورات التي تقوم بها السفينة القاطرة قبل أخذ حبل القطر تدخل ضمن نطاق عقد القطر، وتعتبر جزءاً من عمليات القطر البحرية، مما يعني أن أي أضرار تحدث خلال هذه المرحلة تقع ضمن مسؤوليات عقد القطر.

رابعا: نهاية عمليات القطر.

تنص المادة **862 ق.م.ج** على أنه: "ينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة."

كما نصت الفقرة **2** من **البند الثاني** من العقود النموذجية على أنه: "عملية القطر تنتهي عند ما يلقي حبل القطر ويعاد على متن السفينة المقطورة وعندما تبتعد السفينة القاطرة عن السفينة المقطورة بحيث تكون في منأى عن تأثيرها وكذا زوال خطر التصادم."[1]

يمكن القول بصفة عامة أن مجرد أخذ حبل القطر أو الإفلات منه لا يُعد معياراً حاسماً لبدء أو نهاية عملية القطر، إذ لا بد من مراعاة مجموع المناورات والعمليات الضرورية التي تسبق أو تلي ذلك، والتي تندرج ضمن نطاق تنفيذ مهمة القطر، ويُستند في هذا التقدير إلى معيار أساسي يتمثل في مدى خضوع السفينة القاطرة لتأثير السفينة المقطورة من عدمه.

وبناءً على ما تقدم، نرى أن عقد القطر يُعتبر منعقداً بمجرد صدور طلب القطر من السفينة المقطورة واقتران هذا الطلب بقبول صريح من مجهز السفينة القاطرة ، وذلك عبر وسيلة الاتصال اللاسلكي. ويترتب على هذا التطابق بين الإيجاب والقبول نشوء العلاقة

[1] -علاء الدين عبد المجيد، مرجع سابق، ص35.

التعاقدية، وتدخل منذ تلك اللحظة جميع الأعمال والمناورات اللازمة لاقتراب القاطرة من المقطورة ضمن إطار تنفيذ عقد القطر، لا سيما في حالات القطر التي تتم داخل الموانئ.

أما فيما يتعلق بعمليات القطر التي تُجرى في أعالي البحار، فإن تنفيذ العقد يبدأ بأول إجراء تتخذه السفينة القاطرة للاقتراب من السفينة المتعطلة في موقع العطب، ويستمر هذا التنفيذ إلى غاية إتمام عملية القطر بوصول السفينة المقطورة إلى النقطة المتفق عليها، وابتعاد السفينة القاطرة عنها مسافة كافية تخرجها من نطاق تأثيرها الملاحي.

❖ **أمثلة قضائية:**

- ✓ في قضية **Hop Dote,** قضت المحكمة أن القاطرة لا تستحق مكافأة إنقاذ لأن ما قامت به يدخل ضمن نطاق عقد القطر.
- ✓ في قضية **Piron,** رُفض طلب القاطرة بتكاليف البحث بعد انفصال الحبل لأن هذا العمل يعد جزءاً من المناورات الضرورية.
- ✓ وفي قضية ألمانية **Tubéral,** اعتُبرت مساعدة القاطرة أثناء الظروف الجوية الطارئة عملاً استثنائيًا رغم وجود عقد سابق.

المطلب الثاني: التكييف القانوني لعقد القطر.

يعد التكييف القانوني لعقد القطر من الإشكاليات التي لم تنل حظًا وافيًا من البحث الفقهي أو التمحيص القضائي، على الرغم من أهميته البالغة في تحديد الإطار الذي يُسند إليه هذا العقد من حيث الآثار والمسؤوليات.

ولا يزال الخلاف قائمًا بشأن طبيعته القانونية الدقيقة، مما أفرز تباينًا في المواقف وتعدّدًا في وجهات النظر.

في مرحلة سابقة، اتجه الرأي الغالب إلى محاولة إدماج عقد القطر ضمن أحد النماذج التعاقدية المقررة في القانون المدني، وذلك بإخضاعه لأحكام عقود الخدمة أو المقاولة أو الإيجار، وفقًا لطبيعة العلاقة التي تربط بين أطرافه. غير أن هذا الاتجاه، الذي تبنّى

نظرة توحيدية للعقد، واجه عدة انتقادات، أبرزها تجاهله للخصوصيات الفنية والملاحية التي تميّز عمليات القطر البحري عن غيرها من العقود المدنية الكلاسيكية.

ومع تطور الفكر القانوني وازدياد تعقيد المعاملات البحرية، ظهرت مقاربات حديثة تدعو إلى تجاوز النظرة الشمولية، وتُقرّ بضرورة التفرقة بين صور القطر بحسب ظروف كل حالة. فالتكييف القانوني لا يكون واحداً في جميع الأحوال، بل يجب أن يتغير تبعاً لطبيعة المهمة وظروف تنفيذها، سواء تعلق الأمر بعمليات القطر داخل الموانئ ، أو تلك التي تتم في أعالي البحار، أو الحالات الاستثنائية التي تلامس أعمال الإنقاذ البحري.

وانطلاقاً من هذا الواقع، نرى من المناسب تقسيم هذا المطلب إلى الاتجاهات الفقهية التقليدية التي تحدد طبيعة القطر في الفرع الأول، ثم دراسة الاتجاهات المعاصرة في تكييف هذا النوع من العقود الفرع الثاني ومن ثم التوجهات التشريعية المقارنة في الفرع الثالث.

الفرع الأول: الاتجاهات الفقهية التقليدية في تحديد طبيعة عقد القطر.

انطلقت النظريات التقليدية في تفسير الطبيعة القانونية لعقد القطر من محاولة الحاقه بعقود معروفة في القانون المدني، دون الالتفاف إلى خصوصياته البحرية. فظهرت اتجاهات تكيفه على أنه:

أولا: عقد القطر عقد نقل.

يرى بعض الفقه أن عقد القطر يُعد من عقود النقل، استناداً إلى أن السفينة القاطرة، من خلال قيامها بسحب السفينة المقطورة وتحريكها من مكان إلى آخر[1]، تقوم بعملية نقل مشابهة لتلك التي تقوم بها قاطرات السكك الحديدية عند جر عربات الركاب أو البضائع[2].

ويهدف هذا التكييف إلى ترتيب آثار قانونية هامة، منها تحميل القاطرة مسؤولية الأضرار التي قد تلحق بالسفينة المقطورة أثناء عملية القطر، على اعتبار أن القاطرة تلتزم بتحقيق نتيجة، فضلًا عن إبطال أي شرط يعفيها من هذه المسؤولية.

[1]- ايمان حسن الجميل، مرجع سابق، ص99.

[2] -اعتدال عبد الباقي الغصب، **عقد القطر (دراسة مقارنة)**، مجلة الخليج العربي، المجلد 38، ع1و2، ص135.

كما تخضع الدعوى الناشئة عن تنفيذ عملية القطر، وفقًا لهذا التكييف، لأحكام عقد النقل، بما في ذلك قواعد التقادم.

- **النقد:** من اهم الانتقادات التي واجهت هذا الرأي هي أن السفينة المقطورة في كثير من الحالات تشارك بدور فني فعّال في تنفيذ عملية القطر، على خلاف ما هو عليه الحال في عقد النقل، حيث تكون البضائع أو الركاب في حالة سكون تام، ولا يُتصور تدخلهم في تنفيذ العقد.

بالإضافة إلى ذلك، فإن محل الالتزام في عقد النقل ينصرف إلى نقل الشيء أو الشخص من موضع إلى موضع آخر فعليًا، بينما في بعض صور القطر ، كما في حال معاونة السفينة المقطورة على التراقي على الرصيف فإن العملية تتم ضمن نفس النطاق المكاني، دون أن يتحقق عنصر "النقل" بالمعنى الدقيق، مما يجعل هذا التكييف محل نظر في مثل هذه الحالات[1].

ثانيا: عقد القطر عقد مقاولة "اجارة عمل".

ذهب جانب من الفقه إلى تكييف عقد القطر باعتباره عقد مقاولة، يلتزم فيه مالك السفينة القاطرة (أو من ينوب عنه) بأداء عمل محدد لصالح مالك السفينة المقطورة مقابل أجر.

ويستند هذا الاتجاه إلى الحالات التي يُطلب فيها من السفينة القاطرة، والمزودة بقوة دفع وطاقم متخصص، أن تقوم بمساعدة السفينة المقطورة في الدخول إلى الميناء أو الخروج منه.

ويُبنى هذا الرأي على أن مجهز القاطرة يقوم بعمل لحساب الغير، يتمتع خلاله بالحرية والاستقلال في أداء المهمة، دون خضوعه لتوجيهات مستمرة، على نحو ما هو معروف في عقود المقاولة التقليدية.

- **النقد:** تُوجَّه إلى هذا التكييف عدة انتقادات، أهمها أن السفينة المقطورة لا تكتفي بمجرد طلب تنفيذ عمل بحري معيّن، بل تبقى طرفًا فاعلًا في العملية، وتُصدر أثناء

[1] - بسعيد مراد، **عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية**، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان،2011-2012 ، ص 36.

القطر توجيهات وأوامر مباشرة للسفينة القاطرة، كأن تأمرها بالتقدّم أو التراجع أو تغيير الاتجاه وفقًا لظروف الملاحة أو الموقع.

وهذا النوع من التوجيه والإشراف المستمر يتنافى مع جوهر عقد المقاولة ،الذي يقوم على استقلال المقاول في تنفيذ العمل المُتفق عليه، دون تدخل من رب العمل في كيفية الأداء أو في توجيه الخطوات العملية للتنفيذ.

ثالثا: عقد القطر عقد عمل "عقد اجارة خدمات".

يرى اتجاه ثالث في الفقه أنَّه في الفرض الذي تكون فيه السيطرة الفعلية على عملية القطر خاضعة لطاقم السفينة المقطورة، فإن العلاقة القائمة تُشبه علاقة العمل، ويُعتبر طاقم السفينة القاطرة بمثابة تابع لربّ العمل، أي لطاقم السفينة المقطورة[1].

ويُفهم من هذا الرأي أن الهيمنة على عملية القطر تُعد هي المعيار الحاسم، بحيث متى ثبت أن السيطرة الفعلية على توجيه وتنفيذ القطر كانت لطاقم السفينة المقطورة ، فإن العلاقة بين الطرفين تُقارب علاقة التبعية المعروفة في عقود العمل.

وهذا قد ينشأ في حالات الاستعانة بسفن القطر لأداء مناورات ملاحية محددة داخل الميناء أو في نطاقات ضيقة.

- **النقد:** رغم وجاهة هذا الرأي في حالات محددة، إلا أنه لا يصلح (بحسب غالبية الفقه) كأساس عام لتكييف عقد القطر بوصفه عقد عمل.

ويُردّ على هذا التوجه بما يلي:

1. **اختلاف طبيعة الأداء:** العامل في عقد العمل يُقدم جهدًا شخصيًا فقط، بينما مجهز القاطرة لا يقتصر على تقديم عمل بشري، بل يُقدِّم وسيلة فنية معقدة وعالية التكلفة (السفينة القاطرة) إضافةً إلى الطاقم والخبرة الفنية، وهو ما يُقوّض فكرة التبعية الاقتصادية أو الإدارية.
2. **تعدد صور الهيمنة:** ليست كل عمليات القطر خاضعة لهيمنة طاقم السفينة المقطورة، إذ توجد حالات (كتعطل محركات السفينة المقطورة أو وقوع حادث بحري) تنتقل فيها

[1]- جلال وفاء محمدين، نفس المرجع السابق، ص 414.

السيطرة الفعلية لطاقم السفينة القاطرة، وتصبح السفينة المقطورة بمثابة وحدة عائمة بلا قدرة ذاتية على الحركة أو التوجيه، ما يُفنّد الادعاء بوجود تبعية دائمة أو ثابتة.

ويُضاف إلى ذلك أن السفينة المقطورة لا تكتفي بمجرد تحديد المهمة، بل تمارس دوراً توجيهياً دقيقاً أثناء تنفيذ عملية القطر، من خلال إصدار تعليمات فنية تتعلق باتجاه الحركة، كطلب التقدّم أو التأخر أو تغيير الاتجاه، وهو ما يجعل القاطرة في وضع خضوع لإشراف مباشر من المقطورة، مما يتنافى مع جوهر عقد المقاولة القائم على استقلال المنفّذ في أداء العمل.

رابعا: عقد القطر عقد ايجار السفينة.

يذهب جانب من الفقه إلى تكييف عقد القطر على أنه عقد استئجار سفينة، وهو العقد الذي يلتزم بمقتضاه مالك السفينة (المؤجر) بوضع سفينته تحت تصرف الطرف الآخر (المستأجر) مقابل أجر معين[1].

ويستند هذا الرأي إلى أن مجهز السفينة القاطرة يُسخّر إمكانياته الفنية والتشغيلية لصالح السفينة المقطورة، دون أن يلتزم بتحقيق نتيجة معينة، وإنما فقط ببذل العناية الأمر الذي يخفف من مسؤوليته عن الأضرار إلا إذا ثبت ارتكاب خطأ جسيم أثناء تنفيذ عملية القطر.

يرى أنصار هذا التكييف أنه يمكن تطبيقه في حالتين:

- **عقد استئجار الرحلة:** عندما تكون الإدارة والملاحة بيد السفينة القاطرة.
- **عقد الإيجار الزمني:** عندما تبقى الإدارة التجارية بيد السفينة المقطورة.

ويتمتع هذا التكييف بأهمية عملية كبرى، لأنه يراعي عنصراً أساسياً في عقد القطر، وهو الإدارة، بحيث تظل للسفينة القاطرة السيطرة الفعلية على الملاحة والقيادة ،بما يؤكد استقلاليتها.

- **النقد:** رغم ما يقدمه هذا التكييف من منطق في بعض الحالات العملية، إلا أنه يواجه عدة انتقادات جوهرية، أبرزها أن عقد القطر يتمتع بطبيعة خاصة ومتميزة تجعله عقداً مستقلاً لا يمكن إخضاعه لأحكام عقد الإيجار البحري التقليدي،

[1] - مريم درويش، مرجع سابق، ص64.

فالمسؤوليات والتزامات أطراف عقد القطر لا تتطابق بالضرورة مع تلك القائمة في عقد الاستئجار، خاصة وأن عملية القطر لا تقتصر على وضع السفينة تحت تصرف الطرف الآخر، بل تتضمن تدخلات فنية وملاحية معقدة وظروفاً بحرية قد تتطلب قرارات آنية ومسؤوليات مباشرة تختلف عن طبيعة الالتزامات في عقد الإيجار.

كما أن مجرد احتفاظ السفينة القاطرة بالإدارة الفنية لا يكفي لتوصيف العلاقة على أنها استئجار، لأن تسيير عملية القطر يتجاوز مجرد الإتاحة إلى تنفيذ التزامات دقيقة ومباشرة تخص السلامة والملاحة، مما يجعل من غير المناسب حصر هذا العقد ضمن قالب عقود القانون الخاص التقليدية دون الاعتراف بخصوصيته واستقلاله.

الفرع الثاني: الاتجاهات المعاصرة في تكييف عقد القطر.

يقوم الاتجاه الفقهي الحديث على ضرورة التمييز بين صور عقد القطر عند تحديد طبيعته القانونية، وذلك تبعاً للخصائص الفنية والوظيفية لكل حالة.

ويُلاحظ أن بعض الفقهاء يعتمدون في هذا التمييز على معيار امتلاك السفينة المقطورة للقوة المحركة الذاتية، في حين يفضّل آخرون الانطلاق من معيار الهيمنة على الإشراف والتوجيه أثناء تنفيذ العملية، أي ما إذا كانت هذه السيطرة للسفينة القاطرة أو المقطورة.[1]

بينما يذهب رأي ثالث إلى الجمع بين المعيارين معاً (القوة المحركة والإشراف الفعلي) بغية الوصول إلى تكييف قانوني أدق لعقد القطر يتماشى مع الوقائع المتغيرة لكل صورة، وعليه سنتناول مختلف الآراء والتوجهات.

أولا: تولي السفينة المقطورة إدارة العمليات.

أثار موضوع تكييف عقد القطر في الحالة التي تتولى فيها السفينة المقطورة إدارة العملية البحرية جدلاً فقهياً، حيث انقسم الفقهاء بين من اعتبره عقد عمل ومن اعتبره عقد مقاولة مع استبعاد شبه تام لنظرية عقد النقل في هذا السياق.

[1] -محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص176.

فبحسب تحليل الأستاذ"**René RODIERE** "، فإن الوضعية التي توضع فيها السفينة القاطرة تحت تصرف السفينة المقطورة، تُخرج العلاقة بين الطرفين من نطاق عقد النقل ،ذلك أن العناصر الجوهرية التي تميز هذا النوع من العقود تغيب في هذه الحالة.[1]

فعقد النقل يفترض بالضرورة أن يتولى الناقل (السفينة القاطرة) الإشراف الكامل على العملية، وهو ما لا يتحقق عند خضوعها لإمرة السفينة المقطورة، فعدم وجود عنصر التوجيه من طرف القاطرة يجعل من غير الممكن اعتبارها ناقلاً بالمعنى الدقيق[2].

وبناءً على هذا التحليل، اتجه جانب من الفقه إلى اعتبار العلاقة عقد عمل، بحيث تتجسد هذه العلاقة في كون القاطرة تؤدي خدمة معينة تحت إشراف المقطورة وهو ما يتوافق مع طبيعة إجارة العمل.

غير أن فئة أخرى من الفقهاء لم تُقصِ بالمقابل نظرية المقاولة (إجارة العمل) بل وجدوا فيها تأصيلاً أقرب لهذه الصورة.

ففي الوضعية التي تحتفظ فيها السفينة المقطورة بمهمة القيادة والتوجيه خلال العملية ، يقتصر دور السفينة القاطرة على التنفيذ الفني للقطر وفق التعليمات الصادرة من المقطورة، ما يجعل من السفينة القاطرة تابعاً يخضع لتوجيهات السفينة الآمرة.

وعليه، فإن عقد القطر في هذا الفرض يندرج ضمن عقود المقاولة[3]، باعتبار أن مجهز السفينة القاطرة يلتزم بإنجاز عمل محدد لصالح مجهز السفينة المقطورة (وهو عملية القطر) دون أن يكون له استقلال في اتخاذ القرارات أو الإشراف على العملية.

ويؤكد"**RODIERE** " هذا المنحى حين يتساءل: "هل يُعطي عقد القطر للسفينة المقطورة سلطة الإشراف على العملية؟".

فإذا كان الجواب بالإيجاب، فإننا نكون بصدد علاقة مقاولة تتخذ فيها السفينة القاطرة دور المقاول بينما تمثل السفينة المقطورة رب العمل.

ثانيا: تولي القاطرة إدارة عمليات القطر.

[1] - René Rodière, Traite général de droit maritime, affrètement et transport, Tome 2, les contrats de transport de marchandises, Dalloz, Paris, 1968.

[2] -مصطفى كمال طه، القانون البحري، ج1، مرجع سابق، ص418.

[3] - رفعت فخري أباديز: القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق، ص65.

عندما تحظى السفينة القاطرة باستقلال كامل في أداء عملية القطر، بحيث يحتفظ طاقمها بصلاحيات القيادة والتسيير دون خضوع لأي توجيه أو إشراف من طاقم السفينة المقطورة، فإن الطبيعة القانونية لعقد القطر تتغير، ولا يمكن اعتباره في هذه الحالة عقد عمل، وذلك لغياب عنصر التبعية الذي يشكل جوهر هذا النوع من العقود.

وقد أجمعت آراء الفقه على استبعاد تطبيق نظرية عقد العمل على هذا النوع من العلاقات، غير أن الخلاف ظل قائماً بشأن التكييف القانوني الدقيق للعقد، حيث انقسم الفقه بين اتجاهين: أولهما يرى أن عقد القطر، في هذه الحالة، يُعد عقد مقاولة، مستنداً إلى أن مجهز القاطرة يلتزم بأداء عمل محدد يتمثل في جر السفينة إلى جهة معينة ، مع تمتعه بالاستقلالية الكاملة، دون الخضوع لأي رقابة أو إشراف، وهي خصائص تتطابق مع سمات عقد المقاولة.

أما الاتجاه الثاني، فيرى أن عقد القطر يُعد عقد نقل، على اعتبار أن التزام مجهز القاطرة في هذه الحالة يُشبه التزام الناقل البحري عند نقل الأشخاص، حيث أن حرية الراكب في التنقل داخل السفينة لا تؤثر على الطبيعة القانونية للعقد، وهو ما ينطبق وفقاً لهذا الاتجاه على السفينة المقطورة التي تحتفظ بطاقمها دون أن يُغير ذلك من تكييف العلاقة بأنها عقد نقل، يطلق عليه اصطلاحاً "عقد نقل السفينة المقطورة[1]."

وفي هذا السياق، يرى الأستاذ "**René Rodière**" أن: اعتبار عقد القطر عقد نقل يكون أكثر ملاءمة لو أن السفينة القاطرة تولت فعلياً الإشراف الكامل على تنفيذ العملية.

غير أن هذه الصورة المثالية من الاستقلال نادراً ما تتحقق في الواقع العملي، نظراً لما تفرضه طبيعة عمليات القطر من تعاون مستمر وتنسيق دائم بين السفينتين ، وهو ما يتجلى بوضوح عند تناول التزامات الأطراف.

وعليه، فإن تولي السفينة القاطرة إدارة العملية يفترض أن تسيّر جميع الأعمال المرتبطة بالقطر، وأن تقتصر مهمة طاقم السفينة المقطورة على تنفيذ التعليمات الصادرة من القاطرة، أو أن يُستبدل هذا الطاقم بطاقم تابع لمجهز القطر، ما يعزز فكرة استقلالية القاطرة ويقوي الاتجاه القائل بتكييف العلاقة على أنها عقد مقاولة.[2]

[1] - علي حسن يونس، **أصول القانون البحري**، دار الفكر العربي، سنة 1967، البند397، ص291.
[2] - علاء الدين عبد المجيد، مرجع سابق، ص138.

وفي هذا الإطار، يرى الأستاذ علي حسن يونس أن هذا التكييف هو الأرجح، إذ يصعب القياس على عقد نقل الأشخاص، باعتبار أن الراكب، رغم حريته في التنقل داخل السفينة، فإن نشاطه يظل شخصياً ولا يمت بصلة لتسيير السفينة، بينما تظل إدارتها منوطة بالناقل، وهو ما يختلف عن حالة القطر، حيث لا تمارس القاطرة أي رقابة فعلية على إدارة السفينة المقطورة.

ومن الجدير بالذكر أن هناك اتجاهاً فقهياً يُقلل من أهمية هذا التمييز بين صور القطر في سبيل تحديد التكييف القانوني، ويرى أن الأنسب هو تكييف العقد على أنه عقد استئجار ، مع إمكانية استثناء بعض الحالات التي قد يُطبق فيها تكييف عقد النقل.

ويُؤيد هذا الطرح الأستاذ "**Yves Tassel**"[1] الذي يعتبر أن تكييف عقد القطر على أنه عقد استئجار هو الأقرب للصواب، لكونه يُراعي عنصري تقديم السفينة القاطرة وسير العملية، كما ينسجم مع مختلف صور القطر، ويتيح، عند الاقتضاء، الانتقال نحو تكييفه كعقد نقل، مع التأكيد أن هذا الأخير يظل استثناءً لا يُحتكم إليه إلا في حالات محددة.

الفرع الثالث: التوجهات التشريعية المقارنة.

قبل الانتقال إلى دراسة أحكام التشريع الجزائري يجدر بنا أولا التوقف عند بعض القوانين المقارنة ولو بشكل مختصر قصد الإحاطة بالإطار العام الذي تناولت فيه هذه التشريعات موضوع الدراسة.

