جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

عقد القطر البحري في القانون الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون الأعمال

من تقديم الطالب(ة):

- بوعكاز مـراد
- بودربالة علي

تحت إشراف:

– أ.بوصلاح عليمة

لجنة المناقشة :

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ علاء الدين قليل	أستاذ محاضر	رئيسا
أ/ عليمة بوصلاح	أستاذة مساعدة	مشرفا و مقررا
أ/ احلام نطور	أستاذة مساعدة	مناقشا

دورة سبتمبر 2020

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر و تقدير وعرفان

في مستهل هذا البحث المتواضع، و بمقتضى واجب الاعتراف بالجميل

يشرفنا و يسرنا أن نتقدم بأسمى عبارات الشكر و العرفان و التقدير للأستاذة بوصلاح عليمة لكل ما تلقيناه من عون صادق و مساهمة فعالة منها ،وعلى كل ملاحظاتها و توجيهاتها القيمة

كما أقدم شكري و امتناني لأعضاء اللجنة المحترمة

الأستاذ :قليل علاء الدين

الأستاذة : نطور احلام

كما نتقدم بجزيل الشكر و الإمتنان لأساتذة كلية الحقوق جامعة 20 اوث سكيكدة على كل ما قدموه لنا من دعم ، إلى كل من ساعدنا على إنجاز هذا العمل.

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى اللذين اشترط الله مرضاته بمرضاتهما ،

وأغلى ما أملك والداي الكريمين

إلى روح جدي حسين بوعكاز المدعو السبتي

إلى روح جدتي /شنيقل حليمة

رحمهما الله و أسكنهما فسيح جناته .

إلى اجمل هدية قدمت لي ورفيقة ودربي وسندي و فخري زوجتي الكريمة

إلى فلذات أكبادي ابنائي "محمد عبد المعيد "و"عبد الصمد " و الكتكوتة سندس

إلى كل من ساعدني في إنجاز هذا العمل المتواضع من قريب أو من بعيد

الطالب/ بوعكاز مراد

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى والدي العزيز بودربالة محمد الذي سهر على أن أكون تقيا وأن أحافظ على قيمتي وذلك بمقولته الشهيرة" خلي قدرك خير من عمرك"

إلى والدتي العزيزة بوعزيز خروفة التي تعبت من أجل أن أكون ناجحا في حياتي

إلى روح زوجتي/لحرش نظيرة التي إنتقلت إلى جوار ربها رحمها الله و أسكنها فسيح جناته

إلى زوجتي الثانية لحرش سعيدة و أبنائي الأعزاء كل من :عبد السلام ،فاطمة الزهراء،عبد العزيز ،ليندا،عبد الباسط، صباح، مصعب

إلى كل من ساهم في تشجيعي على موصلة طريق العلم أهدي هذا العمل المتواضع

.

الطالب/ بودربالة علي

قائمة المختصرات

ق. م..... القانون المدني.

ق إ م إ..... قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

ق. ت..... القانون التجاري.

ق ب ج ..... قانون بحري جزائري

ص..... صفحة

ط ..... طبعة.

ف..... فقرة.

د س ن ..... دون سنة نشر.

د د ن.....دون دار نشر

جـ .....جزء

د ط .....بدون طبعة

ج ر .....الجريدة الرسمية

د م ن .....دون مكان النشر

مقدمة

يعتبر النقل البحري من أهم وسائل النقل وأقلها تكلفة، فهو يكتسي مكانة هامة بالنسبة لجميع الدول، حيث يعد الركيزة الأساسية من بين تلك الركائز التي تساهم في النهوض بالمنظومة السياسية والاقتصادية والاجتماعية للدول، فيقوم بضمان انسياب كميات كبيرة من السلع والبضائع مهما اختلفت أحجامها، فهو عصب المبادلات التجارية الدولية مع أن البضائع والسلع محل هذه المبادلات قد تتعرض لمخاطر عديدة، فقد تكون هناك عوائق طبيعية وصناعية تعرقل السير العادي للملاحة كوجود صخور أو سفن غارقة أو أنها تحتاج لقوة إضافية خارجية، ولما كان الأصل أن الناقل البحري ينفذ التزاماته شخصيا على اعتبار أنه همزة وصل بين المرسل إليه والشاحن، غير أنه يتعذر عليه إتمام الرحلة البحرية بمفرده مما يحتم عليه الاستعانة بمتدخلين لتحقيق الأمان والحفاظ على سلامة السفينة والبضائع و السلع وسلامة و أمن الموانئ.

ولعل أهم آلية في هذا المجال تلك التي تعرف بالقطر البحري الذي يعد أحد العمليات المساعدة في مجال الملاحة البحرية، والقطر بصفة عامة هو الاستعانة بقوة محركة خارجية لتغيير مكان الشيء لا تتوافر له، أو لم يعد يتوافر له وسائله الخاصة لتحقيق الانتقال المنشود[1]، بمعنى أنه بمجرد طلب القوة الخارجية يتعلق الأمر بالقطر، ولا يكون في المجال البحري القطر على صورة واحدة فقد يكون العمل المادي الذي يتم من خلاله إنقاذ سفينة معرضة للخطر بقطرها إلى مناطق آمنة، وقد تتدخل سفينة القطر لمساعدة السفينة الأخرى على القيام بالمناورات اللازمة للدخول أو الخروج من الموانئ، و قد يكون القطر وسيلة لنقل منشآت الموانئ العائمة من ميناء إلى آخر كالرافعات والمواعين والصنادل.

وقد عرف الإنسان القطر بمفهومه المادي الجر و السحب منذ القديم، عندما اضطر إلى جر صيده بأساليب مختلفة، إلى أن توصل إلى خاصية العوم فاستعان بجدوع الأشجار و جرها من اليابسة على طول النهر، ثم ظهر استخدام القوارب و الزوارق فأصبح يشكل دعما للسفن الشراعية التي لا تمتلك قوة دفع ذاتية فاستعانت تلك السفن بقوارب التجديف لسحبها وتسهيل مناوراتها الملاحية، ازدادت أهمية القطر البحري في أواخر القرن التاسع

1- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص126.

عشر مع ظهور الثورة الصناعية أين ظهرت بواخر عملاقة و ضخمة و وزيادة استغلال السفن في مجال نقل البضائع و الأشخاص، فتطورت استخدامات القطر تطورا يتلاءم مع الاستخدام الحديث له، فأصبح القطر البحري يدار من قبل سفن متخصصة تمتلك تجهيزات خاصة معدة لهذا الغرض و مصممة تصميما خاصا، مزودة بحبال مختلفة تتلاءم مع حجم السفينة ووزنها، تشرف عليها شركات عالمية، هذه السفن تقوم بعمليات القطر والإنقاذ.

- **أهمية الموضوع.**

يكتسي عقد القطر البحري أهمية بالغة فيما يتعلق بأمن الميناء و المحافظة على سلامة منشآته وسلامة الملاحة البحرية إذ يؤمن القطر خطر اصطدام السفن برصيف الميناء والمنشآت الموجودة على الرصيف عند دخولها إلى الموانئ والرسو على الرصيف أو الخروج منها، خاصة مع تزايد حجم البضائع و السلع المتدفقة على الموانئ الذي أصبح من المشروعات الاقتصادية التي تحتاج إلى رأس مال كبير من المؤسسات التي تستهدف الربح، كونها ذات تأثير مباشر على تدفق و انسياب التجارة الخارجية.

كما يعد عقد القطر البحري من أهم العقود البحرية، نظرا لأهميته على الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية للدول، لذا سعت هذه الدول إلى تنظيمه قانونيا و الجزائر كغيرها من الدول قامت بوضع نظام قانوني خاص بالقطر البحري، حيث أشار القانون البحري الجزائري[1] إلى موضوع القطر البحري كنشاط من النشاطات المينائية في الباب السادس تحت عنوان القطر في المواد 860 إلى غاية 872.

1- الأمر رقم76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر1976 المتضمن القانون البحري، ج ر، العدد 29، المؤرخة في 10 أفريل 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية، العدد 47، المؤرخة في 27 جوان 1998، والمعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية، العدد 46، المؤرخة في 18 أوت 2010.