أولا: تكييف عقد القطر في القانون المقارن.

لقد اختلفت التشريعات في تكييف عقد القطر حيث:

- **القانون الفرنسي:** يتسم موقف التشريع الفرنسي من تكييف عقد القطر بعدم الوضوح والصراحة، إذ أن المشرع الفرنسي لم يتدخل بشكل مباشر في تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد، واعتبر أن مسألة التكييف لا تدخل ضمن اختصاصه، بل تترك ذلك للأنظمة والعقود النموذجية والممارسة المهنية.

[1] - Yves TaSSEL: op.cit, N°98,p16.

في ظل هذا الفراغ، بادرت شركات القطر الفرنسية بتشكيل جمعية مهنية تعرف بـــ**A.P.R.M.A**،[1] تولّت صياغة عقود نموذجية لتغطية عمليات القطر، وذهبت إلى تكييف العقد على أنه عقد إيجارة خدمات، سواء كانت السفينة المقطورة مجهّزة بطاقم أو لا، إلا أن هذا التكييف يبقى غير ملزم قانوناً لأنه لا يُعدّ موقفاً رسمياً للتشريع الفرنسي، بل هو اجتهاد مهني.

ويذهب الفقه الفرنسي إلى أن التكييف النهائي يظل من سلطة القاضي التقديرية الذي يمكنه إعادة النظر في التكييف حسب الالتزامات الفعلية الواقعة على عاتق الأطراف المتعاقدة، وليس استناداً فقط إلى ما تقرره العقود النموذجية. كما أن القضاء الفرنسي استخدم أحياناً مصطلح "إجارة خدمات" لحل نزاعات معينة، لكن ليس باعتباره تكييفاً قانونياً عاماً لعقد القطر.

بالمحصلة، فإن التكييف في القانون الفرنسي يختلف بحسب نوع القطر (مينائي أو أعالي البحار)، ويعتمد بالأساس على طبيعة التزامات الأطراف وظروف تنفيذ العقد، في ظل غياب تدخل تشريعي مباشر.

❖ **القانون الإيطالي**[2]**:** كرّس المشرّع الإيطالي من خلال المادتين **103** و**105** من قانون الملاحة البحرية لسنة **1942**، معياراً موضوعياً لتحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر، قائما على مدى تحمّل مجهّز السفينة القاطرة للمسؤولية عن السفينة المقطورة.

فإذا امتد نطاق مسؤولية مجهّز القاطرة إلى السفينة المقطورة، فإن العقد يُكيف في هذه الحالة على أنه عقد نقل بحري، لما يتضمنه من التزام بنقل الشيء (السفينة المقطورة) إلى وجهة معينة، مع ما يترتب عن ذلك من التزامات تتعلق بالحراسة والتسليم.

أما إذا انتفت هذه المسؤولية، فإن العقد لا يتعدى أن يكون عقد عمل (إجارة خدمات) بل يقتصر على تقديم خدمة القطر دون تحمّل تبعة ما قد يلحق بالسفينة المقطورة أثناء التنفيذ.

---

[1] -تجمعت شركات القطر الفرنسية في هذه الجمعية **A.P.R.M.A**، وهي جمعية مهنية تخصصت في صياغة العقود النموذجية للقطر.

[2] -د، رفعت فخري أبادير: القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق، ص64.

غير أن هذا التقنين الواضح لم ينه الجدل الفقهي والقضائي حول التكييف، حيث أثارت مسألة تمييز عقد النقل بالقطر عن عقد المقاولة البحرية للقطر إشكالات عملية، خاصة أمام القضاء الإيطالي.

وقد حاولت محكمة النقض الإيطالية حسم الإشكال بتحديد مفهوم "التكفّل" على أنه التزام قانوني يضع بموجبه أحد الأطراف العناصر المراد قطرها تحت تصرف الطرف الآخر، الذي يلتزم بدوره بـــ واجب الحراسة والتسليم.

إلا أن جانباً من الفقه الإيطالي عارض هذا التحديد، معتبرا أن مجرد الحراسة والتسليم لا يكفيان لتوصيف العلاقة التعاقدية بأنها عقد نقل، واقترح معيارين واقعيين أكثر دقة، وهما:

- غياب القوة المحركة للسفينة المقطورة، بما يفيد اعتمادها التام على القاطرة.
- وجود طاقم السفينة القاطرة على متن السفينة المقطورة، بما يعني خضوعها فعلياً لسلطة مجهز القاطرة.

وعليه، استقر الفقه الإيطالي على تمييز ثنائي بين صورتين لعقد القطر:

1. القطر كمقاولة بحرية، عندما تظل السفينة المقطورة محافظة على استقلالها الفني والبشري.
2. القطر كعقد نقل بحري، إذا خضعت السفينة المقطورة كلياً لسلطة السفينة القاطرة من حيث التسيير والتنفيذ.

ويتبين أن المشرع الإيطالي أقر ضمنياً هذا التوجه الثنائي من خلال النصوص والمذكرة الإيضاحية، بما يفسح المجال أمام القاضي لتقدير طبيعة العقد على ضوء الوقائع الخاصة بكل حالة ووفقاً لمعيار المسؤولية التعاقدية.

❖ **القانون الألماني[1]:** اعتمد المشرع الألماني معياراً مرناً ومتعدد الأوجه لتكييف عقد القطر، يتغير بحسب الظروف الواقعية المحيطة بالعقد والتزامات الأطراف المتعاقدة. ويمكن تلخيص هذا التوجه في أربع صور رئيسية، على النحو الآتي:

[1] - رفعت فخري أباديير، مرجع سابق، ص62.

1. **عقد نقل:** إذا تولت السفينة القاطرة إدارة عمليات القطر وأشرفت عليها بشكل كامل، مع تحمّلها مسؤولية حراسة السفينة المقطورة، فإن عقد القطر يُكيف على أنه عقد نقل، نظراً لتولي السفينة القاطرة التزامات جوهرية مشابهة لتلك التي يتحملها الناقل في عقود النقل التقليدية.
2. **عقد مقاولة:** في الحالة التي تحتفظ فيها السفينة المقطورة بطاقمها، ويُشترط لإتمام العقد إنجاز مجهز القاطرة لمهام محددة مقابل مكافأة مالية مرتبطة بتحقيق النتيجة، فإن العقد يأخذ طبيعة عقد المقاولة، حيث يغلب عليه عنصر الالتزام بتحقيق نتيجة دون التبعية في التنفيذ.
3. **عقد عمل:** إذا قامت السفينة المقطورة بالحفاظ على طاقمها وتولت بنفسها إدارة العملية، دون أن تتحمل السفينة القاطرة أية مسؤولية عن الإدارة أو الحراسة، فإن العلاقة بين الطرفين تكون أقرب إلى عقد تقديم خدمات أو عمل، ما دام الالتزام فيه هو القيام بنشاط معين دون التزام بتحقيق نتيجة محددة.
4. **عقد استئجار:** في حالة ما إذا تحدد أجر القطر استناداً إلى المدة الزمنية التي يتم خلالها تنفيذ العملية، دون ارتباطه بإنجاز معين، فإن تكييف العقد يكون كعقد استئجار ، حيث يكون العنصر الزمني هو المحدد الأساسي للعلاقة التعاقدية.

وبذلك، يظهر أن التشريع الألماني يعتمد تكييفًا وظيفيًا ومرنًا، يربط الطبيعة القانونية لعقد القطر بمضمون التزامات الأطراف وتوزيع المسؤوليات فيما بينهم، دون تبني تكييف واحد ثابت لجميع الحالات.

❖ **موقف التشريع المصري:** لم يتناول المشرع المصري عقد القطر بتنظيم قانوني صريح، بل ترك تكييفه لاجتهادات الفقه وأحكام القضاء، مكتفيًا بتنظيم المسؤولية في حال تنفيذ عمليات القطر داخل أو خارج الموانئ من خلال بعض المواد القانونية والقرارات الوزارية المتعلقة بالإرشاد والملاحة[1].

[1] -المادتين 279و280 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة1990.

وقد استقر القضاء المصري، سواء المختلط أو الأهلي، على أن تكييف عقد القطر يختلف بحسب طبيعة العلاقة بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة ومدى استقلالية أو تبعية الأولى للثانية.

فإذا ثبت من خلال الوقائع أن السفينة القاطرة قد تولت تنفيذ عملية القطر لحساب السفينة المقطورة بحرية واستقلال، فإن العقد يُعد من قبيل عقود المقاولة.

أما إذا وُجدت علاقة تبعية فعلية بين السفينة القاطرة والمقطورة، بحيث تمارس الأخيرة سلطة فعلية في التوجيه والإشراف والرقابة، فإن العقد يُكيف على أنه عقد استخدام (إجارة خدمات)، بشرط أن تتوافر الإدارة الفعلية للمقطورة على عملية القطر لا مجرد النص التعاقدي.

وعليه، فإن القضاء المصري لم يعتمد تكييفًا موحدًا لعقد القطر، بل اعتمد معيار الواقع العملي ومضمون العلاقة التعاقدية، مما أدى إلى تعدد التكيفات القانونية للعقد بحسب ظروف كل حالة على حدة، مع ترك تنظيم تفاصيل عملية القطر والإرشاد للقرارات الوزارية ذات الصلة.

ثانيا: موقف التشريع الجزائري.

أحجم المشرع الجزائري عن تحديد التكييف القانوني الصريح لعقد القطر، حيث لم يتضمن القانون البحري نصًا يُبيّن بوضوح الطبيعة القانونية لهذا العقد، خلافًا لما كان يمكن أن يُنتظر منه على غرار بعض التشريعات المقارنة وبدلًا من ذلك، اكتفى بتنظيم الجوانب العملية المرتبطة بعقد القطر، من خلال النص على: تعريف العقد، تحديد خدمات القطر، تنظيم سريان العقد، التزامات الأطراف، أحكام المسؤولية، قواعد التقادم[1].

وقد لوحظ أن المشرع استخدم في أكثر من موضع مصطلح "خدمات القطر" ، وهو مصطلح يحتمل التفسير، دون أن يقرنه بعبارات توضح على وجه الدقة التكييف القانوني المقصود، ما يُفهم منه أن المشرع ترك الباب مفتوحًا للاجتهاد الفقهي والقضائي

[1] - نعيمة بن موفق، مرجع سابق، ص64.

في هذا المجال، حيث تبنى ذات النهج الذي اتبعه المشرع الفرنسي، خاصة من حيث الطابع العملي والتنظيمي للعقد، دون الخوض في تحديد طبيعته.

ويثور التساؤل حول ما إذا كان استعمال مصطلح "خدمات القطر" يوحي باعتبار عقد القطر عقد إجارة خدمات (عقد عمل)، إلا أن هذا التفسير لا يجد له سنداً صريحاً في النصوص، بل إنه في حال الأخذ به يؤدي إلى نتائج قانونية تتعارض مع منطق توزيع المسؤولية البحرية، ذلك أن اعتبار القطر عقد عمل من شأنه تحميل السفينة المقطورة كامل المسؤولية، عقدية كانت أو تقصيرية، وهو ما لا يتفق مع الأحكام الموضوعية المنظمة للمسؤولية في هذا النوع من العقود، ولا مع واقع العلاقات البحرية التي تفرض توزيعاً موضوعياً للمخاطر، كما أن الاتجاه الفقهي يستبعد بصفة مبدئية تكييف عقد القطر على أنه عقد عمل، بالنظر إلى خصوصية العلاقة البحرية وتعقيداتها الفنية والتشغيلية.

وبناءً على ما سبق، **وحسب استنتاجاتنا**، يُمكن القول أن موقف المشرع الجزائري اتسم بعدم الحسم التشريعي والحياد من حيث التكييف القانوني، ما يفتح المجال لتدخل الاجتهاد القضائي والفقهي من أجل تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر، بالاعتماد على عناصر الواقع، والغرض من العقد، ومدى استقلال أو تبعية السفينة القاطرة، والاتفاق بين الأطراف.

ويمكن إجمال المراكز القانونية تبعاً للتكيفات المحتملة كما يلي:

1. **عقد نقل بحري:** تتحمل السفينة القاطرة المسؤولية العقدية والتقصيرية على أساس الخطأ المفترض.
2. **عقد مقاولة (إجارة عمل):** تقع المسؤولية العقدية على السفينة القاطرة إذا ثبت الخطأ الواجب الإثبات، أما المسؤولية التقصيرية فتُوزّع حسب الطرف المرتكب للخطأ وتكون تضامنية في حالة الخطأ المشترك.
3. **عقد عمل (إجارة خدمات):** تقع كامل المسؤولية، سواء العقدية أو التقصيرية على السفينة المقطورة، وهو تكييف غير منسجم مع مبادئ العدالة البحرية ومع ما قرره الفقه الغالب.

ملخص الفصل الأول:

تطرقنا في هذا الفصل إلى دراسة الأحكام العامة لعقد القطر، من خلال تقديم تعريف شامل لهذا العقد وفقًا لما ورد في الفقه والاجتهادات القانونية، لاسيما في ظل غياب تعريف دقيق له في التشريع الجزائري، حيث اكتفى هذا الأخير بتنظيم آثاره في المواد من **860** إلى **872** من القانون البحري دون النص صراحة على تعريفه.

وقد اعتمدنا في ذلك على أبرز الاتجاهات الفقهية التي اعتبرت عقد القطر بمثابة اتفاق قانوني يتم بين مالك سفينة قاطرة ومالك سفينة مقطورة، تلتزم بموجبه السفينة الأولى بأداء عملية القطر مقابل أجر، بشرط اختلاف الملكية بين الطرفين.

ثم قمنا بتمييز عقد القطر عن غيره من العقود البحرية المشابهة كعقد المساعدة البحرية وعقد الإرشاد البحري، وذلك من خلال إبراز الفروق الجوهرية من حيث وجود الخطر، وطبيعة التدخل، ونطاق المسؤولية، والغرض من العملية، حيث تبين أن لكل عقد طبيعته القانونية وأثره المختلف، وأن الخلط بينها قد يؤدي إلى نتائج قانونية متباينة خاصة في حالات النزاع.

كما خصصنا جزءًا من هذا الفصل لتحديد الخصائص القانونية لعقد القطر، حيث أبرزنا أنه عقد رضائي، ملزم للجانبين، معاوضة، تجاري، من عقود القانون الخاص، وقد يتصف في حالات معينة بكونه عقد إذعان أو عقد مراسلة، لا سيما عندما يتم إبرامه بشكل شفهي في حالات الطوارئ أو داخل الموانئ وفقًا للممارسات البحرية.

وانتقلنا بعد ذلك إلى التطرق إلى التكييف القانوني لعقد القطر، حيث خلصنا إلى أنه لا يندرج تحت عقد النقل أو الإيجار أو الوكالة، بل يُعد عقد خدمات بحرية مستقل، يقوم على تقديم منفعة ملاحية محددة مقابل أجر، دون أن ينقل حيازة السفينة أو يتضمن نيابة قانونية، مما يمنحه طبيعة خاصة تبرر معاملته كعقد مميز ضمن منظومة العقود البحرية ذات الطابع الفني والتنفيذي.

وفي ختام هذا الفصل، تناولنا شروط انعقاد عقد القطر، من حيث الأركان الموضوعية كالرّضا، الأهلية، المحل، والسبب، كما تطرقنا إلى آلية تكوين العقد وتفاصيل تنفيذه داخل الموانئ الجزائرية، بداية من تقديم طلب القطر، ثم مراحل البت فيه، فتنفيذ المناورات الضرورية، وانتهاءً بمرحلة الانفصال النهائي بين السفينة القاطرة والمقطورة ، وذلك في ضوء ما نص عليه القانون البحري والاجتهادات القضائية المقارنة.

الفصل الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن تنفيذ عقد القطر

يُعتبر عقد القطر من العقود الملزمة للجانبين كما سبق الذكر، لما يرتب عنه من التزامات قانونية متبادلة بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، وهو ما يُضفي عليه طابعًا خاصًا داخل نطاق المعاملات البحرية، سواء من حيث شروطه الفنية أو آثاره القانونية. وتزداد أهمية هذا العقد في ظل التطور الحاصل في حجم السفن وتعقيد المناورات البحرية، مما يجعل من خدمات القطر ضرورة عملية لتأمين الملاحة، لا سيما عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها، أو عبور القنوات والمضايق البحرية، بل وحتى في حالات الطوارئ والإنقاذ.

ونظرًا لخصوصية هذا العقد وندرة التنظيم التشريعي المفصل لأحكامه في بعض التشريعات، فإن التطبيق العملي يستند غالبًا إلى القواعد العامة في الالتزامات، والعرف البحري، والشروط النموذجية لعقود القطر المعتمدة في الموانئ. ومن ثمّ فإن تحديد الآثار القانونية الناجمة عن هذا العقد يقتضي التمييز بين جانبين اثنين:

- التزامات كل من مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، كما تستقر عليها الممارسات البحرية وأحكام القضاء، وذلك بالنظر إلى دور كل طرف في تنفيذ العقد وهذا ما سنتناوله في المبحث الأول.
- والمسؤولية القانونية التي قد تنشأ عن تنفيذ عملية القطر، سواء كانت مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالتزامات ناشئة عن العقد، أو مسؤولية تقصيرية مترتبة عن أضرار غير مشروعة تصيب أحد الأطراف أو الغير أثناء تنفيذ القطر البحري، وهذا ما سنتناوله في المبحث الثاني.

المبحث الأول: الالتزامات الملقاة على عاتق المتعاقدين لقيام عقد القطر.

سبق وأن تم الاشارة إلى أن عملية القطر البحري تتم وفق عقد قطر الذي بدوره ينشئ التزامات للطرفين (عقد ملزم لجانبين)، فثمة التزامات تقع على عاتق مجهز القاطرة وهذا ما نتناوله في المطلب الاول، واخرى يلتزم بها مجهز المقطورة نتطرق إليها في الطلب الثاني.

المطلب الأول: التزامات مجهز القطر.

يتمثل جوهر واساس عملية القطر البحري في جر السفينة أو عائمة في البحر سواء نحو جهة محددة أو خلال مدة زمنية معينة، مما يلتزم أولا توفير الوسيلة المناسبة لأجراء عملية القطر (الفرع الأول)، ثم تنفيذ العمليات المطلوبة وفقا لما تفرضه طبيعة هذا العقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الالتزام بتقديم قاطرة مؤهلة للملاحة البحرية ومعدة للقطر البحري.

يعد التزام مجهز القطر بتقديم القاطرة صالحة ومجهزة بطاقم كاف اولى الالتزامات التي يرتبها عملية القطر البحري عند ابرام العقد، وقد جرت العادة في عقود القطر على النص على هذا الالتزام بصورة موجزة تقتصر على الاشارة إلى تقديم القاطرة وتجهيزها دون أن تتناول بالتفصيل مضمون هذا الالتزام او تحدد أبعاده بدقة. [1]

نص على هذا الالتزام المشرع الجزائري بشكل صريح حيث تضمن أنه :

"يتعين على المجهز الذي التزم بالقيام بخدمات القطر بأن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما السفينة القاطرة والصالحة للقيام بالخدمات المتفق عليها والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة".[2]

ويعد هذا الالتزام أساسيا في جميع التكيفات القانونية لعقد القطر فإذا تم تصنيف العقد على أنه عقد ايجار فأن الالتزام يقع على عاتق المجهز القاطرة بتوفير قاطرة صالحة للعمل

[1] - مريم درويش، مرجع سابق، ص158.

[2] -م"863" ق.ب.ج، الصادر بالأمر 76-80 تاريخ 1976\10\23. المعدل والمتمم بالقانون رقم98-05مؤرخ في25 جوان1998.

البحري والتجاري وفي حالة تصنيفه كعقد نقل بحري فأن مجهز القاطرة يلتزم بتوفير قاطرة صالحة للملاحة وقادرة على آدا المهمة المتفق عليها أما إذا تم تصنيفه كعقد مقاولة فأن المسؤولية تقع على المقاولة لتوفير الأدوات اللازمة لأداء العمل المطلوب وإذا أعتبر العقد عقد عمل فأن الالتزام يقتصر على توفير الخدمات باستخدام الادوات المناسبة للقيام بالعمل.

يتعين على مجهز القاطرة استخدام القاطرة التي تم الاتفاق عليها في العقد ، حيث يجب توافر مواصفات في السفينة القاطرة التي يقدمها مجهز السفينة القاطرة تنفيذا للعقد[1]، فما هي تلك الاوصاف؟

أولا: نوع السفينة القاطرة. [2]

عندما يتم تقديم السفينة القاطرة من قبل المجهز فأن عليهم مراعاة التحديدات الواردة في عقد القطر، فإذا كانت السفينة معينة بالذات فهو ملزم بتقديم ذات القاطرة أما إذا كانت السفينة محددة بمتن عقد القطر بنوعها دون وجود تعيينات أخرى فعليه أن يقدم قاطرة من نفس النوع المتفق عليه في عقد القطر. ويجب مراعاة صيغة المفرد (قاطرة) او الجمع (قاطرات) الواردة في العقد[3].

ثانيا: أن تكون السفينة القاطرة مزودة بكل الوسائل اللازمة.

المراد بذلك هو أن تكون السفينة القاطرة مجهزة بكافة الوسائل الضرورية التي تتيح لها تنفيذ عمليات القطر، حتى وأن لم تكن هذه الوسائل المرتبطة بشكل مباشر بحركتها، وتتمثل هذه الوسائل في معدات الإشارة، الوقاية، اخماد الحريق، وكل ما يتعين على الطفو والثبات أثناء أداء العملية وقد أكد المشرع عند ذكره لنص المادة السابقة في قولة" عند توفير مجهز السفينة القاطرة المطلوبة".

[1]- محمود شحماط، مرجع سابق، ص112.
[2] - أنظر في قائمة الملاحق، تجد أنواع السفن القاطرة الموجودة في ميناء سكيكدة.
[3] - نعيمة بن موفق، مرجع سابق، ص69

ثالثا: صلاحية السفينة القاطرة للقيام بعملية القطر المتفق عليها.

يجب أن تكون السفينة القاطرة في حالة جيدة مما يتعلق بهيكلها العام وكذلك جاهزية محركاتها للقيام بعملية القطر، والتي تتمثل في امداد السفينة المقطورة بالقوة المحركة بعد أن يقوم مجهز السفينة القاطرة بإحضار السفينة القاطرة وفق ما تم توضيحه يبقى عليه تنفيذ عملية القطر وهذا ما سيتم التعرض الية في الفرع الثاني.

حيث تجري هذه المعاينة من قبل مندوب إدارة التفتيش البحري، أو مندوب هيئة الإشراف البحري الذي يفوضه للقيام بهذه العملية[1].

رابعا: التقديم في المكان والزمان المتفق عليهما.

يتعين على مجهز القطر تقديم القاطرة في المكان والزمان المتفق عليهما .... كما وضحته المادة **863** من ق.ب.ج "...يحضر بالسفينة القاطرة في اليوم والمكان المتفق عليهما". اذ أن اي تأخير في هذا الصدد من شأنه أن ينعكس سلبا على مقابل القطر.

الفرع الثاني: الالتزام بتنفيذ عملية القطر وفقا للعقد.

تختلف طبيعة مهمة القطر تبعا لما يتم الاتفاق عليه بين مجهز القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، فقد يكون محل عقد القطر تنفيذ عملية التراكي التي تهدف إلى وضع السفينة المقطورة بعدم القيام بأي نشاط حفاظا على الأرصفة او السفن الصغيرة من تأثير آلاتها الدافعة الكبيرة.

وقد ينصب الاتفاق على تنفيذ عملية ابحار، وذلك بسحب السفينة المقطورة عبر عرض البحر او الأنهار او عند المرور داخل الموانئ والقنوات، وفي هذه الحالة قد تساهم السفينة المقطورة باستخدام محركاتها ومعداتها لدعم عملية القطر.

وقد يتجه الاتفاق أيضا إلى ابرام عقد القطر لغرض التعويم كان يتعلق بجر الصنادل والمواعين او أنفاذ السفن الجانحة فوق الصخور او الشعب المرجانية ومهما يكن الهدف

[1] -ايمان فتحي حسن الجميل، مرجع سابق، ص70.

من عملية القطر فإن نجاح تنفيذها يقتضي توافر كفاءة فنية عالية تتناسب مع متطلبات كل عملية على حدة.[1]

حيث يكلف مجهز السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر بما يتوافق مع الأصول الفنية المتبعة، ملتزما ببذل عناية الرجل المعتاد، ويتعين عليه سلوك الطريق المعتاد للجر البحري ، أو الطريق المحدد في الاتفاق[2] او اختيار أقصر الطرق وأكثرها أمأنا للوصول إلى المنطقة المتفق عليها. كما يجب عليه أنجاز عملية القطر خلال فترة زمنية معقولة لتفادي إلحاق أي ضرر بالسفينة المقطورة قد ينتج عن التأخير، خاصة في الحالات التي يلعب فيها عامل الزمن دورا جوهريا في تنفيذ الالتزامات التعاقدية.

قد حدد المشرع الجزائري العمليات التي تدخل في اعداد خدمات القطر كالاتي:

أ-العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفن
ب- مناورات الارساء ولانتقال أو ابحار السفينة،
ج-المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة.

حيث أن كل الحالات السابقة ذكرها وردت على سبيل المثال لا على سبيل الحصر وهي حالات تختلف بحسب التقنيات والأداء الفني المناسب لإتمامها[3].

كما نصت المادة **864** من ق ب ج على أنه:" يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منة وفقا للمبادئ الملاحة السليمة".

استنادا إلى نص المادة **864** ق.ب.ج السابق ذكرها يتضح أن المشرع قد وضع اطارا قانونيا دقيقا ينظم عملية القطر البحري، حيث يفرض على مجهز السفينة القاطرة التزاما بأداء الخدمة بكفاءة ومهارة فنية تتلاءم مع طبيعة الظروف البحرية السائدة ، وهو ما يعبر عنه بموجب اتخاذ الظروف في الحسبان عند تنفيذ عقد القطر، وبالتالي لا تقتصر المهارة على القدرات الفنية العامة بل يجب أن تكون عملية القطر مستمرة دون

[1] - اعتدال عبد الباقي أبو الغضب، مرجع سابق، ص139.
[2] -محمود شحماط، مرجع سابق، ص112.
[3] - بن موفق نعيمة، مرجع سابق، ص74.

انقطاع لا مبرر له. مما يقتضي أن يتجنب القائمون بالقطر اي توقف قد يعتبر عبثيا أو غير ضروري بما يتماشى مع "**مبدأ الانتظام والاستمرارية**" في تنفيذ الالتزامات.

هذا يشير إلى أن التوقف يجب أن يكون مبررا من الناحية الفنية أو العملية، وتجنبا لإلحاق الأضرار بالسفينة المقطورة نتيجة التأخير، كما يلزم النص القاطرة بمراعاة "**مبادئ الملاحة السليمة**"، التي تمثل في جوهرها مجموعة من القواعد المهنية والتقنية المتعارف عليها دوليا لضمان سلامة السفن والملاحة البحرية.

وثمة العقود النموذجية (تم التطرق إليها سابقا) التي تقوم بأعدادها الشركات المختصة في عملية القطر البحري حيث يتضمن هذا العقد عادة شروطا تمنح السفينة القاطرة حرية تقدير المخاطر، مثل حقها في رفض تنفيذ العمل إذا تبين أنه يعرضها للخطر، مع احتفاظها بحقها في التوقف في أي مرسى او مرفأ او الدخول إلى الموانئ والأنهار كما يسمح العقد للسفينة القاطرة بعدم الاستعانة بمرسل والرجوع إلى الوراء عند الضرورة فضلا عن حقها في ترك عملية القطر لتقديم المساعدة لسفينة اخرى في خطر.

ومن بين الشروط المتعارف عليها في مثل هذه العقود يأتي شرط الإهمال والذي يعفي مجهز القاطرة من المسؤولية عن الاخطاء المحتملة التي قد تحدث نتيجة تصرفات الربان في ادارة القاطرة، وهو شرط صحيح، فيما عدا الغش او الخطأ الجسيم الذي يقع من مجهز السفينة نفسه اما الغش او الخطأ الجسيم الذي يقع من الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزامه فيجوز الاتفاق على الاعفاء منه ويبقى للقضاء المجال الواسع في الحكم بمدى مشروعية هذه الشروط وملائمتها لطبيعة الاتفاق المبرم.[1]

والمبدأ الأساسي في تنفيذ عملية القطر البحري هو" **التعاون الفعال بين السفينة القاطرة والمقطورة اثناء اجراء العملية**"، التعاون بين السفينتين أساس إتمام مناورات القطر بنجاح وذلك لأن عملية القطر البحري تتميز بكونها نشاطا معقدا وصعبا لا يخلو من المخاطر بغض النظر أن كان في الموانئ او في أعالي البحار[2].

[1] -كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص278.
[2] -انظر في مذكرة علاء الدين عبد المجيد، ص (من ص21إلى ص28).

المطلب الثاني: التزامات مجهز السفينة المقطورة.

تتمثل التزامات مجهز السفينة المقطورة في التزامين الاول التزام يمكن اعتباره التزام قانوني بصيغة فنية ويتمثل في وضع السفينة المقطورة في وضع يسمح لها بأخذ حبل الجر (الفرع الاول) والثاني دفع أجرة القطر (الفرع الثاني).

الفرع الاول: تهيئة السفينة بطريقة تمكنها من استقبالها حبال الجر وفقا للتعليمات البحرية.

يعد هذا الالتزام من الالتزامات القانونية ذات الطابع الفني حيث يلتزم مجهز السفينة المقطورة بوضعها في وضعية تتيح أخذ حبال القطر[1]، شريطة أن تكون السفينة في حالة طبيعية وألا تكون عملية القطر في ظروف استثنائية.

يشار إلى أن هذا الالتزام يسبق التزام دفع الأجرة الذي لا ينشأ الا بعد اكتمال عملية القطر، بمجرد التأكد من أن السفينة المقطورة في الوضع الملائم لبدء عملية القطر ينشأ التزام ثاني بدفع الأجرة.

عمليا نادرا ما يثير هذا الالتزام اشكالات في حالات القطر داخل الميناء اذ تكون السفينة الوافدة إلى الميناء عادة في وضعية تسمح بأخذ حبال القطر وإذا نتجت أضرار للسفينة القاطرة او السفن الأخرى او الرصيف بسبب مناورات ارساء خاطئة من السفينة المقطورة فأن المسؤولية تقع على ربانها بصفته ممثلا لمجهز السفينة المقطورة خاصة أنها تكون خارج سيطرة المجهز المباشرة عند دخولها ميناء السفينة القاطرة.

فضمنيا المقطورة ملزمة بعدم تعريض القاطرة للخطر، وزيادة تعرضها للمخاطر التي تكتنف عملية القطر البحري.

كما يقع على عاتق مجهز السفينة المقطورة التزام من خلال ربانها بتسهيل مهمة القطر وذلك لأداء بكافة البيانات والمعلومات المتعلقة بالسفينة المقطورة هذه البيانات تساعد مجهز القاطرة من خلال ربانها بتسهيل تنفيذ عملية القطر.

[1]- René Rodière, traité général de droit maritime, op.cit. N°1141.p368.

يتعين على مجهز السفينة المقطورة اعدادها اعدادا فنيا وعمليا يتلاءم مع طبيعة عملية القطر، وذلك بوضعها تحت تصرف القاطرة في الزمان والمكان المتفق عليهما بموجب العقد على نحو يضمن سلامة التنفيذ، وعدم تعريض القاطرة لأي اخطار غير مألوفة أو تجاوز ما تقتضيه المخاطر البحرية المعتادة ويفترض في المقطورة أن تكون صالحة للملاحة ما لم يكن موضوع العقد ينصب على قطر وحدة بحرية غير مريئة للإبحار بذاتها[1]، وفي هذه الحالة تتحمل القاطرة عبء اتخاذ التدابير الفنية الملائمة لضمان سلامة العملية،

شريطة أن يُخطر مجهز المقطورة القاطرة بكل أوجه القصور الملاحي، الا تحمل المسؤولية من أضرار الناشئة عن الاخلال بهذا الواجب الاعلامي كما يطلب من مجهز المقطورة تمكينها من اخذ او رمي حبل القطر وهي عمليات تقتضي من الناحية التقنية "**وجود طاقم مؤهل او على الاقل افراد منه على متن المقطورة**" خاصة في الحالات التي تسند فيها قيادة العملية إلى ربان السفينة المقطورة نفسه.

وقد دأبت عقود القطر النموذجية[2] على تكريس هذا الالتزام عبر منح ربان القاطرة صلاحية تفقد المقطورة أو مطالبة مجهزها بتقديم شهادة صادرة من جهة رسمية أو فنية تثبت صلاحيتها للملاحة ويقع على ربان السفينة المقطورة كذلك التزام بالتعاون التام مع ربان القاطرة وتزويده بالمعلومات والبيانات الفنية اللازمة لتيسير التنفيذ اضافة إلى التزام بعدم ارتكاب اي مخالفة ملاحية او تقنية تعيق تنفيذ العملية او تشكل سببا في احداث أضرار ويعد تنفيذ تعليمات القاطرة من قبل المقطورة أحد أركان التزاماتها الجوهرية ، اذ يعكس مدى جاهزيتها الملاحية والتزامها بالعقد ويشكل الاخلال به مخالفة تعاقدية مؤثرة فقد كرس القضاء الأمريكي هذا المفهوم من خلال عدة أحكام.

حيث رفضت احدى المحاكم دعوى القاطرة بتحميل مقطورة مسؤولية وضع غير سليم لذراع رافعة معتبرة أن القاطرة كان بإمكانها رفض تنفيذ القطر لعدم صلاحية المقطورة الظاهرة.

[1] - رفعت فخري أباديير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق، ص191.
[2] - لقد سبق وأن تطرقنا لعقود القطر النموذجية، راجع ص وما يليها.

بينما اعتبرت محكمة أخرى أن بطء استجابة المقطورة لأوامر القاطرة ساهم في وقوع تصادم بحري ما استدعى توزيع المسؤولية بالتساوي قبل اعتماد القضاء لمبدأ التقسيم النسبي للمسؤولية في قضية روبية أن التزام مجهز المقطورة بأعدادها للقطر يحمل تشابها اقتصاديا وأن كان لا يرتقي للتطابق القانوني مع التزام الناقل البحري بأعداد السفينة الصالحة لنقل البضائع بالنظر إلى أن كل منهما يتأسس على فكرة ضمان صلاحية الأداة البحرية محل العقد للوفاء بالوظيفة المتفق عليها.

الفرع الثاني: دفع أجرة القطر.

يلتزم مجهز المقطورة بأداء أجرة القطر ويرد هذا الالتزام بالنسبة لكافة أنواع القطر البحري إلاّ أن طريقة تحديد هذه الأجرة تختلف من حالة إلى اخرى[1] تبعا لاختلاف عمليات القطر ومواقع أجرائها. [2]

أولا: تقدير الأجرة.

يرى بعض الفقهاء أن تحديد أجرة القطر يتم طبقا لما ورد في عقد القطر أو من خلال التعريف المحددة في الميناء والتي يتم تحديدها بناء على حمولة السفينة المقطورة من ناحية ومسافة السفر من ناحية أخرى، إلا أن القانون الجزائري في مادته **865** من ق.ب.ج نص على أنه:

"تحدد مكافأة خدمات القطر باتفاق بين الأطراف وفي حالة عدم وجودة بموجب التعريفة واذ لم تتضمن التعريف نصوصا ملائمة يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف.

وفي حالة عدم وجودها ايضا وجب الدفع مكافأة عادلة وتستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر."

من خلال المادة المذكورة نستنتج أن المشرع الجزائري قام بكيفية تحديد أجرة القطر بإحدى الطرق:

[1] - محمود شحماط، مرجع سابق، ص113.
[2] - انظر إلى الملحق رقم 124، نموذج لفاتورة دفع أجرة القطر.

1. اتفاق الأطراف:

يتم الاتفاق بين الأطراف عند القطر في أعالي البحار اي خارج الموانئ ، أو إذا كانت عملية القطر لها طابع خاص مثل تعويم سفينة جنحة إلى جانب الصخور فإن الأجر يكون محل التفاوض بين الأطراف.

حيث يحدد الأجر في هذه الحالة إما على أساس الحجم الساعي مع مراعاة حجم السفينة وسعتها وحمولتها وكونها مزودة أو غير مزودة بقوة محركة ذاتية وقوة القاطرة، الأجرة جُزافا حسب الاحوال حيث يكون الاجر محل مفاوضة بين الأطراف[1].

جرت العادة أن تشترط شركات القطر البحري على السفينة المقطورة سداد دفعة **50%** من الأجرة المتفق عليها في عقد القطر ويعد هذا المبلغ غير قابل للاستيراد[2] ، ومتى حددت الأجرة في العقد لا يجوز زيادتها بحجة أن القطر أصبح شاقا او أكثر تكلفة او استغرق وقت اطول لشدة هيجان البحر او تغيير الظروف العصيبة التي اجتازها.

2. تحديد الأجرة بموجب التعريفة:

من الناحية الفقهية تحدد أجرة القطر على أساس التعريفة في القطر داخل الميناء أما بالنسبة للقانون الجزائري فيلجأ للتعريفة لتحديد أجرة القطع في حالة عدم وجود الاتفاق.

حيث ذكرت لمادة **871** ق.ب.ج سابقا: "أنه تحدد شروط وسير وتعريفة خدمات القطر في الموانئ بموجب القرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية قبل إلغائه بموجب التعديل **1998**.

وبعد أن ألغيت كان على المشرع الجزائري تعديل نص المادة **865** بحذف عبارة "**بموجب تعريفة وأن لم تتضمن تعريف نصوصا ملائمة**" فلا فائدة من الإحالة إلى تعريفة لا وجود لها في ق.ب.ج والانتقال للعرف لتحديد الأجرة في حالة عدم وجود باتفاق بين الأطراف.

[1] - ايمان فتحي حسن الجميل، مرجع سابق، ص105.
[2] مريم درويش، مرجع سابق، ص169.

3. تحديد الأجرة بموجب العرف:

إذا خلا العقد من أي بند يتعلق بتحديد أجرة القطر، وتعذّر وجود نص قانوني أو تنظيم يحدد التعريفة المطبقة وجب الرجوع إلى العرف البحري المحلي باعتباره مصدرا مكملا للقانون، وتحدد الأجرة في هذه الحالة وفقا لما جار العمل به واستقرت عليه الاعراف المهنية في الميناء محل التنفيذ، وذلك اما على اساس وحدة الزمن (الحجم الساعي)[1] أو استنادا إلى خصائص المقطورة من حيث :السعة والحمولة ،او بناء على المعايير الفنية المتعارف عليها في عملية القطر .وتعد هذه الاعراف ملزمة وواجبة التطبيق باعتبارها تمثل ارادة مفترضة للأطراف وتجسد الممارسة العامة والمستمرة بين ذوي الاختصاص في مجال الملاحة البحرية .

4. تحديد الأجرة بموجب حكم قضائي او قرار تحكيم:

في حالة غياب وانعدام كل الطرق المذكورة سابقا يقوم القاضي المختص بتحديد هذه الأجرة بموجب حكم قضائي الا أنه يمكننا اضافة قرار المحكمة كسبيل من سبل تحديد أجرة القطر، لأنه في المواد التجارية أو بالأخص البحرية منها غالبا ما تتفق الأطراف على ادراج شرط التحكيم.[2]

• أبرز الحالات التي يحدث فيها عدم تحديد أجرة القطر لا بالتعريفة ولا باتفاق الأطراف في حالة القطر الاستثنائي الذي يتصف بخصائص المساعدة البحرية دون أن يصل الأمر إلى حد تكييفه بالمساعدة البحرية ويستعمل في الغالب مصطلح " مكافأة عادلة" بدلا من أجرة القطر.

وعليه تحدد أجرة القطر بموجب حكم قضائي يصدره القاضي المختص نوعيا وإقليميا دون المساس بشرط التحكيم، حيث أنه إذا وضع الأطراف بند يتم خلاله اشتراط عرض النزاع على محكم وجب احترام ارادة المتعاقدين تطبيق لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين.

[1] - رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، المرجع السابق، ص55.
[2] ايمان حسن الجميل، مرجع سابق، ص106.

ثانيا: مكان زمان دفع الأجرة.

1) -القطر داخل الميناء:

جرت العادة أن يكون دفع الأجرة نقدا حسب التعريفة المعمول بها في يوم العملية ويتم الدفع في الميناء ميناء القطر بالعملة الوطنية لذلك الميناء.

2) -القطر خارج الميناء:

يتم تحديد الأجرة إذا كان القطر خارج الميناء في أعالي البحار مثلا بموجب العقد وما يتفق عليه الاطراف.

أما في حالة سكوت العقد عن تحديد مكان وزمان دفع الأجرة يتم تطبيق القاعدة العامة المتعلقة بدفع الأجرة بعد تأدية الخدم اي أن عمليه الدفع تتم بعد انتهاء عملية القطر.

في حالة القطر الاستثنائي أين تحدد الأجرة بموجب حكم قضائي او قرار تحكيم ليحدد زمان ومكان الدفع وكل الجزئيات المتعلقة به في منطوق الحكم او القرار المحدد للأجرة.

ثالثا: ضمانات استحقاق أجرة القطر.

1-حق الامتياز كضمان لاستحقاق أجرة القطر:

تتعلق ضمانات استحقاق أجرة القطر بحق الامتياز الذي يُعد من أهم الضمانات ، فالديون الممتازة تشمل الرسوم المستحقة للهيئات عند تقديم خدمات القطر، خاصةً للسفن في الحالات التي يكون فيها القطر إلزامياً.

ومع ذلك، لم تُدرج رسوم القطر ضمن الحقوق الممتازة في القانون رقم **35** لسنة **1951**، ربما لأن القطر غالباً ما يتم بواسطة شركات خاصة، حيث تُعتبر الأجرة ثمناً

للخدمة وليس رسماً، والفرق هنا أن الرسم يُعد نوعاً من الضرائب التي لا تُفرض إلا لصالح الدولة.[1]

في الموانئ المصرية، يُعتبر القطر إجبارياً لتجنب الحوادث البحرية، مما يجعل رسوم القطر المفروضة لصالح الدولة جزءاً من الحقوق الممتازة، لكن إذا كانت القاطرات غير مملوكة للدولة أو تعمل خارج نطاق القطر الإجباري، فإن أجرة القطر لا تُعتبر ديوناً ممتازة، بل ثمناً للخدمة المقدمة.

الحق الممتاز يتعلق بالرسوم المستحقة للهيئات عن خدمات القاطرات المملوكة لها، وفي حال كانت القاطرة غير مملوكة للهيئة، فإن أجرة القطر لا تُعتبر حقاً ممتازاً.

ومع ذلك، إذا تم القطر في البحر، فإن الأجرة تكون ممتازة وفقاً لما نصت عليه الفقرة الخامسة من المادة الأولى من القانون المصري **رقم 35 لسنة 1951** ، والتي تتعلق بالعقود المبرمة خارج الميناء الأصلي.

أما إذا كانت المقطورة صندلاً أو غيره، فإنها تخضع لأحكام القانون المدني ، حيث يمكن لمجهز القطر الحصول على امتياز إذا أنفق مبالغ للحفاظ على العائمة أو ترميمها، وفقاً للمادة **1140** من القانون المدني المصري.

القانون رقم**35** لسنة **1951** نص على أن مكافآت المساعدة والإنقاذ المستحقة في عملية القطر تُعتبر من الديون الممتازة. كما أن الفقرة الثانية من المادة **29** من قانون التجارة البحرية المصري الحالي تمنح امتيازاً من المرتبة الثانية على السفينة المقطورة وأجرة نقلها. بالإضافة إلى ذلك، أكد القانون **رقم 8** لسنة **1990** الخاص بالتجارة البحرية على أن المكافآت المستحقة عن الإنقاذ والمساعدة تُعتبر حقوقاً ممتازة، مما يمنح الدائن ميزة تتبع السفينة في أي مكان، وهو ما يميز التشريع المصري عن التشريع الإنجليزي في هذا السياق.

[1] - محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص114, فايز نعيم رضوان: **الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية** وفقا للقانون رقم8 سنة1990، ط3، د د ن، د س ن، ص173.

بالتالي، فإن ضمانات استحقاق أجرة القطر تعتمد على تصنيف الديون الممتازة وحقوق الامتياز البحرية، بالإضافة إلى القوانين المنظمة لهذه العمليات.

ومنه نستخلص أنه عند تنفيذ عملية القطر، وحال التداخل بين عقد القطر والظروف الاستثنائية وثبوت حالة المساعدة البحرية، فهنا تكون مكافأة المساعدة من حقوق الامتياز.

2- الحجز التحفظي كضمان لاستحقاق أجرة القطر[1]:

الحجز التحفظي يُعتبر وسيلة قانونية تهدف إلى منع المدين من التصرف في المال المحجوز بما قد يضر بحقوق الدائنين[2]، حيث أن هذا النوع من الحجز لا يؤدي بذاته إلى بيع المال المحجوز أو استيفاء دين الدائن منه، بل يهدف فقط إلى وضع الأموال المنقولة التي يملكها المدين تحت يد القضاء لمنعه من التصرف فيها بشكل يضر بالحاجز.

وتبرز أهمية الحجز التحفظي في ضمان حقوق الدائن وحث المدين على الوفاء بالتزاماته.

في إطار التشريعات الحديثة، اهتم المشرع بتنظيم الحجز التحفظي على السفن بشكل خاص ،على سبيل المثال تدخل المشرع الفرنسي في **أكتوبر 2010** لتنقيح نصوص الكتاب الثاني من تقنين التجارة الفرنسي، حيث نظم الحجز التحفظي والتنفيذي على السفن بمقتضى المادتين **70 و71**.

أما في التشريع المصري، فقد أجاز الحجز التحفظي على السفن حتى لو كانت متأهبة للسفر، بشرط أن يكون هذا الحجز وفاءً لدين بحري.[3]

وفقاً للمادة **60 ق.ت.ب.م**، يُشترط لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة أن يكون الدين المطلوب بحرياً، وأن تكون السفينة المطلوب توقيع الحجز عليها مرتبطة بهذا الدين أو مملوكة للمدين وقت نشوء الدين.

---

[1] -أنظر الملاحق، قضية تخص حجز تحفظي تم في ميناء سكيكدة، ص124.

[2] أحمد بركات مصطفى: **الحجز التحفظي على السفن**، دراسة في اتفاقية جنيف12 مارس 1999م، والقانون الفرنسي والمصري، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 2013، ص3.

[3] - عبد الفتاح ترك، **الحجز التحفظي على السفينة**، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية،2005، ص16.

وقد حددت نفس المادة قائمة مغلقة تضم **19** سبباً يُعتبر الدين البحري ناشئاً عنها ،ومن بينها قطر السفينة في الفقرة العاشرة.

كما تناولت **اتفاقية جنيف 1999** في مادتها الأولى تعريف الدين البحري ، حيث أدرجت أسباباً مثل الأضرار الناتجة عن استغلال السفينة، عمليات الإنقاذ، النفقات المتعلقة برفع السفن الغارقة، عقود النقل، القطر، الإرشاد، وغيرها من الأسباب التي تؤدي إلى نشوء دين بحري.

حيث أن السفينة تُعتبر من الأموال المنقولة، لكنها لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الحاجز بسبب قيمتها الكبيرة ودورها المهم في التجارة البحرية والاقتصاد القومي.

ولهذا السبب، وضع المشرع المصري تنظيماً خاصاً للحجز التحفظي على السفن ،كما ورد في المادتين **61** و**62** من قانون التجارة البحرية، هذا التنظيم يعكس أهمية الحفاظ على الاستثمار البحري، حيث يُعتبر الدين البحري ديناً ناشئاً عن استغلال السفينة أو بمناسبته.

بناءا على ما تقدم، تعد أجرة القطر دينا بحريا مستحقا يحق للدائن توقيع الحجز التحفظي على السفينة المقطورة وفاءا لهذا الدين، وذلك ضمن نطاق الأسباب التي حددتها المادة **60**من قانون التجارة البحرية و**اتفاقية جنيف 1999.**[1]

رابعا: الأجور الإضافية.[2]

إذا قامت السفينة القاطرة بمساعدة السفينة المقطورة التي هي في حالة خطر أثناء تنفيذ العملية أي عملية القطر. هل تستحق القاطرة أجرا إضافيا أم لا تستحق على اعتبار وجود اتفاق سابق ترتبط به القاطرة مع المقطورة؟

للإجابة عن هذا التساؤل ينبغي أن نفرق بين مسألتين يكون مناطهما قيام السفينة القاطرة بتقديم خدمات عادية أو خدمات استثنائية، فإذا قامت السفينة القاطرة بتقديم خدمات

[1] علاء الدين عبد المجيد، مرجع سابق، ص 239.
[2] -اعتدال عبد الباقي أبو الغصب، مرجع سابق، ص 142 وما يليها.

استثنائية لا يمكن اعتبارها متممة لعملية القطر فأنها تستحق مكافأة عن هذه المساعدة ولا يكفي القول أن ثمة خطر يحدق بالسفينة المقطورة لاعتبار إن ما تقوم به السفينة القاطرة انقاذا بحريا وإنما يلزم أن يكون ما تقدمه السفينة القاطرة من خدمات هي خدمات استثنائية لا تدخل ضمن التنفيذ العادي لعقد القطر وذلك إن أعمال الإنقاذ العادية تدخل في التزامات السفينة القاطرة، ولأن عقد القطر لا يلزم السفينة القاطرة بتقديم مثل هذه الخدمات الاستثنائية أي القاطرة تتصرف باعتبارها من الغير ومن ثم تستحق المكافأة.

وفي هذا المجال نص المشرع العراقي في تعليمات الموانئ **رقم (1) لسنة 1990** في المادة **120**منها على ما يأتي: لا تشمل أجور القطر أية خدمات إضافية تؤديها الساحبة للسفن الجانحة أو السفن التي تكون في حالة الخطر والحالات الطارئة.

كذلك فقد نص المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الجديد في المادة 308منه على ما يأتي: "في حالة القطر لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف السفينة التي تقوم بهذه العملية، من إنقاذ السفينة التي تقطر أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر".

كذلك نص المشرع السعودي في تعليمات الموانئ على ألا تشمل أجور القطر المنصوص عليها في التعرفة أية خدمات إضافية تؤديها القاطرات للسفن الجانحة أو السفن في حالات الخطر والحالات الطارئة.

ونفس المبدأ قرره المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية **الأردني رقم 12لسنة 1972 في المادة 251** إذ جاء فيها: "لا يحق أي جعل للسفينة القاطرة عن إسعافها أو إنقاذها المقطورة بها أو لحمولتها مالم تقم بإعمال خارقة للعادة لا يمكن اعتبارها تنفيذاً لعقد القطر".

وتبنى المشرع الكويتي نفس التوجه وذلك في قانون التجارة البحرية الكويتي **رقم2** لسنة **1980**في **المادة 237** بقولها "في حالة القطر أو الإرشاد لا تستحق أي مكافأة السفينة التي تقوم بهذه العملية عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو ترشدها

أو البضائع الموجودة عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة أو المرشدة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر والإرشاد".

كذلك المشرع القطري بقانون التجارة البحرية القطري **رقم 15** لسنة **1980** قرر مسألة عدم استحقاق المكافأة في حالة تقديم الخدمات العادية في المادة **200** التي جاء فيها " في حالة القطر أو الإرشاد لا تستحق أي مكافأة للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو ترشدها أو البضائع الموجودة عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة أو سفينة الإرشاد بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر والإرشاد".

وهذا النص مشابه تماماً النص السابق وكذلك نص **المادة 201** من قانون التجارة البحرية البحريني **رقم 23 لسنة 1982**.

ونرى كذلك اتفاق المشرع العماني مع من سبقه من مشرعين في إقرار المبدأ المتقدم إذ ضمن قانون البحري **رقم 35 لسنة 1981** وذلك في المادة **503** التي جاء فيها: "لا تستحق السفينة القاطرة أعمال المساعدة أو الإنقاذ التي تقدمها للسفينة المقطورة أو لحمولتها وذلك استثناء الخدمات الاستثنائية التي تقدمها السفينة القاطرة ولا يمكن اعتبارها ضمن الالتزامات الأصلية بمقتضى عقد القطر".

وأن الأحكام السابقة جميعها هي تطبيق لأحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة في بروكسل في **23/09/1910** والمعدلة ببروتوكول **26/05/1967**. إذ نصت المادة **4** من المعاهدة المذكورة على الآتي: " لا يكون للقاطرة الحق في أي أجرعن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعد تنفيذا لعقد القطر".

المبحث الثاني: المسؤولية والدعاوى الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.

تُثير المسؤولية القانونية الناشئة عن تنفيذ عمليات القطر البحري جملة من الإشكالات ذات الأبعاد النظرية والعملية، من أبرزها تحديد طبيعة هذه المسؤولية وحدود نطاقها والأساس القانوني الذي يستند إليه.[1]

وتقوم هذه المسؤولية على العلاقة التعاقدية التي تنشأ بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بموجب عقد القطر، والذي يمثل الأساس القانوني المنشئ للالتزامات المتبادلة بين الطرفين، والتي يلتزم كل منهما بتنفيذها وفقًا لما ورد في العقد.

ويُعد الإخلال بأي من هذه الالتزامات سبباً لنشوء المسؤولية التعاقدية، وما يترتب عنها من آثار قانونية، تبعاً لطبيعة الإخلال ومدى الضرر المترتب عليه.

وفي هذا الإطار، يُطرح التساؤل حول الطرف الذي يتحمل تبعة الأضرار الناجمة عن عملية القطر، ومدى مسؤولية كل من مجهز السفينة القاطرة أو ربانها أو مالك السفينة المقطورة، كما يثور التساؤل بشأن الجهة القضائية المختصة بالفصل في المنازعات التي قد تنشأ نتيجة هذه المسؤولية، وهو ما يستدعي دراسة دقيقة للإطار القانوني المنظم لهذه العلاقة، سواء من خلال التشريعات الوطنية أو آراء الفقه والقضاء وحيال هذا سنتطرق في المطلب الأول إلى المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عمليات القطر. وفي المبحث الثاني سنتطرق لدعاوى الناشئة عن تنفيذ عمليات القطر.

[1] - أنظر إلى الملحق، ص120.

المطلب الأول: المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.

إذا وقع تصادم بين منشأتين عائمتين، وكانت إحداهما سفينة مرتبطة بعقد قطر سابق ، فإن أحكام التصادم البحري لا تُطبق، وإنما تُستبعد لصالح أحكام العقد الذي ينظم العلاقة بين الطرفين، وفقًا لمبدأ "العقد شريعة المتعاقدين".

[1]وبناءً على ذلك، فإن وقوع حادث التصادم أثناء تنفيذ عقد القطر يقتضي أن تُحدّد المسؤولية استنادًا إلى البنود التي يتضمنها ذلك العقد. وغالبًا ما تعتمد شركات القطر البحري عقودًا نموذجية تتضمن شروطًا جوهرية تهدف إلى تحميل السفينة المقطورة المسؤولية عن كافة الأخطار والحوادث، وفي هذا السياق تتضمن بعض العقود شروطا تفصيلية تحدد ما يلي:

1. من يتولى إدارة عملية القطر.
2. من يتحمل الخسائر اللاحقة بالسفينة القاطرة أو المقطورة.
3. من يتحمل المسؤولية تجاه الغير في حال وقوع أضرار.

وقد ميّز المشرع الجزائري بين نوعين من المسؤولية في هذا المجال: المسؤولية العقدية التي تنظم العلاقة بين طرفي العقد، أي بين القاطرة والمقطورة والمسؤولية التقصيرية، التي تقوم تجاه الغير أي الأشخاص أو الممتلكات التي لا تربطها علاقة تعاقدية مع السفن المتورطة في عملية القطر.[2]

وقد خصّ ق.ب.ج هاتين المسألتين (إدارة عملية القطر والمسؤولية عن الأضرار أثناء التنفيذ) بالتنظيم في المادتين **866** و**867** منه.

فقد نصت المادة **866** من ق ب ج على ما يلي:

[1] اعتدال عبد الباقي العضب، مرجع سابق، ص 144.
[2] بن موفق نعيمة، مرجع سابق، ص 231.

" تتم عمليات القطر تحت ادارة ربان السفينة المقطورة وتبعا لذلك، يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير.

كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهز السفينة المقطورة الا إذا ثبت خطأ السفينة القاطرة."

ويُستشف من هذا النص أن إدارة عملية القطر، في الأصل تعود إلى ربان السفينة المقطورة ، ويترتب على ذلك أن ربان السفينة القاطرة يصبح تابعًا له من الناحية الملاحية، ما يؤدي إلى تحميل السفينة المقطورة وتحديداً مجهزها المسؤولية عن أي أضرار قد تقع أثناء تنفيذ عملية القطر، مالم يثبت وجود خطأ صادر عن السفينة القاطرة، غير أن هذه المسؤولية المقررة قانوناً على عاتق السفينة المقطورة ليست مطلقة، إذ يجوز الاتفاق على خلافها صراحة وكتابةً، وهذا ما أكدته المادة **867** من ق.ب.ج التي جاء فيها: "يجوز للأطراف، بناء على اتفاق صريح ومكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر.

وفي هذه الحالة تكون الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر على عاتق مجهز السفينة القاطرة إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة."

وعليه، فإن المشرع الجزائري وإن كان قد جعل إدارة عملية القطر مسؤولية السفينة المقطورة كأصل عام، إلا أنه أجاز لطرفي العقد الاتفاق كتابةً على إسناد هذه الإدارة لربان السفينة القاطرة، وهو ما يترتب عليه أيضاً نقل المسؤولية القانونية عن الأضرار إليها ، مع احتفاظ مجهز السفينة القاطرة بحق دفع هذه المسؤولية بإثبات خطأ السفينة المقطورة.[1]

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم يُميّز، في مجال المسؤولية، بين عمليات القطر التي تتم داخل الموانئ وتلك التي تتم خارجها، وهو ما يُخالف ما ورد في بعض التشريعات المقارنة، مثل القانون المصري (المادة **279**) والقانون الفرنسي(المادة **26**)، اللذين فرّقا بين الحالتين، حيث حمّلا السفينة المقطورة المسؤولية عن الأضرار الواقعة

[1] محمود شحماط، مرجع سابق، ص 112.

داخل الميناء، في حين تقع المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن القطر في عرض البحر على عاتق السفينة القاطرة، ما لم يثبت خطأ السفينة المقطورة، ومع ذلك أجاز كلا التشريعين الاتفاق الصريح بين الأطراف على إسناد إدارة القطر للسفينة المقطورة وبالتالي تحميلها المسؤولية.[1]

وتقوم هذه التفرقة، [2]التي اعتمدها المشرعان المصري والفرنسي، على اعتبارات العملية، حيث أن القطر في عرض البحر غالبًا ما يكون نتيجة عجز السفينة المقطورة عن الحركة الذاتية، مما يستدعي إسناد إدارة العملية إلى ربان السفينة القاطرة، فيحتمل مجهز هذه الأخيرة المسؤولية، أما القطر داخل الموانئ فهو غالباً ما يكون لأغراض المناورة إذ تكون السفينة المقطورة مجهزة بطاقم وقوة دفع ذاتية، ما يُبقيها خاضعة لتوجيهات ربان السفينة المقطور، وبالتالي تقع المسؤولية عليها، أما في حال وقوع ضرر ناتج عن قوة قاهرة أثناء عملية القطر فقد أجاز المشرع الجزائري بموجب المادة **868** على أنه: "إذا لحقت أضرار بالسفينة المقطورة أو القاطرة وكانت هذه الأضرار ناتجة عن حالة القوة القاهرة، جاز لمجهزي السفينتين اعفاء بعضهما عن كل تعويض ناتج عن الأضرار".

وفيما يتعلق بالأضرار اللاحقة بالغير، أي بالأشخاص أو الممتلكات غير المرتبطين بعقد القطر، فقد نظم المشرع الجزائري هذه المسألة في المادة **869** من ق.ب.ج، التي تم التطرق لها سابقا حيث يُلاحظ من خلال نصها أن المشرع قدّم مصلحة الغير المتضرر على مصلحة طرفي العقد، من خلال إقرار مسؤولية تضامنية على السفينتين، لا يمكن دفعها إلا بإثبات وجود خطأ من الغير أو توافر حالة القوة القاهرة، وعليه إذا وقع تصادم أثناء عملية القطر أدى إلى إتلاف سفينة أخرى راسية بالميناء فإن المسؤولية التضامنية تقع على كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة.

[1]- كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، 1997، ص 848.
[2]- مريم درويش، مرجع سابق، ص ص 172،173.

وتجد هذه المسؤولية التضامنية أساسها في المصالحة المشتركة لطرفين: فالسفينة القاطرة تهدف إلى تحصيل الأجرة المتفق عليها في حين تهدف السفينة المقطورة إلى دخول أو مغادرة الميناء في الموعد المناسب كما أن تنفيذ عملية القطر يفرض بطبيعته تعاوناً فعلياً بين الطرفين، ومع ذلك يمكن لكل من مجهزي السفينتين دفع هذه المسؤولية التضامنية بطريقتين: إما بإثبات أن الضرر نتج عن خطأ من الغير أو بالتمسك بحالة القوة القاهرة ، شريطة أن يُثبت أن الضرر كان حتمي الوقوع نتيجة لهذه الحالة. [1]

الفرع الأول: المسؤولية العقدية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.

إن المسؤولية العقدية الناشئة عن عمليات القطر البحري، تعتبر من أبرز الجوانب القانونية التي يُثيرها النظام القانوني لهذه العمليات، والتي تنشأ عن طريق عقد ينظم العلاقة بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، ويفضي الإخلال بالالتزامات المترتبة عن العقد إلى قيام المسؤولية العقدية.

وعلى هذا يتحدد نطاق المسؤولية في هذا السياق بحدود تنفيذ عقد القطر، إذ لا يمكن رسم حدود هذه المسؤولية وتحديد مدتها إلا من خلال تحديد الأعمال ونهايتها، وتُعد عبارة "**تنفيذ العمليات**" الإطار الذي يبدأ به تنفيذ العقد وينتهي عند اكتمال تنفيذه.

وتكمن أهمية هذا التحديد في التمييز بين المسؤولية العقدية، التي لا تسري إلا على العمليات التي تنفذ في إطار عقد القطر، وبين العمليات الأخرى التي تخضع بحسب طبيعتها إما لأحكام المسؤولية التقصيرية، أو للقواعد الخاصة بالتصادم البحري، أو لأي قواعد قانونية لاحقة تُنظّم تلك الواقعة.[2]

[1] في هذه الحالة يمكننا الرجوع إلى القواعد العامة وبالضبط نص المادة 127 من القانون المدني الجزائري والتي تنص على أنه: "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث فجائي أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو الخطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاقي خالف ذلك."

[2] علاء الدين عبد المجيد، مرجع سابق، ص 311.

أولا: الربط بين المسؤولية العقدية وإدارة عمليات القطر.

تُعد العلاقة القائمة بين مجهز السفينة القاطرة والسفينة المقطورة علاقة تعاقدية تترتب عنها مسؤولية عقدية تنشأ بموجب العقد المبرم بين الطرفين، وتقوم هذه المسؤولية إذا أخل أي منهما بالالتزامات التي يفرضها ذلك العقد. وقد تناول المشرع الجزائري على غرار بعض التشريعات المقارنة، تحديد المسؤولية الناشئة عن إدارة عمليات القطر البحري، حيث نصت المادة **866** فـ**2** من ق.ب.ج على ما يلي:

"كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهز السفينة المقطورة إلا إذا ثبت خطأ السفينة القاطرة."

ويستخلص من هذا النص أن المشرع يمنح ربان السفينة المقطورة سلطة التوجيه والرقابة على ربان السفينة القاطرة، مما يجعل مجهز السفينة المقطورة مسؤولا عن الأضرار التي قد تقع أثناء عملية القطر.

غير أنه يمكن له دفع هذه المسؤولية عنه إذا أثبت أن الضرر نجم عن خطأ مجهز السفينة المقطورة مسؤولاً عن الأضرار التي قد تقع أثناء عملية القطر غير أنه يمكن له دفع هذه المسؤولية عنه إذا أثبت أن الضرر نجم عن خطأ مجهز السفينة القاطرة أو أحد أفراد طاقمها.

وفي المقابل نلاحظ أن بعض التشريعات المقارنة ومنها التشريع المصري، قد ميزت في تحديد المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن القطر البحري بحسب ما إذا كانت العملية داخل الميناء أو خارجه. ففي الحالة الأولى أي داخل الميناء تكون المسؤولية على عاتق السفينة المقطورة، وهو ذات التوجه الذي تبناه المشرع الجزائري. أما إذا تم تنفيذ عملية

القطر خارج الميناء أو في عرض البحر، فإن المسؤولية تقع على عاتق السفينة القاطرة[1] وهذا ما أكدته المادة 280 من قانون المصري والتي نصت على أنه:

"إذ اتفق الطرفان على أن تكون إدارة القطر بالنسبة للمقطورة وفق اتفاق صريح ، فإن المسؤولية تكون على عاتق السفينة، ولا يكون لها الرجوع على السفينة القاطرة حتى لو كانت سبباً في إحداث الضرر نتيجة خطأ مجهزها لوجود الاتفاق الصريح."[2]

كذلك قد تطرق الأستاذ "Yves TASSEL" إلى "**مبدأ الربط بين إدارة عمليات القطر والمسؤولية**"، إذ يقول:" يجب اعتماد ربط إدارة العمليات بأحكام المسؤولية....."[3]

أما بالنسبة للمشرع الجزائري، فقد أورد في المادة **867** من ق.ب.ج السابقة الذكر ، وعلى هذا فقد أجاز المشرع للطرفين تنظيم العلاقة التعاقدية بينهما وفقًا لا تفاق مكتوب وصريح، يمنح بوجبه لمجهز السفينة القاطرة سلطة الإشراف والقيادة، وفي هذه الحالة يتحمل هذا الأخير المسؤولية عن الأضرار الناجمة أثناء عملية القطر، إلا إذا ثبت أن الخطأ صدر من السفينة المقطورة.

غير أن المشرع الجزائري لم يفصل بدقة بين حالات الخطأ والضرر، بل كتفي بتحديد الجهة المسؤولة بناءً على إثبات الخطأ، ففي حال ثبت خطأ السفينة المقطورة، تتحمل هذه الأخيرة تبعات الضرر، أمام إذا لم يثبت الخطأ من جهتها، فإن المسؤولية تعود على السفينة القاطرة، وعلى خلاف هذا نجد المشرع المصري قد اعتمد نهجًا أكثر وضوحًا

---

[1] حياة بن عيسى، الخدمات الميناائية المقدمة للسفن وأثرها على أمن وسلامة الملاحة البحرية، المجلة القانونية البحرية والنقل، جامعة تلمسان، ع الثاني، 2014، ص 94. الموقع WWW. ASJP. Cerist. Dz

[2] -تم تعديل هذه المادة أثناء مناقشة مشروع القانون في مجلس الشعب. أحد التعديلات البارزة كان إضافة كلمة "حدود" إلى عبارة "خارج الموانئ" لتصبح "خارج حدود الموانئ"، وذلك لتوضيح أن نطاق القطر يشمل المناطق الإرشادية المحيطة بالموانئ، وليس فقط داخلها. كما تم حذف بعض العبارات التي كانت تشير إلى إمكانية إعفاء السفينة القاطرة من المسؤولية إذا أثبتت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة القاطرة من المسؤولية إذا أثبتت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة، وذلك لتأكيد مسؤولية السفينة القاطرة عن الأضرار أثناء عملية القطر خارج الموانئ، ما لم يتم الاتفاق الصريح على خلاف ذلك، نظر: حُماة الحق- محامي الأردن، القطر والإرشاد البحري، الموقع:
WWW.Jordan- lawyer. Com/2021/09/15/ towing – and- marine- guidance- contracts.،
15سبتمبر2021، تاريخ الاطلاع: 01 ماي 2025.

[3] -Yves TASSEL :Remorquage, Jurés-classeur commercial (JC com.) , 1990, Fascicule1250, N°104, P17.

، حيث ربط تحديد المسؤولية باتفاق الأطراف، فإذا تم الاتفاق صراحة على أن تتحمل السفينة المقطورة المسؤولية، فإنها تظل مسؤولة حتى ولو كان مجهز السفينة القاطرة هو المتسبب في الضرر، مادام الاتفاق قد حسم الأمر صراحة.[1]

أ – إدارة عمليات القطر داخل الموانئ.

الأصل في إدارة عمليات القطر داخل الموانئ أنها منوطة بالسفينة المقطورة، وتقوم على مسؤوليتها، مالم يثبت عكس ذلك، فإذا وقع ضرر أثناء تنفيذ عملية القطر، فلا تُحمل القاطرة المسؤولية عن السفينة المقطورة، إلا إذا ثبت أن مجهز السفينة المقطورة لم يرتكب خطأ، وأن الخطأ جاء من طرف القاطرة.

ويرجع هذا المبدأ إلى أن القاطرة تؤذي عملاً لصالح السفينة المقطورة وتحت إشرافها، ويُلاحظ أن التزام مجهز القاطرة لا يعد التزاماً بتحقيق نتيجة وإنما هو التزام ببدل عناية أثناء تنفيذ عملية القطر،[2] ومن ثم لا يمكن تحميله المسؤولية تلقائيًا عند حدوث ضرر مالم يتم إثبات الخطأ في جانبه والعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر الواقع.

ويُستفاد من بعض العقود والنماذج المعتمدة في مجال القطر البحري، أن المجهز قد يُعفى أحيانًا من المسؤولية عن الأضرار التي تقع أثناء تنفيذ عملية القطر وذلك بموجب شروط صريحة في العقد، حيث عرضت أمام المحكمة العليا قضية تتعلق بالقطر البحري وعولجت على مستوى الغرفة التجارية والبحرية لدى المحكمة العليا وقد تم الفصل فيها.

النزاع نشأ بين مؤسسة ميناء الجزائر وشركة "هيبورك شيبّينغ" بسبب اصطدام وقع للسفينة الساحبة **(ب)** أثناء مغادرتها الميناء يوم **11 سبتمبر2004**، دون أن تبدي الشركة أي تحفظ أو تطلب خبرة وقتها، لاحقا بتاريخ **19 سبتمبر2004**، ذكرت الشركة وقوع الحادث، وقدمت فاتورة إصلاح مؤرخة في **28 ديسمبر2005** ، كما طالبت بتعويض عما فاتها من كسب للفترة ما بين **26 ماي 2005** و**02 جوان 2006**، رغم أن المطالبة جاءت

[1] مريم درويش، مرجع سابق، ص 180.
[2] رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص190.

قبل نهاية تلك الفترة وقد قدم عقد إيجار مؤقت للسفن البديلة، إلا أنها لا تتحمل التزامات تعاقدية مباشرة، عرض النزاع على محكمة سيدي أحمد، التي قضت بتعويض قدره **1,395,595**دج دون اجراء خبرة، بناء على المواد **277.283.289**، أي أحكام التصادم البحري، من ق.ب.ج، وعند الاستئناف خُفّض المبلغ إلى **130, 000**دج وطعن في الحكم أمام المحكمة العليا أساس خطأ في تطبيق القانون، مطالبين بتطبيق المادة **866** ق.ب.ج. فقبلت المحكمة العليا الطعن شكلاً، واعتبرت أن هناك خطأ في القانون، خاصة بعد اعتراف مجهز السفينة بخطئه وأسقطت التعويض. واعتبرت أن الأضرار المادية تثبت بالفواتير ، أما تعويض التوقف فيُقدّر من قبل القضاة، ورفضت الطعن موضوعاً مع تحميل الجهة الطاعنة كافة المصاريف.[1]

وعلى هذا فقد أشار القضاء المصري، إلى هذا الاتجاه، كما أدرجت هذه الشروط في العديد من العقود الخاصة بقطر السفن داخل الموانئ، ومنها عقود موانئ الاسكندرية والسويس، وكذلك لائحة الملاحة بقناة السويس والتي تنص على إعفاء القاطرة من كل الالتزامات في حالة توفر هذه الشروط وقد نصت المادة **278** من قانون التجارة البحرية رقم **8** لسنة **1990** على أنه:

" تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر".[2]

ب- إدارة عمليات القطر البحري خارج الموانئ.

لم يتضمن التشريع الجزائري نصوصاً صريحة تنظم إدارة عمليات القطر البحري خارج الموانئ، سواء من حيث تحديد المسؤولية بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة ، أو من حيث تنظيم مسؤولية أي منهما اتجاه الغير. غير أن العرف البحري استقر على أن قيادة عملية القطر تكون مرتبطة عادة بالسفينة القاطرة، مما يجعل مجهزها مسؤولاً

[1] - القرار الصادر بتاريخ 2010/02/04، ملف رقم 612473، المجلة القضائية، ع الأول، 2011، ص210.
[2]- علاء الدين عبد المجيد، مرجع سابق، ص250.

عن كافة الأضرار التي قد تنشأ أثناء تنفيذ عملية القطر، مالم يثبت أن الضرر يعود إلى الخطأ الصادر عن السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة تنتقل المسؤولية إلى مجهزها. ويُستفاد من ذلك أن ربان السفينة القاطرة يتولى فعلياً مهمة التوجيه والإشراف على عملية القطر خارج حدود الموانئ.[1]

وفي الغالب تُنفّذ عمليات القطر خارج الموانئ بسبب عجز السفينة المقطورة عن الإبحار الذاتي مما يفرض على ربان السفينة القاطرة مسؤولية تسيير العملية ويترتب على ذلك أن يتحمل مجهزها التبعية الكاملة عن كافة الأضرار التي قد تلحق بالسفينة القاطرة أو المقطورة أو بما تحمله من بضائع أو أشخاص، أو تلك التي تصيب الغير أثناء العملية[2] ، ومع ذلك يجوز لمجهز السفينة القاطرة دفع المسؤولية المنسوبة إليه إذا تمكن من إثبات أن الضرر ناتج عن الخطأ السفينة المقطورة أو أحد أفراد طاقمها، وهو ما يُعد قرينة قانونية معترفاً بها كما يمكنه التمسك بوجود سبب أجنبي أدى إلى الضرر، سواء كان هذا السبب مرتبطاً بمجهز السفينة المقطورة أو بالغير. وفي جميع الحالات يقع عبء الإثبات على عاتق مجهز السفينة القاطرة باعتبارها المسؤول الأصلي عن الأضرار الناتجة عن عملية القطر خارج الميناء، كما قد يكون هناك اتفاق صريح بين مجهزي السفينتين القاطرة والمقطورة على اسناد قيادة عملية القطر إلى ربان السفينة المقطورة، وهنا تنتقل المسؤولية إلى مجهز هذه الأخيرة عن كافة الأضرار التي تنشأ أثناء القطر، ولا يُشترط أن يكون هذا الاتفاق مكتوباً بل يكفي أن يكون صريحاً، وهذا راجع إلى صعوبة التوثيق في عرض البحر.

وعلى هذا فقد ربط المشرع المصري المسؤولية بمسألة إدارة عمليات القطر ، فإذا اتفق الطرفان على أن يتولى مجهز القاطرة إدارة العملية، فإنه يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تقع نتيجة تنفيذ عملية القطر، سواء وقعت للغير أو لسفينة المقطورة أي لا توجد علاقة تبعية بين السفينتين القاطرة والمقطورة وقد نظم المشرع المصري تنفيذ

[1]- إيمان فتحي حسن الجميل، مرجع سابق، ص116.
[2] - كمال حمدي، مرجع سابق، ص ص849،848.

عملية القطر خارج حدود الموانئ وذلك من خلال نص المادة **279** من قانون التجارة البحرية:

"تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة ".

كما قد أضافة المادة **280** في فقرتها الثانية على أنه:" ويجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر."

وبمقتضى هذا النص أن مجهز السفينة المقطورة سوف يكون في هذه الحالة هو المسؤول وده عن كل الأضرار التي يمكن أن تلحق بالأشخاص أو الأموال أثناء عملية القطر، دون الرجوع على مجهز السفينة القاطرة بأي تعويض حتى لو كانت هي المسؤولة عن الأضرار.[1]

ثانيا: أساس المسؤولية العقدية الناشئة عن عمليات القطر.

يتضح من خلال نص المادتين **866** و**867** من ق.ب.ج ، أن المشرع قد تبنّى نظامًا موحدًا في تحديد المسؤولية، سواء في الحالات التي تُشكل القاعدة العامة أو تلك التي تُمثّل استثناءً وفقًا لما تم بيانه سابقًا، وتُبنى المسؤولية ضمن نطاق عقد القطر على أساس الخطأ المفترض، حيث تُلقى على عاتق الطرف الذي يتولى إدارة عملية القطر[2] لاسيما عند إصدار الأوامر أو ربط حبال القطر أو إجراء المناورات اللازمة لإتمام العملية إلا أنه وبمجرد إثبات الخطأ من جانب المتعاقد الآخر، تنتفي المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض، وتُستبدل بالمسؤولية القائمة على الفعل الشخصي مما يخرج عن نطاق المسؤولية

[1] إيمان فتحي حسن الجميل، مرجع سابق، ص 117

[2] René RODIERE, op.cit. P372.

عن فعل الغير وعليه فإن الطرف الذي يتولى إدارة الطرف الآخر.[1] ومن خلال ذلك يُستنتج أنه في حال وجود اتفاق صريح بشأن إدارة عمليات القطر، فإن السفينة المقطورة تكون مسؤولة قانوناً عن الأضرار التي تلحق بأحد المتعاقدين أثناء تنفيذ العملية ولا يمكن دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ السفينة القاطرة.

إما في حال وجود اتفاق مكتوب يُثبت أن إدارة العملية موكلة للسفينة القاطرة ، فإن هذا الاتفاق يُعد قرينة على قيام مسؤولية مجهزها، الذي يمكنه بدوره التحرر من هذه المسؤولية بإثبات خطأ السفينة المقطورة، ويُعزى هذا التنظيم إلى اعتداد المشرع بالدور الإيجابي الذي يؤديه ربان السفينة وطاقمها عند وضعهم تحت إدارة السفينة الأخرى ، حيث قد يرتكب أحد أفراد الطاقم خطأ ينجم عنه ضرر يستوجب التعويض، مما يتيح لمجهز السفينة التي تتولى الإدارة دفع المسؤولية عنه بموجب القرينة التي أقرها القانون.[2]

وقد راعى المشرع الجزائري، عند تنظيمه لأحكام المسؤولية حيث أن العلاقة الوثيقة بين إدارة عمليات القطر والمسؤولية الناشئة عن تنفيذها، فقرّر مبدأ تحميل المسؤولية لطرف الذي يتولى فعلياً إدارة العملية، دون أن يتطرق إلى فرض المسؤولية في حالة احتفاظ كل من السفينتين القاطرة والمقطورة بحرية القيادة والعمل، كما هو الحال في بعض التشريعات الأخر.

ويُعد "**مبدأ ربط إدارة العملية بالمسؤولية**" مبدأ مقبولاً فقهياً، حيث يرى بعض الفقهاء ضرورة التلازم بين من يدير العمليات ومن يتحمل تبعاتها.

كما استلهم المشرع الجزائري هذا التنظيم من الاجتهاد القضائي الفرنسي، خاصة ما ستقر عليه قضاء محكمة النقض الفرنسي من اعتبار الشروط الشكلية وحدها كقرينة على تولي السفينة المقطورة لإدارة العمليات بل يشترط ضرورة النظر في مدى الدور الفعال الذي تؤديه السفينة القاطرة.

---

[1]- بن موفق نعيمة، مرجع سابق، ص 94.

[2]- هاني دويدار، مرجع سابق، ص537.

وعليه فإن المشرع لم يفرق بين أحكام المسؤولية وبين عمليات القطر التي تتم داخل الموانئ وتلك التي تقع خارجها، حيث لم يعتمد على المعيار الجغرافي لتحديد الجهة المتولية للإدارة على خلاف ما ذهبت إليه غالبية التشريعات الأخرى، حيث أن تبني المعيار الجغرافي في تحديد المسؤولية الناشئة عن عمليات القطر البحري ينعكس بوضوح على نطاق تطبيق أحكام الفقرة الرابعة من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل لسنة **1969**، الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط.

إذ إن تطبيق هذه الأحكام يقتضي إثبات تبعية السفينة القاطرة لسفينة المقطورة في حال وقوع تلوث أثناء تنفيذ عملية القطر، إلا أن الاعتماد على المعيار الجغرافي يؤذي إلى قصر تحديد المسؤولية عن الأضرار مكان وقوع الحادث، دون النظر إلى العلاقة التبعية بين طاقم السفينة القاطرة وطاقم السفينة المقطورة، مما يقضي عملياً إمكانية تطبيق الاتفاقية في الأنظمة القانونية التي تبنت هذا المعيار.[1]

وفي هذا السياق، نصت المادة**866** من **ق.ب.ج** على أن الأصل في إدارة عمليات القطر تعود لربان السفينة المقطورة. وطبقًا للفقرة الأولى من هذه المادة، تُؤدي السفينة القاطرة خدماتها تحت إشراف وتوجيه ربان السفينة المقطورة، حيث يلتزم ربان السفينة القاطرة بتنفيذ الأوامر الملاحية التي تصدر عن ربان السفينة المقطورة، أما الفقرة الثانية من ذات المادة فقد جاءت لتؤكّد ارتباط المسؤولية بإدارة عملية القطر، إذ قررت أن مجهز السفينة المقطورة يكون مسؤولاً عن جميع الأضرار التي قد تقع أثناء تنفيذ عملية القطر ، طالما أن الإدارة الفعلية للعملية تعود لسفينة ليشمل الأضرار التي تصيب السفينة القاطرة وطاقمها إلى جانب الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة والأشخاص والأموال الموجودة على متنها، بينما تظل الأضرار اللاحقة بالغير خاضعة لتنظيم خاص. غير أن هذا المبدأ لا يُعد مطلقًا حسب ما جاء في نص المادة **867** من ق.ب.ج على جواز اتفاق صريح

[1] هاني دويدار، المرجع السابق، ص 399.

ومكتوب بين مجهزي السفينتين أو بين ربانيهما– إسناد إدارة عملية القطر إلى السفينة القاطرة، ما يشكل استثناءً تعاقدياً على الأصل المقرر في المادة **866** من ق.ب.ج.[1]

ثالثا: الإعفاء من المسؤولية.

تقوم العلاقة بين السفينة القاطرة والمقطورة على أساس عقد القطر الذي يُعد الإطار القانوني المنظم لحقوق والتزامات الأطراف سواء وردت فيه الشروط بشكل صريح أو ضمني.

وغالباً ما يسعى مجهزو القاطرات إلى تضمين هذا العقد شروطاً تعفيهم من المسؤولية عن الأضرار التي قد تنجم عن عملية القطر، حتى في حال صدورها عن خطئهم الشخصي أو عن خطأ تابعيهم، وتُطرح في هذا السياق إشكالية قانونية تتعلق بمدى حجية هذه الشروط، ومدى تماثلها من حيث الأثر القانوني مع الشروط التي تُدرج في عقود إيجار السفن، أو تلك التي ترد ضمن عقود القطر التي يقتصر فيها التزام مجهز القاطرة على تقديم القوة المحركة دون تحمل مسؤولية الإدارة أو الإشراف على العملية،[2] أو حتى مع الشروط التي تقتصر مسؤولية مجهز القاطرة فقط على الأخطاء الجسيمة المرتبطة بتنفيذ أوامر ربان السفينة المقطورة، مع إعفائه من نتائج الإهمال أو أخطاء طاقمه.

وقد أثار هذا النوع من الشروط تبايناً في الآراء بين الفقه والقضاء، سواء فيما يتعلق بشرعيتها أو بحدود سريانها.

وعلى هذا سنتناول أولاً موقف الفقه والقانون الجزائري من هذه المسألة قبل الانتقال إلى عرض موقف الفقه والقضاء المقارن من الإعفاء من المسؤولية.

---

[1] علاء عبد المجيد، المرجع السابق، ص 320.

[2] علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص292.

أ – موقف الفقه والقانون الجزائري.

فيما يتعلق بالإعفاء من المسؤولية العقدية ضمن إطار عمليات القطر البحري، تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قد عالج هذه المسألة بنص صريح من خلال نص المادة **868** من ق.ب.ج، التي تقضي بأنه:

" إذا لحقت أضرار بالسفينة المقطورة أو القاطرة وكانت هذا الأضرار ناتجة عن حالة القوة القاهرة، جاز لمجهزي السفينتين اعفاء بعضهما عن كل تعويض ناتج عن الأضرار".

ويُستفاد من هذا النص أن المشرع قد وضع شروطًا دقيقة لقبول الإعفاء من المسؤولية وهي:

1. أن تكون المسؤولية محل الإعفاء منها مسؤولية عقدية.
2. أن تكون الأضرار ناتجة عن حالة القوة القاهرة.
3. أن يكون هذا الإعفاء متقابلا...: إعفاء بعضهما.

ويفهم من هذا النص أن المشرع لم يخرج في تنظيمه لهذا النوع من المسؤولية عن الإطار العام للقواعد المدنية، والتي تعفي المدين من الالتزام حال تحقق قوة قاهرة تجعل تنفيذ العقد مستحيلاً كليًا أو جزئيًا، أو تؤدي إلى تأخيره دون خطأ من جانبه،[1] ويترتب عن هذا الإعفاء سقوط حق المطالبة بالتعويض، طالما أثبت المدين أن الضرر لم يكن نتيجة فعله أو إهماله

وفي سياق عقود القطر البحري، يُلاحظ أن شروط الإعفاء التي يدرجها مجهزو القاطرات عادة في النماذج العقدية تهدف، في مجالها إلى إعفاء شركات القطر من كل تبعة عن الأضرار التي قد تحدث خلال فترة تنفيذ العقد، سواء تعلقت بالسفينة القاطرة أو طاقمها ، أو بالسفينة المقطورة أو من يوجد على متنها، أو حتى بالغير. غير أن هذا الإعفاء لا

[1] نهاد السباعي، مرجع سابق، البند628، ص 496.

يُعتد به في حال ارتكاب خطأ جسيم أو فعل عمدي من جانب مجهز القاطرة أو تابعيه ، إذ لا يُمكن التذرع في هذه الحالات بأي شرط تعاقدي لرفع المسؤولية.[1]

وعلى هذا فإن أثر شروط الإعفاء يبقى قاصراً على العلاقة بين أطراف العقد ، أي بين مجهز القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، ولا يسري في مواجهة الغير المتضرر الذي يحتفظ بحقه في الرجوع مباشرة على مجهز القطر باعتباره مسؤولا عن وحدة الركب البحري بأكملها، وفي المقابل يحق لهذا الأخير أن يُرجع بما دفعه على مجهز السفينة المقطورة، إذا كانت أسباب الضرر تعود إلى خطأ هذا الأخير ووفقًا لما تم الاتفاق عليه صراحة في بنود العقد.[2]

ب – موقف الفقه والقضاء المقارن من الإعفاء من المسؤولية.

حيث يتجه القضاء والفقه الفرنسي إلى تحميل مسؤولية الأضرار الناتجة عن تنفيذ عمليات القطر من قبل غيره، متى تمت هذه الأعمال تحت إشرافه أو رقابته، حتى لو أسند التنفيذ إلى الطرف الثالث. وتُرفض شروط الإعفاء من المسؤولية إذا تعلق الأمر بخطأ جسيم أو فعل عمدي، سواء صدر عن المتعهد نفسه أوعن أحد تابعيه، ويُعامل عقد القطر في بعض الآراء الفقهية كعقد نقل بحري، ما يستتبع خضوعه لأحكام المسؤولية المنصوص عليها في القانون البحري الفرنسي، خاصة إذا تم التنفيذ باستخدام معدات القاطرة وبواسطة طاقمها.

كما يجوز الاتفاق على اعفاء مجهز القاطرة من المسؤولية عن الأخطاء البسيطة ، غير أن الخطأ الجسيم أو العمدي يبطل مثل هذا الإعفاء، وتُطبق هذه القواعد مالم يثبت أن المتعهد لم يكن يعلم بالخطأ، أو لم يكن بوسعه العلم به قبل تنفيذ الالتزام.[3]

---

[1]- بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص77.
[2]- رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص 109.
[3]- علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص298.

إضافة إلى هذا فإن الفقه المصري يرى أن مجهزي القطر غالباً ما يدرجون في عقودهم شروطًا تعفيهم من المسؤولية عن الأضرار التي قد تنشأ أثناء تنفيذ عمليات القطر.

ويُعد هذا الاتجاه جائزاً من الناحية القانونية في مصر، طالما لم تتجاوز تلك الشروط الحدود التي رسمها القانون المدني المصري، خاصة ما جاء في المادة[1] **217**، والتي تقر بجواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية العقدية بشرط ألا يكون الضرر ناشئًا عن غش أو خطأ جسيم من الطرف المعفى وبالتالي، فإن شرط الإعفاء من المسؤولية يظل صحيحاً ونافذًا إذا يتم ضمن الحدود القانونية، ولم يكن الغرض منه التحلل من تنفيذ الالتزام أو الإضرار العمدي بالطرف الأخرى التهرب من النتائج ، كما لا يجوز الاتفاق مسبقًا على الإعفاء من المسؤولية في حالات يرتكب فيها مجهز القطر خطأ جسيماً أوغشًا، كما لا يجوز استخدام هذه الشروط لتنصل من الالتزامات الأساسية في العقد.[2]

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.

تُثار المسؤولية التقصيرية في هذا السياق عند وقوع أضرار تلحق بأشخاص أو بأموال لا تربطهم علاقة تعاقدية بعملية القطر البحري، كأن توجد ممتلكات أو أشخاص في محيط تنفيذ العملية دون أن يكون لهم أي ارتباط بعقد القطر، ففي مثل هذه الحالات يكون أساس المسؤولية هو الفعل الضار الذي يُنسب إلى مجهز القاطرة أو إلى أحد العاملين تحت إشرافه.

[1] - انظر في ذلك المادة 217 من القانون المدني المصري والتي تقضي على أنه: " كذلك يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامها التعاقدي إلا ما ينشأ عن غشه أو خطأه الجسيم ، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسئوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه، فهناك شروطاً يوردها مجهز القطر وأكثر هذه الشروط شيوعاً في القانون البحري " شرط الإهمال " والذي بمقتضاه يعفى مجهز القطر نفسه من المخاطر التي تترتب على أخطاء محتملة للربان في إدارته للقاطرة، وهو شرط صحيح وفقاً لنص المادة2/217، ويحكم القضاء بصحة هذه الشروط والتي تؤدي إلى تعديل طبيعة العقد."

[2] علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص ص 292، 293.

وقد أفرد المشرّع لهذه المسؤولية تنظيماً خاصاً ضمن أحكام القانون البحري، مميزاً بذلك بينها وبين ما ذهبت إليه بعض التشريعات المقارنة التي اكتفت بتطبيق قواعد عامة تسري على المسؤوليتين العقدية والتقصيرية دون تفرقة جوهرية بينهما.

وعليه فقد أشار إلى ذلك المشرع في ق.ب.ج ومن خلال نص المادة **869** السابقة الذكر ويتضح من خلال هذه المادة، أن المشرع جعل المسؤولية التقصيرية في عقد القطر تضامنية بين كل من مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة وبتالي يكونان مسؤولين معا عن الأضرار الحاصلة خلال عملية القطر واللاحقة بالغير.[1]

ويُبنى تحديد المسؤولية هنا على عنصر جوهري يتمثل في الجهة التي كانت تسيطر فعلياً على عملية القطر في اللحظة التي وقع فيها الضرر، وهو عنصر واقعي يستقيل القاضي بتقديره بالنظر إلى ملابسات كل حالة على حدة، وظروف التنفيذ، وطبيعة الأطراف المتدخلة.

ولكي تنشأ المسؤولية التقصيرية في مواجهة مجهز القاطرة، يجب توفر ثلاثة عناصر أساسية:

1. أن يصدر عنه خطأ أثناء مزاولته لعملية القطر.
2. أن ينجم عن هذا الخطأ ضرر فعلي يصيب الغير.
3. أن تقوم علاقة سببية مباشرة بين ذلك الخطأ والضرر الواقع.

وعليه، فإن تحليل مسؤولية مجهز القاطرة تجاه الغير يقتضي التحقق من مدى توافر هذه العناصر، وهو ما سنعالجه.

[1] بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص 97.

أولا: شروط المسؤولية التقصيرية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.

تقوم المسؤولية التقصيرية لمجهز القاطرة البحرية عن الأضرار التي تصيب الغير استنادا إلى الخطأ الشخصي الذي يصدر عنه أو عمن في عهدته، ويشترط لقيام هذه المسؤولية أن يرتكب أثناء تنفيذ عملية القطر خطأ يمكن نسبته إلى مجهز القاطرة سواء تمثل هذا الخطأ في فعل إيجابي أو في صورة من صور الإهمال أو التقصير في أداء الالتزامات الفنية أو المهنية. كما يجب أ، يترتب عن هذا السلوك الخاطئ ضرر محقق يصيب الغير، سواء في جسمه أو ماله، دون أن تربطه علاقة عقدية سابقة بمجهز القاطرة.

إضافة إلى ذلك، لابد من قيام رابطة سببية مباشرة تربط بين الخطأ المرتكب والضرر الحاصل، بحيث يكون هذا الخطأ هو السبب الفعلي أو الرئيسي لوقوع الضرر ، وهذه هي الشروط الجوهرية للمسؤولية التقصيرية لمجهز القطر اتجاه الغير[1] وهذا ما سنتطرق إليه على النحو التالي:

1. خطأ مجهز القاطرة.

استناداً إلى المبادئ العامة في المسؤولية المدنية عن فعل الغير، لا تُحمل مجهز القاطرة المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الغير نتيجة خطأ الربان أثناء تنفيذ عملية القطر، إلا إذا ثبتت مسؤولية الربان نفسه، وعليه فإن الغير المتضرر يتحمل عبء إثبات الخطأ المرتكب من قبل ربان السفينة القاطرة باعتباره الأساس الذي يُبنى عليه رجوعه بالمسؤولية على مجهز القاطرة، ولا يكفي مجرد حصول الضرر بل يتعين على المتضرر أن يثبت وقوع الخطأ داخل النطاق الزمني والموضوعي لعملية القطر، أي أثناء مباشرة عملية القطر وقد نص المشرع الجزائري في القانون المدني من خلال نص المادة **124** على أنه:

[1] - أحمد بركات مصطفى: المسؤولية التقصيرية لمجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق الغير أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص ص52-53.

" الفعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض.

وهو ما يجعل إثبات الخطأ عنصراً جوهريًا في قيام هذه المسؤولية.

❖ أشكال الخطأ الموجبة للمسؤولية التقصيرية.

أ – تنفيذ عمليات القطر غير صحيحة وغير ملاحية.

بالرغم من أن الأصل يفرض على ربان السفينة القاطرة الالتزام بخط السير المحدد والتعليمات الملاحية الخاصة بعمليات القطر، إلا أن قيام المسؤولية تجاه مجهز السفينة القاطرة يقتضي إثبات خطأ في تنفيذ عملية القطر، ويتمثل هذا الخطأ في مخالفة الربان لتعليمات الملاحية أو تنفيذها بطريقة غير دقيقة، مما يؤدي إلى اعتبار تنفيذ عملية القطر قد تمت بطريقة غير صحيحة أو غير ملاحية.

ب – الخطأ في المناورات.

يعتبر تنفيذ المناورات أثناء عملية القطر داخل الميناء من الالتزامات التي تقع في الأصل على عاتق ربان السفينة المقطورة، باعتبار أن مجهزها هو المسؤول عن توجيهها في هذا النطاق، غير أن مسؤولية ربان السفينة القاطرة قد تثور تجاه الغير إذا ثبت وقوع خطأ في المناورات التي باشرها أثناء عملية القطر وفي هذه الحالة يتعين على المتضرر إثبات وجود علاقة سببية مباشرة بين الخطأ المرتكب أثناء المناورات وبين الضرر الذي لحق به لقيام المسؤولية.

ج – مناورات الاقتراب والرسو.

تُنفذ عمليات القطر والرسو وفقًا للأصول الفنية المعتمدة في المجال البحري ، ويضطلع المرشد البحري بدور أساسي يتمثل في تقديم التوجيهات والمساعدات الفنية

لربان السفينة القاطرة، الذي يلتزم بدوره بتنفيذ التعليمات الصادرة عن المرشد في إطار العملية.

د – التصادم نتيجة خطأ ربان السفينة القاطرة.

نظراً لما قد ينجم عن التصادم البحري أثناء تنفيذ عملية القطر من أضرار مادية أو جسدية، وبالنظر إلى صعوبة تحديد المسؤولية في مثل هذه الحالات، فإن المسؤولية تحدد بحسب طبيعة العلاقة بين الأطراف. فإذا توافرت علاقة سببية واستُبعد تطبيق القواعد العامة أو الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتصادم، قامت المسؤولية العقدية بين طرفي عقد القطر ، أما إذا وقع التصادم بين سفينتين مستقلتين فتُقام المسؤولية التقصيرية اتجاه الغير.[1]

2. الضرر.

لا تقوم مسؤولية مجهز السفينة القاطرة لمجرد ثبوت خطأ الربان أثناء تنفيذ عملية القطر، بل يُشترط أن يترتب على هذا الخطأ ضرر يصيب الغير، وينقسم هذا الضرر إلى نوعين رئيسين:

- **الأضرار البدنية:** يتحمل مجهز السفينة القاطرة مسؤولية تعويض الأضرار الجسدية التي تصيب الغير نتيجة خطأ الربان، كالأضرار التي قد تصيب المرشدين خلال صعودهم أو نزولهم من السفينة، وقد يسعى هؤلاء إلى الرجوع على المجهز استناداً إلى قواعد المسؤولية التقصيرية.
- **الأضرار المادية:** وتشمل الخسائر التي تلحق بممتلكات الغير، كأضرار تصيب سفناً أخرى أو منشآت مينائية، ويُشترط لقيام المسؤولية أن تكون هذه الأضرار ناتجة مباشرة عن خطأ في تنفيذ عملية القطر.

[1] علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص324.

3. العلاقة السببية.

لا يكفي لقيام مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي تصيب الغير أثناء تنفيذ عملية القطر أن يثبت ارتكاب ربان السفينة لخطأ ما ووقوع ضرر للغير، بل يتعين أن يكون هذا الضرر ناتجًا بشكل مباشر عن الخطأ المرتكب، أي أن تقوم علاقة سببية واضحة ومباشرة بين الفعل الضار والنتيجة الضارة، وفي حال انقطاع هذه العلاقة السببية تنتفي المسؤولية كما هو الحال إذا كان الضرر راجعًا إلى سبب أجنبي لا يد للمجهز فيه كالقوة القاهرة، أو خطأ المضرور نفسه، أو فعل الغير.[1]

ثانيا: تحديد المسؤولية عن الأضرار الناجمة أثناء تنفيذ عمليات القطر.

تُشكل مسؤولية أطراف عقد القطر عن الأضرار الناجمة أثناء تنفيذ العملية محوراً أساسيًا في النظام القانوني للقطر البحري، خاصة من حيث أساسها القانوني وتوزيعها بين القاطرة والمقطورة، حيث أنه إذا ثبت أن تصادم بحريً وقع أثناء تنفيذ عقد القطر فإن المسؤولية الناشئة عن هذا الحادث تُحدد بناءً على الأحكام المتفق عليها ضمن بنود العقد الرابط بين طرفيه.

ويُلاحظ في هذا الإطار أن مؤسسات القطر البحري اعتادت على اعتماد عقود نموذجية تتضمن على وجه الخصوص تنظيم ثلاثة مسائل أساسية وهي: الجهة التي تتولى قيادة عملية القطر، وتحديد الطرف الذي يتحمل المسؤولية في مواجهة الغير في حال وقوع تصادم، وأخيراً بيان الجهة التي تتحمل الخسائر التي قد تلحق بأحد طرفي العقد، أي القاطرة أو المقطورة.[2]

ومن بين البنود الشائعة في مثل هذه العقود هناك ما يُعرف بشرط الإهمال ما يعرف ب "**Clause de Négligence**" والذي يُرتب التزامات على السفينة المقطورة

[1]- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني- نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة،1992، ص854.

[2] -خياط محمد، التصادم البحري، رسالة لنيل درجة دكتوراه في الحقوق، جامعة عين الشمس، القاهرة، 1987، ص120.

، إذ يُحملها كافة المسؤوليات القانونية المترتبة عن الأضرار التي قد تنشأ أثناء عملية القطر.

وقد اعترف القضاء الفرنسي بهذا الشرط قبل صدور قانون **1969**، حيث أقرت محكمة النقض الفرنسية بأن الاتفاق الذي يُحمل السفينة المقطورة عبء المسؤولية يظل ساريًا وملزمًا، ولا يُمكن إعفاؤها منه إلا في حال ثبوت وجود خلل في سفينة القطر نفسها ، أو إذا كان الضرر ناتجًا عن خطأ شخصي يُنسب إلى مالكها، أو خطأ جسيم ارتكبه ربان القاطرة.[1]

أما في ظل التشريع الجزائري، فيُستفاد من النصوص القانونية أنه يُفرّق بين نوعين من المسؤوليات: الأولى تلك التي تنشأ بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، والثانية التي تقع في مواجهة الغير المتضرر من الحادث البحري.

أ – مسؤولية إحدى السفينتين تجاه الأخرى.

تُثار المسؤولية القانونية عن الأضرار الناجمة خلال عمليات القطر البحري ارتباطًا مباشراً بجهة إدارة هذه العمليات، فوفقًا لأحكام المادة **866** من ق.ب.ج، تُنفذ عملية القطر تحت إشراف ربان السفينة المقطورة، مما يُلزم ربان السفينة القاطرة باتباع تعليمات الربان الأول. ويترتب على ذلك أن تُحمّل المسؤولية – كأصل عام– للسفينة المقطورة عن الأضرار التي تقع أثناء عملية القطر، ما لم يثبت أن الضرر ناتج عن خطأ من السفينة القاطرة.

غير أن هذه المسؤولية المفترضة ليست مطلقة، إذ يجيز القانون انتقالها إلى السفينة القاطرة متى تم الاتفاق كتابيًا وصراحةً على أن إدارة القطر تقع على عاتق ربان السفينة القاطرة ، كما تنص المادة **867** ق.ب.ج السابق ذكرها، وبذلك فإن تحديد المسؤولية يعتمد في المقام الأول على من يتولى إدارة عملية القطر، سواء بالاستناد إلى القاعدة العامة

[1] - بن عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع الثاني، 2014، ص 04.

في المادة **866** من ق ب ج، أو بموجب اتفاق صريح يحيل الإدارة إلى السفينة القاطرة وفق للمادة **867** من ق.ب.ج، ويُلاحظ أخيراً أن المشرع الجزائري بخلاف كل من القانون الفرنسي [1]والقانون المصري في قانون التجارة البحرية رقم**8** لسنة **1990**، أنه لم يميز بين القطر داخل الموانئ وخارجها من حيث توزيع المسؤولية، مما يجعله أكثر مرونة في تطبيق القواعد العامة على مختلف أوضاع القطر البحري .

ب – المسؤولية عن الأضرار اتجاه الغير.

لقد رتب المشرع بخصوص المسؤولية عن الأضرار الحاصلة خلال عملية القطر اتجاه الغير بحيث يُستفاد من نص المادة **869** من ق.ب.ج، أن المشرع راعى مصالح الغير المتضرر من عملية القطر، فجاء النص ليقرّ مسؤولية تضامنية على عاتق كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة عن الأضرار التي تصيب الغير أثناء تنفيذ العملية. ولا يُعفى أي منهما من هذه المسؤولية إلا في حالتين حصريتين: إذا ثبت أن الضرر كان بفعل الغير، أو إذا ثبت أن الضرر كان نتيجة قوة قاهرة وإثبات أن الضرر كان سيحصل لا محال بسبب هذه الأخيرة.[2]

ثالثا: موقف التشريعات من المسؤولية التقصيرية.

تناولت بعض التشريعات البحرية في عدد من الدول أحكام المسؤولية التقصيرية، حيث بيّنت نطاقها وضوابطها وفقًا لخصوصية كل نظام قانوني، وجاءت معالجتها لهذا النوع من المسؤولية وفقًا لما يلي:

[1] - في القانون الفرنسي (المادة 26)، والقانون المصري (279) القطر الذي يتم داخل الموانئ تتحمل فيه السفينة المقطورة المسؤولية عن الأضرار على أساس أن ربان هذه السفينة هو من يتولى إدارة عملية القطر على أنه يمكن باتفاق كتابي ترك هذه العملية لربان السفينة القاطرة وفي هذه الحالة يكون مجهز هذه السفينة هو المسؤول عن الأضرار، أما إذا

[2] - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص07.

أ – موقف التشريع الجزائري.

تقوم المسؤولية التقصيرية في القانون الجزائري على أساس الضرر الناتج عن عمليات القطر اللاحقة، سواء أصاب الأشخاص أو الممتلكات، دون الحاجة إلى وجود علاقة تعاقدية ، وقد نص المشرّع في هذا الإطار على أحكام خاصة بعقد القطر ، تختلف عن باقي العقود البحرية، لخصوصية المخاطر المترتبة عن هذا النوع من العمليات، فوفقاً للمادة**869** من ق ب جفانه يعتبر مجهزا السفينتين المقطورة والقاطرة مسؤولين تضامنيا أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر إلا إذا أثبتا بأن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة القوة القاهرة.

ويفهم من ذلك أن المشرع أقرّ" **مبدأ التضامن بين الطرفين في المسؤولية التقصيرية"**، نظراً لتداخل الأعمال البحرية أثناء تنفيذ عملية القطر. وقد دعم المشرع هذا الاتجاه من خلال قواعد المسؤولية الشخصية المنصوص عليها من القانون المدني الجزائري[1]: إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض.

ويفترض التضامن القانوني بين مجهزي السفن القاطرة والمقطورة على قدم المساواة إلا إذا ارتأى القاضي خلاف ذلك بالنظر إلى الوقائع الخاصة بكل حالة، وتستند هذه المسؤولية إلى الفعل الضار، سواء كان ناشئًا عن الأشياء(مثل عطب في هيكل السفينة أو معدات القطر)، أو عن الأشخاص (مثل خطأ الربان أو الطاقم)، وتقدير هذه الأخطاء يتم من خلال التفرقة بين العيوب المادية، كعطب في الهياكل والأخطاء البشرية كالإهمال أثناء تنفيذ القطر، وعليه فإن المسؤولية التقصيرية عن الأضرار الناتجة عن القطر ترتكز على معايير موضوعية، وهي وجود ضرر، وخطأ(مادي أو بشري)، وعلاقة سببية، دون الحاجة لوجود علاقة عقدية بين المتضرر والمسؤول، مما يجعلها تختلف عن المسؤولية العقدية التي تقوم على إخلال بالتزام تعاقدي.

[1] انظر المادة 126 ق.م.ج.

ب – موقف التشريعات الأخرى.

يرى المشرع المصري أن تحديد المسؤولية عن الأضرار التي قد تنشأ أثناء القطر البحري على أساس معيار السيطرة والتوجيه خلال تنفيذ العملية، وقد تبنّى المشرع المصري هذا التوجه في تنظيمه لعملية القطر داخل الموانئ وخارجها، حيث نصت المادة **278** من قانون التجارة البحرية على أن مسؤولية إدارة عملية القطر داخل الموانئ تعود إلى ربان السفينة المقطورة، ويُسأل مجهزها عن الأضرار الناتجة عنها، ويتضح من هذا النص أنّ المشرع حمّل المقطورة عبء المسؤولية، ما دام القطر يتم داخل الميناء وبموجب توجيه منها، باعتبار أن القاطرة تكتفي بتنفيذ تعليمات المقطورة دون استقلالية في التوجيه والمناورة.

لكن، في الحالات التي تُمارس فيها القاطرة الإدارة الفعلية وتنفذ العملية بمبادرة منها ودون توجيه من السفينة المقطورة، تصبح هي المسؤولة عن الأضرار التي قد تنجم وتُعدّ القاطرة حينئذ هي السفينة المسيطرة[1] .

وفي هذا السياق، أشار جانب من الفقه إلى أن إصلاح التشريع البحري الجديد يتطلب إعادة النظر في تحديد المسؤولية بما يتناسب مع متغيرات الممارسة البحرية الحديثة، ووسائل المناورة المتطورة، التي تظهر أحيانا تأثيراً كبيراً لحركة القاطرة على مسار السفينة المقطورة، وهو ما قد ينتهي بتقليص حرية الأخيرة في اتخاذ القرار الملاحي المستقل. وفي إطار الفقه، يطرح تساؤل مهم حول مدى اعتبار ربان السفينة المقطورة قد ارتكب خطأ أثناء تنفيذ عملية القطر داخل الميناء، فإذا ثبت أن القاطرة هي التي توجه العملية بالكامل فإنها تكون هي صاحبة القرار الملاحي والمسؤولة، وتُعامل في هذه الحالة كطرف مُسيطر.

وعلى هذا الأساس، يرى الفقه أنه يجوز للغير المتضرر من التصادم الرجوع بالتعويض

[1]- محمود مختار بريري، مرجع سابق، ص85.

ضد القاطرة متى ثبت خطؤها، كذلك لا تطبق أحكام التصادم البحري على العلاقة بين القاطرة والمقطورة، بل تطبق القواعد العامة في المسؤولية العقدية [1].

أما بالنسبة للمسؤولية عن التصادم الذي يحدث بين القاطرة أو المقطورة تجاه الغير، فيخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية ويتوقف تحديد المسؤولية عن التصادم على تحديد من له إدارة عملية القطر. [2]

ولقد استقر القضاء الفرنسي أن الخطأ في عمليات القطر البحري قد يكون ناتجًا عن الإهمال في التحضير أو التنفيذ، أو نتيجة تصرف غير حذر، أو بسبب الامتناع عن القيام بعمل كان ينبغي القيام به.

وتُبنى المسؤولية التقصيرية إما على وجود خطأ إيجابي (كالفعل الضار) أو سلبي (كالامتناع أو الإهمال)، مع ضرورة قيام العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وقد اعتبر الفقه الفرنسي أن مسؤولية القاطرة في هذه الحالة تقوم على الخطأ المفترض، أي أن مجهز القاطرة يكون مسؤولاً مالم يثبت أنه لم يرتكب أي خطأ ، خاصةً وأن القاطر لا يعتبر مالكا للمقطورة، وبالتالي لا يُسأل عن أفعالها ما لم يكن هناك خطأ من جانبه.[3] وعلى خلاف ذلك فإن القضاء الأمريكي اعتمد على فكرة أن العلاقة بين القاطرة والمقطورة لا تقتضي مسؤولية القاطر عن الأضرار التي تُصيب المقطورة إلا إذا ثبت ارتكابه لخطأ محدد، وبذلك لا يُفترض الخطأ تلقائيًا وإنما يُشترط إثباته، ويميل الفقه الأمريكي إلى أن القاطر يلتزم فقط بتفادي الاصطدام أو الأضرار في حدود المعقول، ولا تُطبق قواعد التصادم البحري إلا عند قيام عقد بين الطرفين.[4]

إضافة إلى القضاء الإنجليزي الذي يربط المسؤولية بإدارة عملية القطر ذاتها، فإذا وقعت أضرار نتيجة تصرف خاطئ من القاطرة أو المقطورة، تُدرس الوقائع لتحديد

---

[1]- أحمد بركات مصطفى، المسؤولية التقصيرية لمجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق الغير أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، بدون دار النشر، 2000، ص 63.

[2]- علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص 328.

[3] Yves TASSEL, op.cit, N°117a 121, p. 19-20.

[4] - تعليق على حكم المحكمة العليا الأمريكية، 14 مارس 1932،Dor - 28-261.

المسؤول عن الخطأ، وقد كرّس هذا التوجه حكم شهير في قضية [1]«Devonshire»، حيث رُبطت المسؤولية بنتائج الحادث وظروفه، وليس بمجرد وقوعه.

المطلب الثاني: الدعاوى الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.

لا تختلف الدعاوى القضائية الناشئة عن عقد القطر من حيث شروط قبولها عن باقي الدعاوى المدنية، إذ يشترط لقبولها أن تُرفع من قبل من له صفة ومصلحة[2] ، وذلك وفقًا لما تقرره القواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، غير أن المشرع الجزائري في إطار التنظيم الخاص بالقانون البحري، لم يفرد أحكامًا صريحة تنظم الدعاوى المتعلقة بعمليات القطر البحري، وبناءً عليه سنتناول في هذا المطلب المسائل الإجرائية المرتبطة بهذه الدعاوى من خلال التطرق إلى مسألة الاختصاص القضائي كفرع أول، ثم إلى تقادمها كفرع ثاني.

الفرع الأول: الاختصاص القضائي.

لم يخصّص المشرّع الجزائري نصوصًا صريحة لتحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر في المنازعات المتعلقة بعقد القطر ، مما يقتضي الرجوع إلى القواعد العامة للاختصاص المنصوص عليها في قانون الاجراءات المدنية والإدارية[3]، وبموجب هذه القواعد، فإن الأصل أن ينعقد الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، مع مراعاة التمييز بين طبيعة السفن أطراف النزاع وهذا طبقًا لنص المادة **37** من ق.إ.م وإ والتي نصت على أن:" يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية

---

[1]- تتلخص وقائع هذه القضية في حدوث تصادم بين السفينة "دي فنشرDevonshire"، وبين المقطورة " ليلاLELIE" والذي نتج عنه غرق المقطورة، وكان التساؤل المطروح أمام المحكمة، هو مدى اعتبار القاطرة والمقطورة وحدة واحدة بشأن تحديد المسؤولية عن التصادم في حالة القطر، فتوصل المجلس إلى معيار إدارة عملية القطر، وذلك بالبحث في وقائع كل دعوى على حدة، ووجود أن إدارة عملية القطر في هذه الحالة كانت للقاطرة، ومن ثم قضى بمسؤولية القاطرة والسفينة "دي فنشرDEVONSHIRE" تجاه المقطورة634. A.C ، راجع في ذلك راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الأنجلو أمريكي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 168.

[2]- تنص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري بأنه: لا يجوز لأي شخص، التقاضي مالم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون.

[3]- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 23 فبراير2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، ع،21، المؤرخة في25 فبراير2008.

التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، مالم ينص القانون على خلاف ذلك."

وعليه، تختص الغرفة التجارية بالمنازعات القائمة بين السفن التجارية، بينما تختص الغرف المدنية بتلك الدعاوى الناشئة بين السفن الغير التجارية، أما في حال تعلق النزاع بسفن ذات طبيعة مختلطة فيتوجب التفرقة بحسب الجهة المقدّمة لخدمات القطر: فإذا كانت هذه الخدمات مقدمة من سفينة تجارية إلى سفينة غير تجارية، فإن الغرفة المدنية هي المختصة ، أما إذا قدمت الخدمات من سفينة غير تجارية كاليخوت وسفن الصيد إلى سفينة تجارية، فإن للمدعي حرية الاختيار بين رفع الدعوى أمام الغرفة المدنية أو التجارية.

والجدير بالذكر أنه بموجب القرار الوزاري المؤرخ في **1995/06/14**، تم استحداث أقسام بحرية متخصصة على مستوى المحاكم الواقعة بالساحل الجزائري، وعددها سبعة عشرة محكمة، وهي: الجزائر، عنابة، سكيكدة، القل، تيبازة، شرشال، مستغانم، جيجل، بجاية، تيقزيرت دلس، سيدي أمحمد، أرزيو، وهران، بني صاف، الغزوات، وقالمة.[1]

وعليه تم استحداث أقطاب متخصصة للفصل في القضايا البحرية وهذا حسب نص المادة **6/32**من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد والتي تنص على:

"تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات.

[1] بسعيد مراد، مرجع سابق، ص319.

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عند الاقتضاء عن طريق التنظيم."

بالاعتماد على مضمون النص القانوني واستقراء عباراته، يتضح بجلاء أن القضايا البحرية تُنظر أمام الأقطاب القضائية المتخصصة، التي تتمتع باختصاص نوعي محصور في منازعات معنية، ومن بينها المنازعات البحرية. ويُفهم من عبارة:

" تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم"، أن هذا الاختصاص لا يشمل جميع المحاكم، وإنما يقتصر على تلك الواقعة في مناطق ساحلية وبالتالي، فإن تشكيل هذه الأقطاب ينحصر في المحاكم الكائنة على الساحل الجزائري، دون غيرها في المحاكم الداخلية، كما يستفاد من عبارة "دون سواها"، أن لهذه الأقطاب اختصاصاً مانعاً، أي أنها وحدها دون سواها المخولة بالفصل في هذه المنازعات، مما يمنع باقي الأقسام داخل المحكمة من نظر أو البث فيها، وعليه فإن الفصل في المنازعات البحرية يُعد من صميم اختصاص الأقطاب المتخصصة فقط، دون إمكانية إسناده إلى أقسام قضائية أخرى.

لم تُفعل بعد هذه الأقطاب القضائية المتخصصة، وبغياب تنظيم تشريعي خاص بها تظل المحاكم العادية وتحديداً القسم التجاري والبحري هي المختصة بالنظر في المنازعات البحرية وذلك استناداً إلى المادة **531** من قانون الإجراءات المدنية والإدارية والتي قضت ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية، وعند الاقتضاء في المنازعات البحرية وفقًا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة أحكام المادة**32** من نفس القانون.[1]

الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.

[1] - مريم درويش، المرجع السابق، ص 190.

يتفق كل من المشرع الجزائري مع المشرعين المصري والفرنسي في تحديد مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد القطر بسنتين وهذا حسب نص المادة**872 من** ق.ب.ج والتي نصت على أنه:

" تقادم الدعوى الناشئة عن عمليات القطر خلال سنتين من انتهاء هذه العمليات."[1]

إذا تخضع الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر للقواعد العامة للاختصاص القضائي النوعي، لعدم وجود تنظيم خاص بها، وتنقضي هذه الدعاوى بالتقادم بعد مرور سنتين من تاريخ انتهاء عملية القطر، والتي يُقصد بها لحظة انفصال القاطرة عن المقطورة وخروج كل منهما من نطاق تأثير الآخر، بما يعيد لكل سفينة حريتها في الملاحة.[2]

ويُعد تحديد تاريخ انتهاء عملية القطر أمراً جوهرياً لحساب مدة التقادم، والتي تبدأ من لحظة انفصال السفينتين وابتعاد القاطرة عن نطاق تأثير مناورات المقطورة، وتنقضي الدعاوى الناشئة عن القطر، سواء بين طرفي العملية أو من الغير تجاه أحدهما، بمرور سنتين وتخضع قواعد الوقف والانقطاع للأحكام المنصوص عليها في القانون المدني حسب ما جاء في المادة **314** من ق. م. ج، وتشمل هذه المدة كافة الدعاوى سواء كانت موجهة من القاطرة إلى المقطورة أو العكس أو من الغير.[3]

وتخضع مدة التقادم لأحكام الوقف الانقطاع المنصوص عليها في القانون المدني ففي حالة الوقف يُعلق سريان مدة التقادم مؤقتاً، وتُضم المدة السابقة للوقف إلى المدة التي تليها حتى تكتمل مدة سنتين، أما في حالة الانقطاع فإن المدة السابقة تُعد كأنها لم تكن ويُعاد بدء حساب مدة تقادم جديدة كاملة.[4]

---

[1] -هذه المادة هي عبارة عن نقل حرفي للمادة 30 من القانون الفرنسي الصادر في 3 جانفي 1969(تقابلها المادة6-L5342 من القانون الفرنسي الجديد)، وتقابلها المادة 280 من القانون التجارة البحرية المصري.

[2] محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص162.

[3] مريم درويش، المرجع السابق، ص 192.

[4] رفعت فخري أبادير، مرجع سابق، ص 116.

ملخص الفصل الثاني:

تناولنا في هذا الفصل دراسة الآثار القانونية المترتبة عن تنفيذ عقد القطر والتي تمثل أساساً لتحديد الحقوق والالتزامات الناتجة عن هذا العقد البحري الخاص، حيث قمنا أولًا بتسليط الضوء على أهم الالتزامات التي تنشأ عن تنفيذ عقد القطر، سواء بالنسبة لمجهز السفينة القاطرة، الذي يلتزم بتقديم قاطرة مؤهلة للملاحة البحرية ومعدة للقطر البحري، ومن ثم تنفيذ عملية القطر في ظروف آمنة ووفقًا لما تم الاتفاق عليه، أو بالنسبة لمجهز السفينة المقطورة، الذي يقع عليه التزام أساسي وهو تهيئة الأخيرة بطريقة تمكنها من أخذ حبال الجر وفقا للتعليمات البحرية ثم أهم التزام وهو دفع أجرة القطر بعد تقديم المعلومات الدقيقة حول حالة السفينة.

كما أشرنا إلى الالتزامات المشتركة بين الطرفين، كضرورة التعاون وحسن النية واحترام قواعد السلامة البحرية.

ثم انتقلنا إلى تحديد مسؤولية مجهز السفينة القاطرة، والتي تخضع أساساً لقواعد المسؤولية العقدية، إذ يكون مسؤولًا عن الأضرار التي تنتج عن أي تقصير في تنفيذ عملية القطر، ما لم يثبت وجود قوة قاهرة أو خطأ من السفينة المقطورة، وبالمثل، تناولنا مسؤولية هذه الأخيرة عند الإخلال بالتزاماتها أو تقديمها بيانات غير صحيحة.

لتُختتم الدراسة بعرض أسباب انقضاء عقد القطر، سواء بتنفيذ الالتزامات أو انتهاء المدة أو باتفاق الطرفين، مع توضيح الآثار المترتبة عن ذلك من حيث المسؤولية والتعويض، مؤكدين في الأخير على أن الالتزامات والمسؤوليات الناتجة عن عقد القطر لا تخرج عن إطار التوازن العقدي الذي يحكم العلاقة بين مجهزي السفن في ظل التشريع البحري الجزائري.

الخاتمة

ذهبت هذه الدراسة إلى واحدة من القضايا التي لا تقل أهمية عن مختلف الإشكاليات التي تعتري مجال الأمن والسلامة البحرية، بحيث لامست موضوع "النظام القانوني لعملية القطر" والمنصوص عليه في ق.ب.ج بموجب المواد **860** وما يليها حتى المادة **870**، والمرسوم التنفيذي رقم **02-01 الذي** يحدد شروط ممارسة نشاطات قطر السفن.

بعد هذه الدراسة توصلنا إلى عدة نتائج وهي كالتالي:

1. القطر عملية لا غنى عنها في الملاحة البحرية سواء داخل الموانئ أو في أعالي البحار ، أو في الممرات والقنوات، وتنظم عملية القطر وفق عقد يسمى بعقد القطر، حيث يجمع هذا الأخير بين سفينتين قاطرة ومقطورة، تكون ملكية كل منها لشخصين مختلفين وإلا لا يعد عقد قطر بحري، حيث مضمون هذا العقد أن تقوم القاطرة بجر السفينة المقطورة في البحر أو دفعها من مكان إلى آخر متفق عليه مقابل أجر معلوم.
2. ينفرد عقد القطر بعدة خصائص تميّزه عن غيره من العقود، فهو عقد رضائي، ملزم لجانبين، فوري الأثر، تجاري، ويُعد من عقود المعاوضة التي تنتمي إلى القانون الخاص، ويُكيف قانونًا كعقد مقاولة (إجارة عمل)، نظراً لملاءمة هذا التكييف للنصوص المنظمة له، مما يمنحه طبيعة مستقلة وأحكاماً خاصة تتوافق مع خصوصية تنفيذه، ولا يُعد من عقود النقل رغم بعض التشابه، إذ نظم المشرع كل منهما في باب مستقل، كما أن عقد القطر لا يندرج ضمن عقد العمل لتعارضه مع نظامه القانوني، ولا يمكن تكييفه في إطار نظرية الاستئجار نظراً لعدم اكتمال معالمها، كما يمكن الاشارة إلى أن عقد القطر عقد مراسلة لأنه يحتوي على جميع خصائص هذا النوع من العقد .
3. اختلاف عقود القطر وعقود الارشاد كون هذا الأخير يعتبر إلزامي وهدفه تقديم الارشادات والتوجيهات للسفينة الأخرى، أما القطر اختياري وهدفه الاستعانة بالقوة المحركة ولا بد أن كلاهما يشتركان في أن كلاهما يساهمان في المحافظة على السفينة

ما عليها، ويختلف عقد الارشاد عن عقد المساعدة البحرية، وأن مناط التفرقة لبينهما هو حالة الخطر.

4. عقد القطر عقد رضائي لا يتطلب شكلية خاصة لانعقاده ويخضع في مضمونه للقواعد العامة للعقود (توافر الرضا، الأهلية، المحل والسبب)، ويكفي فيه توافق الإرادتين بين الطرفين، حيث يتم الايجاب عادة من السفينة الطالبة للقطر، إما شفويا عبر اللاسلكي أو بطلب مباشر ي الميناء، أو من خلال إشارات بحرية معروفة، فيقابله القبول من القاطرة بمجرد الرد الإيجابي أو الشروع في تنفيذ القطر.
5. تمر عملية القطر البحري بعدة مراحل أساسية حيث تبدأ متى صدر طلب القطر من السفينة والتحقق من القبول، ومن ثم تدخل جميع المناورات والعمليات الضرورية التي تقوم بها القاطرة للاقتراب من المقطورة ضمن الحالة التعاقدية التي يغطيها عقد القطر عندما يكون القطر داخل الموانئ، أما القطر في أعالي البحار يبدأ تنفيد العقد من أول عملية تقوم بها للاقتراب من المقطورة في المكان الذي وقع فيه عطب السفينة المقطورة وامداد الأخيرة بحبال القطر من قبل القاطرة، وينتهي بتمام عملية القطر ووصول المقطورة إلى النقطة المتفق عليها تنقضي عملية القطر وتباشر السفينة المقطورة فك حبال القطر، إيذانا بانتهاء العلاقة التعاقدية من حيث التنفيذ الفعلي لالتزامات الطرفين، وابتعاد القاطرة عن المقطورة بحيث لا تكون القاطرة تحت تأثير هذه الأخيرة.
6. يرتب عقد القطر مجموعة من الالتزامات تقع على عاتق طرفيه، حيث يلتزم مجهز القاطرة بتقديمها صالحة لإنجاز عمليات القطر في المكان والزمان المتفق عليه ومن ثم القيام بتنفيذ العملية ، بالمقابل يلتزم مجهز المقطورة بإعدادها ووضعها في وضعية تسمح لها بالتقاط حبال القطر، وأهم التزام لمجهز هذه الأخيرة هو دفع الأجرة التي تكون اما باتفاق مسبق أو حسب تعريفة الميناء ، أو بموجب الأعراف الميناائية المعمول وفي حال غياب كل هذه الوسائل تتولى تحدد الأجرة من قبل المحكمة المختصة بما يتماشى مع طبيعة الخدمة المقدمة والظروف المحيطة به.

7. نظّم المشرع الجزائري قواعد المسؤولية القانونية الناشئة عن تنفيذ عمليات القطر بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة من جهة، والغير من جهة أخرى فقد قرر أن يكون كل من مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة مسؤولين بالتضامن عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عمليات القطر، وتُوزع هذه المسؤولية بينهما بحسب درجة الخطأ المنسوب إلى كل طرف مع اعتبار التساوي في حال تعذر تحديد نسبة الخطأ بدقة.
8. أقرّ المشرع الجزائري مبدأ مسؤولية مجهز السفينة المقطورة عن الأضرار التي تصيب السفينة القاطرة، وذلك تأسيساً على قاعدة ربط المسؤولية بالإدارة، باعتبار أن من يتولى إدارة السفينة يتحمل تبعات ما ينجم عنها من أضرار، وبالمقابل لا يُسأل مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة، إلا إذا أثبت مجهز هذه الأخيرة أن الضرر يرجع إلى قوة قاهرة، أو خطأ صادر عن السفينة القاطرة، أو حادث فجائي.
9. تخضع الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر لأحكام العامة القواعد المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، ولا تختلف جوهرياً عن غيرها من الدعاوى القضائية، حيث تختص الغرفة التجارية والبحرية بالفصل في المنازعات المتعلقة بالسفن التجارية وعمليات القطر، بينما تختص الغرف المدنية بالفصل في المنازعات المتعلقة بالسفن الغير تجارية.
10. حدّد المشرّع الجزائري مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن تنفيذ عمليات القطر بسنتين تبدأ من تاريخ انتهاء هذه العمليات.

بعد أن قمنا بطرح النتائج المستخلصة في موضوع دراستنا، ارتأينا إلى طرح بعض التوصيات وهي:

1. ضرورة إيلاء عقد القطر العناية التشريعية الكافية، نظراً لما يكتسيه من أهمية بالغة في تأمين سلامة السفن والموانئ، والحد من الحوادث الناتجة عن ضخامة.

2. السفن وقوة محركاتها، وذلك من خلال إفراده بتنظيم قانوني دقيق ومتكامل يعكس دوره الحيوي في المجال البحري.
3. اقتراح إدراج نص صريح في ق.ب.ج يحدد الطبيعة القانونية لعقد القطر، بما يضع حداً للجدل الفقهي القائم بشأن تكييفه، ويوفر مرجعية قانونية واضحة للفاعلين في المجال.
4. التنصيص التشريعي على قواعد واضحة لاستحقاق أجرة القطر، وعدم الاكتفاء بتركها للاتفاق أو للأعراف المينائية، وذلك لتفادي النزاعات المحتملة، وضمان استقرار العلاقة التعاقدية بين أطراف العقد.
5. العمل على إعداد نماذج موحدة لعقود القطر البحري، تراعي خصوصية كل حالة على حدة، مع تفعيل استخدام العقود الإلكترونية عبر الشبكات الرقمية، بما يتماشى مع التحول الرقمي في القطاع البحري.
6. إقرار إلزامية القطر البحري داخل الموانئ الجزائرية، بما يسهم في تعزيز السلامة المينائية، وضمان حسن تنظيم الحركة الملاحية داخل الموانئ، ويقلل من المخاطر المحتملة.
7. إنشاء محاكم بحرية متخصصة للفصل في النزاعات البحرية، لاسيما تلك المتعلقة بعقود القطر، بما يضمن سرعة البت في القضايا، وتوفير قضاة ذوي دراية بالمجال البحري.
8. تشجيع إنشاء شركات متخصصة في خدمات القطر البحري، ومنحها اعترافاً قانونياً واضحاً، مع تنظيم نشاطها ضمن إطار قانوني يحدد بدقة حقوقها والتزاماتها، على غرار التجارب المقارنة مثل فرنسا) جمعية.(Aperma).

9. ضرورة تطوير البنية التحتية للموانئ الجزائرية، وتحسين الإجراءات الإدارية والخدمات اللوجستية، بما يواكب متطلبات السوق البحرية العالمية، ويدعم جعل القطر البحري عنصراً محورياً ضمن رؤية تنموية شاملة.
10. الدعوة إلى توحيد التشريعات البحرية العربية المتعلقة بعقد القطر، من خلال وضع اتفاقية عربية نموذجية على غرار معاهدة بروكسل لعام **1910**، تتضمن قواعد موحدة للتحكيم البحري، بما يغني عن اللجوء إلى المراكز الأجنبية في تسوية المنازعات البحرية.
11. الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية البحرية وحوادث التصادم أثناء تنفيذ عمليات القطر، من أجل توحيد المعايير القانونية وتدعيم التعاون القضائي الدولي في المجال البحري.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً :المصادر.

➢ النصوص التشريعية

1. **الأمر رقم 75-58** المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتعلق ب ق.م.ج.
2. **الأمر رقم 76-80** المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري.
3. **القانون رقم 98-05** المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتمم للأمر 76-80.
4. **القانون رقم 10-05** المؤرخ في 20 جوان 2005، المتعلق بالنقل.
5. **القانون الفرنسي للنقل رقم 2010/1307** الصادر في 28 أكتوبر 2010.

➢ النصوص التنظيمية

1. **المرسوم التنفيذي رقم 02-01** المؤرخ في 6 جانفي 2002، يحدد النظام القانوني العام لاستغلال الموانئ وأمنها.
2. **المرسوم التنفيذي رقم 06-139** المؤرخ في 15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين.
3. **المرسوم التنفيذي رقم 08-157** المؤرخ في 15 أفريل 2013.
4. **المرسوم التنفيذي رقم 08-363** المؤرخ في 8 نوفمبر 2008.

ثانيا: الكتب

- ايمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (انقاد بحري-قطر بحري-رشاد بحري) دار الجامعة الجديدة،2011.

- د. أحمد بركات مصطفى: الحجز التحفظي على السفن، دراسة في اتفاقية جنيف12 مارس 1999م، والقانون الفرنسي والمصري، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 2013
- د. أحمد بركات مصطفى، المسؤولية التقصيرية لمجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق الغير أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، بدون دار النشر، 2000.
- د. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية،1998.
- د. عبد الفتاح ترك، الحجز التحفظي على السفينة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية،2005.
- د. عبد الفضيل محمد أحمد: "الإرشاد البحري" دراسة مقارنة، المنصورة، مكتبة الجلاء الجديدة، د ط.
- د. محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، (مصادر الالتزام- العقد والإرادة المنفردة)، منشورات دار الهدى، سنة2023.
- د. على البارودي: "مبادئ القانون البحري والجوي"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983، نبذة 240.
- رفعت فخري أبادير: الوجيز في فانون التجارة البحرية الجديد. د د ن، سنة 1992.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني- نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة،1992.
- علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، سنة 1967، البند397.

- علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام في ق.م.ج، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط5، سنة 2003.
- كمال حمدي، القانون البحري السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (ايجار السفينة-نقل البضائع والأشخاص- القطر-الارشاد) منشأة المعارف الإسكندرية 2003.
- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة2004.
- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط1، 2005.
- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط4، سنة 1993.
- محمود شحماط، المختصر في ق.ب.ج، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر،2010.
- محمود مختار بريرى: التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة1999.

- مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة-السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-ايجار السفينة والنقل البحري-الحوادث البحرية- التأمين البحري)، دون دار نشر، سنة1998، البند445.
- "نهاد السباعي" و "رزق الله أنطاكي. موسوعة الحقوق التجارية. الجزء الخامس: الحقوق التجارية البحرية مطبعة الإنشاء. دمشق. 1965.

- هاني دويدار، الوجيز في ق.ب.ج، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،2001.

ثالثا: الرسائل والمذكرات:

❖ الرسائل:

- ❖ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان،2011-2012.
- ❖ خياط محمد، التصادم البحري، رسالة لنيل درجة دكتوراه في الحقوق، جامعة عين الشمس، القاهرة، 1987.
- ❖ علاء الدين عبد المجيد، عقد القطر في القانون المصري والمقارن، رسالة لنيل الدكتوراه في الحقوق، جامعة أسيوط، د د ن، سنة2015.
- ❖ مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري-دراسة مقارنة-، أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص تخصص: القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد-تلمسان-، سنة 2019-2020.

❖ المذكرات:

- ❖ اعتدال عبد الباقي الغصب، عقد القطر (دراسة مقارنة)، مجلة الخليج العربي، المجلد 38، ع1و2.
- ❖ بن موفق نعيمة، عقد القطر، مذكرة ماجستير في الحقوق فرع قانون خاص، جامعة الجزائر (1)، د س ن.

رابعا: المجلات.

- ❖ بن عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع الثاني، 2014.
- ❖ حياة بن عيسى، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على أمن وسلامة الملاحة البحرية، المجلة القانونية البحرية والنقل، جامعة تلمسان، ع الثاني، 2014.
- ❖ رفعت فخري أبادير، "القطر البحري في القانون المصري والمقارن"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، مطبعة عين شمس، سنة1983.

خامسا: المقابلات العملية

- ❖ مقابلة مع حشاني محمد الأمين، قائد السفينة القاطرة *Cap Bougaroun*، بميناء سكيكدة، 7 ماي 2025.
- ❖ مقابلة مع ضابط الميناء ع، بمركز القيادة لميناء سكيكدة، 20 ماي 2025.
- ❖ مقابلة مع قائد القاطرة المسماة Mazafran 6، مجراب موسى،8 أفريل 2025.

سادسا: المواقع الإلكترونية

- http://discovery.nationalarchives.gov.uk/
- http://liverpoolmaritimesociety.org/
- https://www.asjp.cerist.dz/
- https://lawyer-marine-guidance-contracts-jordan.com/2021/09/15/

سابعا: مراجع أجنبية مترجمة:

- René Rodière, Nature juridique de contrat de poussage, Bulletin des transports, 1971.
- René Rodière, Traite général de droit maritime, affrètement et transport, Tome 2, les contrats de transport de marchandises, Dalloz, Paris, 1968.

- Yves TASSEL : Remorquage, juris-classeur Hommercial (JC com) ,1990, Fascicule1250, N° 70,

Désignation	Tarif (USD/H/RR)
Minimum de perception	660
Jusqu'à 6000 M³	660
6000 à 12.000 M³	873
12001 à 18.000 M³	970
18001 à 24.000 M³	1 388
24001 à 30.000 M³	1 543
30001 à 36.000 M³	1 687
36001 à 42.000 M³	1 942
42001 à 48.000 M³	2 145
48001 à 54.000 M³	2 500
54001 à 60.000 M³	2 820
Au-delà de 60.000 M³ et par tranche de 3000 M³ en sus du tarif correspondant	66
Location de remorqueur	826
Pompage	676
Fourniture de remorque (treuil de remorqueur)	100

1. 2.3 Tarifs divers

Désignation	Tarif appliqué
Remorqueur en attente	50% du tarif ci-dessus
Mouvement annulé	50% de l'opération
Remorquage navire sans pression	100% en sus du tarif ci-dessus
Veille de sécurité	330 Dollar US/H/Remorqueur

La durée de la veille de sécurité couvre toute la période du séjour à quai du navire. Elle commence à courir dès la mise à quai du navire et prend fin avec le commencement des manœuvres de sortie du navire.

1.2.4 Cas particuliers

- Poussage à quai ou contre appontement.
- Maintien en remorque (SPM), selon le barème ci-après :

Désignation	Tarif (USD/H/RR)
Jusqu'à 15.000 M3	487
15.001 à 30.000 M3	631
30.001 à 60.000 M3	780
60.001 à 120.000 M3	1 010
Au delà de 120.000 M3	1 280

- **Mode affectation des remorqueurs :**

Le remorquage est obligatoire à l'ensemble des navires touchant les ports de Skikda à l'exception de:

- Navires de commerce et à hydrocarbures dont la longueur hors tout est inférieure à 80 mètres
- Navires de la marine nationale ;
- Navires d'entretien des ports ou d'assistance (chalands, dragues, remorqueurs etc....) ;
- Engins de signalisation maritime ;
- Les bateaux de pêche et de plaisance.

Le nombre de remorqueurs affectés est fixé suivant les tableaux ci-dessous :

- **NAVIRES MARCHANDISES DIVERSES**

Longueur hors tout	Nombre de remorqueurs affectés pour la manœuvre		durée de la manœuvre	
	Entrée	Sortie	Entrée (heure)	Sortie (heure)
de 80 m à 115 m	01	01	01	01
de 116 m à 135 m	02	02	02	01
de 136 m à 150 m	03	02	02	01
de 151 m à 170 m	03	03	02	01
de 171m et plus	04	03	03	01

- **Affectation des remorqueurs pour les navire vraquiers transportant des céréales à l'import, des vracs solides destiné à l'export d'une longueur hors tout supérieure à 171 mètres :**

Longueur hors tout	Nombre de remorqueurs affectés pour la manœuvre		durée de la manœuvre	
	Entrée	Sortie	Entrée (heure)	Sortie (heure)
de 171 m et plus	03	03	02	01

- **Affectation des remorqueurs pour les navires CAR-FERRIES ET CROISIERES**

Longueur hors tout	Nombre de remorqueurs affectés pour la manœuvre		durée de la manœuvre	
	Entrée	Sortie	Entrée (heure)	Sortie (heure)
de 80 m à 115 m	01	01	01	01
de 116 m et plus	02	01	01	01

-En conditions météorologiques normales, un propulseur d'étrave en bon état de fonctionnement et de puissance adaptée au navire dispense le navire d'un remorqueur pour la tranche de navire comprise entre 116 et 150 mètres.

-A son appréciation, pour des raisons de sécurité, Le pilote peut exiger un remorqueur supplémentaire. Dans ce cas, il est tenu d'établir un rapport justificatif.

-Compte tenu de la configuration du poste N° 12 de l'ancien port, les manœuvres des navires programmés à ce poste dont la longueur est supérieure à 140 mètres sont réalisées avec (03) remorqueurs à l'entrée et (03) Remorqueurs à la sortie.

1.2 Remorquage :

1.2.1 Conditions générales

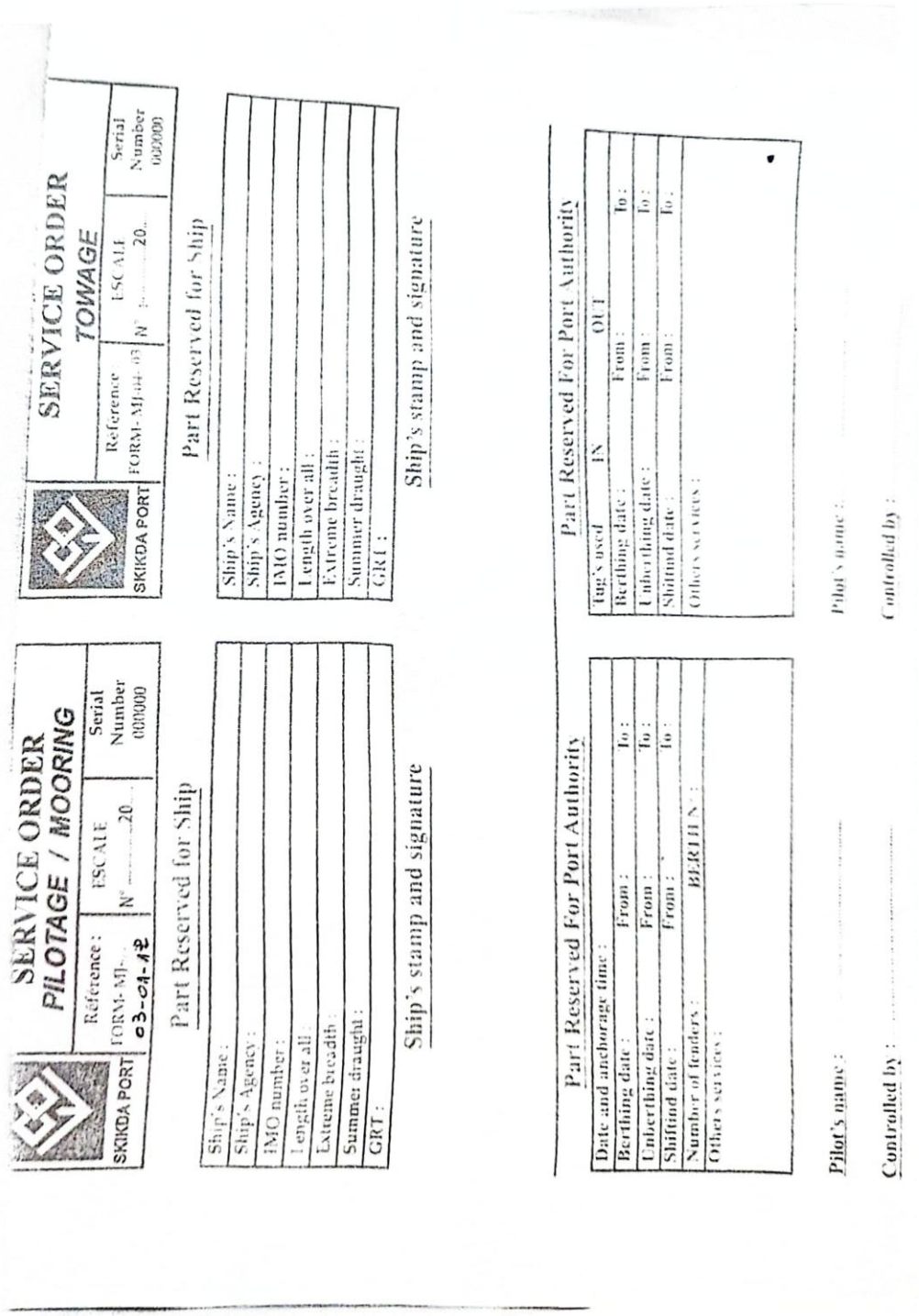
- **Contrat de remorquage** : par le contrat de remorquage, l'armateur s'engage, contre rémunération, à effectuer les services de remorquage au moyen d'un navire, dont notamment
  - Les opérations consistant à tirer ou pousser le navire,
  - Les manœuvres d'accostage, de halage, de déhalage et ou d'appareillage du navire,
  - Le convoyage,
  - L'aide dans l'exécution d'autres manœuvres dans la navigation d'un navire.
- **Période contractuelle** : La période contractuelle est celle définie par le code maritime Algérien. La mise à disposition commence dès l'instant où le ou les remorqueurs quittent le quai pour se mettre à la disposition du navire et elle se termine dès l'instant où l'opération est achevée.

- **Responsabilité** : Pendant la période contractuelle définie ci-dessus, le capitaine et l'équipage des remorqueurs sont, de convention expresse mis à la disposition du contractant et deviennent ses préposés exclusifs. Les remorqueurs sont placés sous sa garde, resteront donc en conséquence à la charge exclusive du contractant, toutes avaries, dommages et autres, de quelque nature qu'ils soient, subsistant par le navire remorqué que par le ou les remorqueurs au cours des opérations de remorquage. Le contractant sera également responsable de toutes réclamations qui pourraient être faites par les tiers contre le navire remorqué et contre les remorqueurs à l'occasion des faits survenus au cours de ses opérations.

- **Supplément de durée** : Dans le cas où la durée du mouvement décomptée depuis la mise à disposition du remorqueur jusqu'au moment où il aurait dû être libéré dépasserait celle prévue dans le tableau des tarifs « horaire de remorquage », un supplément sera appliqué en temps réels pour le dépassement.

- **Mise à disposition** : Le temps de mise à disposition d'un remorqueur est compté dès son départ du quai d'armement habituel jusqu'à son retour au même quai.

- **Opérations exceptionnelles** : L'entreprise portuaire pourra prétendre à une rémunération dans le cas où des circonstances exceptionnelles modifieraient d'une part, la nature des services prévus au contrat dans la zone de remorquage obligatoire ou nécessiteraient l'intervention des remorqueurs au-delà de la zone de remorquage obligatoire d'autre part (cas de sauvetage et secours en haute mer, sinistre, incendie). Dans les deux cas, ces opérations exceptionnelles seront facturées sur la base du gré à gré à la charge du contractant, après négociation entre les deux parties.
- L'annulation, l'attente ou le report du toute manœuvre du fait du commandant ou de son consignataire donne lieu au paiement de **50%** de l'opération en guise de dérangement.
- Le pilote en accord avec le commandant du navire peut exiger un remorqueur supplémentaire si les conditions météorologiques sont défavorables ou les qualités manœuvrières du navire présentent un risque ou pour d'autres raisons de sécurité. Dans ce cas, le ou les remorqueur(s)supplémentaire(s) sont utilisés en sus du mode d'affectation.



SERVICE ORDER
PILOTAGE / MOORING

SKIKDA PORT | Reference : FORM-MJ-03-01-02 | ESCALE N° ..... 20... | Serial Number 000000

Part Reserved for Ship

Ship's Name :
Ship's Agency :
IMO number :
Length over all :
Extreme breadth :
Summer draught :
GRT :

Ship's stamp and signature

Part Reserved For Port Authority

Date and anchorage time :
Berthing date : From : To :
Unberthing date : From : To :
Shifted date : From : To :
Number of tenders : BERTH N° :
Others services :

Pilot's name :

Controlled by :

SERVICE ORDER
TOWAGE

SKIKDA PORT | Reference FORM-MJ-04-03 | ESCALE N° ..... 20... | Serial Number 000000

Part Reserved for Ship

Ship's Name :
Ship's Agency :
IMO number :
Length over all :
Extreme breadth :
Summer draught :
GRT :

Ship's stamp and signature

Part Reserved For Port Authority

Tug's used	IN	OUT
Berthing date :	From :	To :
Unberthing date :	From :	To :
Shifted date :	From :	To :
Others services :		

Pilot's name :

Controlled by :

E.P.SKIKDA

TABLEAU DE POSITION DES REMORQUEURS

REF : FORM-MJ-05-02

DATE :31/01/2021

المؤسسة المينائية لسكيكدة
مديرية قيادة الميناء
البريد الوارد
تاريخ الوصول: 31 JAN 2021
رقم التسجيل: 052
التوزيع الداخلي

MOIS FEVRIER 2021	1	2	3	4	5	6	7
01-02-03-04	CAP DE FER	CHOULOU	OUED EL KEBIR	RIGHA 2	CAP BOUGAROUN	SKIKDA	RIGHA 1
05-06-07-08	CHOULOU	OUED EL KEBIR	RIGHA 2	CAP DE FER	SKIKDA	RIGHA 1	CAP BOUGAROUN
09-10-11-12	OUED EL KEBIR	RIGHA 2	CAP DE FER	CHOULOU	RIGHA 1	CAP BOUGAROUN	SKIKDA
13-14-15-16	RIGHA 2	CAP DE FER	CHOULOU	OUED EL KEBIR	CAP BOUGAROUN	SKIKDA	RIGHA 1
17-18-19-20	CAP DE FER	CHOULOU'	OUED EL KEBIR	RIGHA 2	SKIKDA	RIGHA 1	CAP BOUGAROUN
21-22-23-24	CHOULOU	OUED EL KEBIR	RIGHA 2	CAP DE FER	RIGHA 1	CAP BOUGAROUN	SKIKDA
25-26-27-28	OUED EL KEBIR	RIGHA 2	CAP DE FER	CHOULOU	CAP BOUGAROUN	SKIKDA	RIGHA 1

OBSERVATIONS :

- *1ère, 2ème, 3ème, 4ème Position de : 09H00 A 09H00 AU N P. Pour les méthaniers au poste M2 les R/R crochent selon leur position.*
- Dans le cas de consignation du N.P, les R/R assisteront à tour de rôle les manœuvres à l'ancien Port en Commençant par le 5ème suivant la position du tableau ci-dessus.
- Décaler les positions en cas d'arrêt technique d'un Remorqueur. Les R/R assisteront à tour de rôle aux manœuvres.
- Lors du poussage d'un navire les Remorqueurs assisteront à tour de rôle à la manœuvre suivant le Tableau de Position.
- l'avitaillement en eau douce est considéré comme une manœuvre portuaire.
- Afin d'améliorer la sécurité à bord de nos remorqueurs, et plus de familiarisation des équipages avec les équipements de bord et pour faire face devant un éventuel évènement, nous vous informons que les exercices « **INCENDIE, ABANDON, M.O.B, POLLUTION, BARRE DE SECOURS** », sont obligatoires pour chaque bordée, et doivent être mentionnés sur le registre des exercices et sur les rapports journaliers.

COPIE :
- P.D.G "INFORMATION".
- D.R
- D. CAPITAINERIE.
- D.R (DEPARTEMENT ARMEMENT).
- P. PROCESSUS.
- REMORQUEURS
- CHRONO/ARCHIVES

Le Chef Département Armement P/I

TOUMI. R
TOUMI Rabah
Chef Département Armement P/I

Le Directeur

KHELFA Sid Mohamed Seghir
Directeur Remorquage

SARL VIVA SHIPPING AGENCY
Ship's Agent and Broker
website: http://wwww.vivashipping.net

Skikda LE, 31/07/2023

De : SARL VIVA SHIPPING AGENCY - BEJAIA

A,
Entreprise Portuaire de Skikda

- **Direction Capitainerie,**
- **Direction Finance et Comptabilité**
- **Direction commerciale,**

Objet : Demande d'autorisation d'exercice de fonctions de consignation

Messieurs ;

Nous avons le plaisir de venir par la présente vous annoncer l'ouverture de notre entreprise de consignation de navires et de cargaison **Sarl Viva Shipping Agency -** ; sise à l'adresse suivante :

TALA MERKHA
BEJAIA / ALGERIE

Sous l'agrément N° 249 / RC 23b 0191354 - 00/06 et vous demander de bien vouloir nous autoriser à exercer nos activités de consignataire de navires et de cargaison au port de Bejaia.

Par ailleurs, nous vous joignons les documents officiels relatifs à la création de la société :

- Copie du registre de commerce
- Copie de la carte d'identification fiscale (NIF)
- Copie de l'agrément.
- Copie du statut
- CNI du gérant
- Déclaration d'existence

En vous remerciant par avance, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de notre plus haute considération.

SARL VIVA SHIPPING AGENCY

SARL VIVA SHIPPING AU CAPITAL SOCIAL DE 1 000 000,00 DZD Consignation Navires & Courtages Maritime
Siège Social, Ilot 0840 Tala Merkha - Bejaia 06000
R C N° : 23 B 0191354 -00/06 - NIF : 002306019135416 NIS : 0 023 0601 00132 76
Tél : + (213) 0560 35 17 11 / 0560 89 53 16 - E-mail : vivashipping6@gmail.com / viva@vivashipping.net

REFERENCE
FORM-MJ-02-08

المؤسسة المينائيـة لسكيكدة
شركة مساهمة ذات رأسمال 9.000.000.000 دج

FACTURE

Facture N° :AP/00688 Du : 05/05/2025

Escale N° :00385/2025

Nom du Navire:(

TJB:9 973,00 / Volume: 26 290,88

Poste : AP04 1 US $: 132,2090

Doit à: [illegible]

Code Client :30771

PRESTATION	USD	DA
DIVERS		
Course Pilotine / Pousseu le : 22/04/2025 18h 30 H à [illegible] 150 000 USD/H X1 Pilotines	150,00	19 831,35
TOTAL DIVERS	150,00	19 831,35
F. DOCUMENTAIRE	0,76	100,00
TOTAL H.T :	150,76	19 931,35
T.V.A 19% :	28,64	3 786,96
TOTAL T.T.C :	179,40	23 718,31

ARRETEE LA PRESENTE FACTURE A LA SOMME DE : VINGT-TROIS MILLE SEPT CENT DIX-HUIT DINARS ET 31 CENTIMES

- Pour être recevable , toute réclamation doit être formulée par courrier sous huitaine de la réception de la facture -

CHEF DE SECTION CHEF DE SERVICE 05.05.2025

Mme KISMOUNE Rafia
Chef Service Aux Navires

KHECHIREM Fethi
Chef de Section Facturation
Remorquage

Spa au capital de 9 Milliards de Dinars
Tél.: 038.75.23.95 / 038.75.22.80 - Fax : 038.75.20.15 / 038.75.22.55
E mail : epskikda@skikda-port.com Web : http/www.skikda-port.com

Adresse : Petite Zone Industrielle, près embouchure Oued Saf Saf (ex Dairaing) [illegible]
BP.65 - 21 000-Skikda Algérie R.C N° : 99 B 0142389 00/21 - N° NIS : 0 982 21 [illegible]
NIF : 099921014238957 N° Article : 21012909011 RIB : 00 400 304 401 70 [illegible] Skikda

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

مكتب الاستاذ حداد احمد
محضر قضائـــــــــي
59 نهج محمد الصالح الدهيلي
سكيكـــــــــــــــدة

محضر تبليغ امر بالحجز التحفظي

بتاريخ ا ٥ من شهر أفريل سنة ألفين وتسعة
بناء على طلب : ا
SERVICES ش د م محدودة في حقها الاستاده ... المحامية
نحن الاستاذ المحضر القضائي بدائرة اختصاص مجلس قضاء سكيكدة الكائن مقره ب ... ني سكيكدة
قمنا بتبليغ كل من
1- ربان السفينة التابعة ...
المسماة ... الراسية بمبناء سكيكدة
مخاطبين مع :
2- المحطة البحرية الرئيسية
مخاطبين مع :
3- قيادة الميناء بسكيكدة
مخاطلين مع : ضابط الميناء
حيث بلغنا كل منهم على حدة بنسخة من الامر الصادر عن رئيس المحكمة يوم 01. 04. 2009 تحت رقم 1318/ 2009 والمتضمن توقيع الحجز التحفظي على على الباخرة المذاكورة اعلاه من اجل الاسباب الواردة بها واتلمبلغ المقدر ب2.753.251.68دج او ما يعادله بالعملة الاجنبية أي 45.887.56 دولار موضوع الدين المفصل بالعريضة
واخطرناكل واحد منهم في اطار اختصاصه بمنع هده السقينة من المغادرة لانها اصبحت تحت يد القضاء ما لم يكن امر مخالف
وتركنا لكل واحد نسخة من الامر مرفق بمحضرنا هدا ليكون على علم

المحضر القضائي

الجو شبينغ خدمات جارية

محامية معتمدة لدى المحكمة العليا — محكمة سكيكدة

إلى السيد / رئيس محكمة سكيكدة

*أمـــر على ذيل عريضة من اجل حجز تحفظي على سفينة *

لفائدة / [illegible] وخدمات تجارية شركة ذات مسؤوليـــة محدودة [illegible] ممثلة في شخص مديرها: الكائن مقرها ب 09 نهج منظمة التحرير الوطني مركز الخدمات الجوهر عنابه .

ضـــد/ السفينـــة التابعة لشركة * [illegible] المسماة [illegible] الممثلة من طرف ربانها ، والراسية بميناء سكيكدة .

سيدي الرئيـــــــــــــس :

حيث أن المدعية بموجب نشاطها قامت بخدمات مختلفة سواء بميناء عنابة أو بميناء سكيكدة للسفن التابعة لشركة [illegible] سواء عند دخولها الميناء وخروجها .
سواء تعلق الأمر بتزويدها بالمياه أو الوقود وأغيرها من الخدمات بالاتصال والتطهير.....وهذا كما هو مبين في القوانين المرفقة .

حيث أنه في كل مرة يتم دفع المقابل على شكل أقساط ويتبقى في ذمته المدعى عليـــــــــه مبالغ تجمعت في مبلغ إجمالي قدرة 45.887.53 دولار : هو ما تقابل بالدينار 2.753.251.68 دج | وثيقة رقم 1/ 2 .

حيث أن الباخرة * [illegible] رست بميناء سكيكدة بتاريخ اليوم 2009-04-01 .

حيث أنه يحق للعارضة طلب الحجز التحفظي على السفينة طبقا للمواد 150-151-154 من القانون البحري .

حيث أن السفينة سوف تغادر الميناء يوم الخميس أي في 2009/04/02 مع إشارة أن مسؤولية الحجز تقع على العارضة طبقا لنص المادة 158 من القانون البحري .

رقم . 813/18 أمـــــــــر

نحن ... رئيس محكمة سكيكدة .

نظرا للعريضة السابقة والأسباب الواردة فيها والوثائق المدعمة

نامر بتوقيع الحجز التحفظي على سفينـــــة [STAR CARRIER]
التابعة لشركة [...]

والراسيـــــة بميناء سكيكدة لصالح العارضة في حدود مبلغ 2.753.251.68 دج ما يقابل بالعملة الأجنبية 45.887.53 دولار .

مـــــع منع السفينة المذكورة من المغادرة

حرر بمكتبنا في يوم : 01 أفريل 2009

الرئيس

أ. بن ...

ضريبة الدمغة

20 دج

- **NAVIRES A HYDROCARBURES :**

Longueur hors tout	Nombre de remorqueurs affectés pour la manœuvre		durée de la manœuvre	
	Entrée	Sortie	Entrée (heure)	Sortie (heure)
de 80 m à 115 m	02	01	01	01
de 116 m à 135 m	02	02	02	01
de 136 m à 169 m	03	02	03	01
de 170 m à 210 m	04	03	03	01
de 211 et plus	05	04	03	02

- Ces fourchettes tiennent compte des conditions météorologiques normales, le pilote peut faire appel à un Remorqueur supplémentaire pour des raisons de sécurité.
- Pour des raisons de sécurité l'appareillage des navires à hydrocarbures et des méthaniers est obligatoire dès L'achèvement des formalités réglementaires (chargeur, police, douane etc....aucun motif ne peut être évoqué Par le consignataire pour retarder ce type de navires.
- Les navires à hydrocarbures peuvent être sujets à des extras frais, notamment en période hivernale (sortie en Rade pour cause de ressac, poussage à quai par remorqueurs pour complément de chargement.,.), ces frais Supplémentaires sont à la charge de l'armateur.

- **Affectation des remorqueurs pour les navires à hydrocarbures amarres aux bouées:**

Longueur hors tout	Nombre de remorqueurs affectés pour la manœuvre	
	Entrée	Sortie
de 80 m à 320 m	02	01

NB: Par mesure de sécurité, un remorqueur de veille de sécurité est obligatoire durant la période de l'escale.

1.2.2 Tarifs de remorquage

Les opérations de remorquage effectuées par l'entreprise portuaire à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie du port donnent lieu à une redevance calculée sur la base du tarif ci-après avec un montant minimum de perception de 660 Dollars US par heure d'opération et par remorqueur.
Les prestations de remorquage sont facturées sur la base du taux horaire par remorqueur affiché dans le tableau ci-dessous, correspondant au volume du navire et la durée de la manœuvre en temps réel au-delà de la première heure de remorquage, avec un minimum de perception d'une heure quel que soit la durée de la manœuvre.

الفهرس

الموضوع	رقم الصفحة
بسملة	
اهداء	
قائمة المختصرات.	
المقدمة.	01
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لعقد القطر.	08
المبحث الأول: ماهية عقد القطر.	09
المطلب الأول: مفهوم عقد القطر.	10
الفرع الأول: تعريف عقد القطر.	11
الفرع الثاني: خصائص عقد القطر.	18
المطلب الثاني: التمييز بين عقد القطر والعقود البحرية المشابهة.	22
الفرع الأول: التمييز بين عقد القطر والمساعدة البحرية.	23
الفرع الثاني: تمييز عقد القطر عن الارشاد البحري.	26
المبحث الثاني: الأساس القانوني لعقد القطر.	30
المطلب الأول: تكوين عقد القطر.	30
الفرع الأول: شروط انعقاد عقد القطر.	31
الفرع الثاني: آلية تكوين عقد القطر.	36
المطلب الثاني: التكييف القانوني لعقد القطر.	42
الفرع الأول: الاتجاهات الفقهية في تحديد طبيعة عقد القطر.	43
الفرع الثاني: الاتجاهات المعاصرة في تكييف عقد القطر.	47

الفرع الثالث: التوجهات التشريعية المقارنة.	50
ملخص الفصل الأول.	56
الفصل الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن تنفيذ عقد القطر.	57
المبحث الأول: الالتزامات الملقاة على عاتق المتعاقدين لقيام عقد القطر.	59
المطلب الأول: التزامات مجهز القطر.	59
الفرع الأول: الالتزام بتقديم قاطرة مؤهلة للملاحة البحرية ومعدة للقطر البحري.	59
الفرع الثاني: الالتزام بتنفيذ عملية القطر وفقا للعقد.	61
المطلب الثاني: التزامات مجهز السفينة المقطورة.	64
الفرع الأول: تهيئة السفينة بطريقة تمكنها من استقبالها حبال الجر وفقا للتعليمات البحرية.	64
الفرع الثاني: دفع أجرة القطر.	66
المبحث الثاني: المسؤولية والدعاوى الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.	75
المطلب الأول: المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.	76
الفرع الأول: المسؤولية العقدية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.	79
الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.	91
المطلب الثاني: الدعاوى الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.	102
الفرع الأول: الاختصاص القضائي.	102
الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن تنفيذ عقد القطر.	104
ملخص الفصل الثاني.	106
الخاتمة.	108

قائمة المصادر والمراجع.	112
الملاحق.	118