كما جعل المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها[1] فرض إلزامية القطر البحري من اختصاص السلطة المينائية حيث جاء في المادة 95 منه " **يمكن للسلطة المينائية أن تفرض على ربان السفينة الاستعانة بالقاطرات قبل أية حركة أو تنقل لسفينته وكذا كل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن و النظام و الشرطة .**

تحدد شروط القطر ودفع آلات الخدمة في النظام الخاص بكل ميناء"

و نظرا لرغبة الجزائر في توسيع المبادلات التجارية باستقطاب أكبر عدد ممكن من السفن، ولتوفير خدمات القطر وتسهيل مناورات السفن، قامت بإسناد ممارسة نشاطات قطر السفن في الموانئ لشركات القطر، وجعل ممارستها على أساس اتفاقية امتياز بين السلطة المينائية والمتعامل المختار، هذه الشركات تمتهن القطر البحري تحت رقابة سلطة الموانئ وهذا ما جاء به المرسوم التنفيذي 06-139 المحدد لشروط و كيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ[2] والمعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 08-363 .[3]

وقد عملت الجزائر على تطوير موانئها لتساير التطور الصناعي و التكنولوجي القائم وتساير متطلبات التجارة الدولية بتوفير قاطرات ذات محركات بقدرة قوية، بالإضافة إلى قدرتها على القيام بمختلف المناورات البحرية، فسفن القطر لها أهمية تتعدى كونها زوارق عادية فهي تستطيع القيام بمهامها في البحار والمحيطات، فالقطر البحري عظيم الفائدة بالإضافة إلى الموانئ على الملاحة البحرية عموما فكلما أحدق خطر بسفينة ما وجب قطرها إلى مكان آمن حفاظا على سلامتها و سلامة ركابها و السلع و البضائع التي عليها.

1 – ج ر، العدد01، المؤرخة في 06 يناير 2002.

2 – ج ر، العدد 24، المؤرخة في16 أفريل 2006.

3– ج ر ، العدد 64، المؤرخة في17 نوفمبر2008.

- **أسباب اختيار الموضوع.**

تعود أسباب اختيارنا لهذا الموضوع لدافعين أولهما شخصي يتمثل في ميولنا ورغبتنا في دراسة المواضيع الخاصة بالقانون البحري كونها أصبحت تمثل في الوقت الحاضر مستقبل الحياة الاقتصادية في الدولة، وثانيهما موضوعي يتمثل في كون عقد القطر البحري من بين المواضيع المهمة في الحياة الاقتصادية للدول لما يوفره من خدمات هامة من الحفاظ على السلامة البحرية وحماية السفن، وكذا الحفاظ على أمن وسلامة الموانئ و المنشآت المينائية، والتي قلما حظيت بدراسات قانونية مفصلة، لذا إرتأينا أن تنصب دراستنا على هذا الموضوع الذي سنعالج فيه جوانب متعددة تتعلق بعقد القطر البحري مع التفصيل في الجزئيات المرتبطة بهذا الموضوع كون مجمل الأبحاث والمراجع تتطرق إلى هذا الموضوع بصفة عامة.

- **أهداف الدراسة.**

تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على النظام القانوني لعقد القطر البحري وفق التشريع الجزائري من خلال إبراز عدة جوانب في هذا الموضوع منها توضيح مفهوم عقد القطر البحري وتبيان كيفية تكوينه وكذا الآثار المترتبة عليه وأخيرا أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري.

- **صعوبات البحث.**

من بين الصعوبات التي واجهتنا في إعداد هذه المذكرة قلة المراجع المتخصصة إن لم نقل نذرتها ذلك أن القليل من الباحثين من تصدوا للبحث في عقد القطر البحري، وإن تصدوا له يكون في جزئية صغيرة جدا.

- **الإشكالية.**

بناء على ما سبق يطرح التساؤل التالي:

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيمه لعقد القطر البحري؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية عدة تساؤلات فرعية هي:

ماهو مفهوم عقد القطر البحري؟ وكيف تتم عملية إبرامه؟ وماهي الالتزامات الناشئة عنه ؟ وماهي المسؤولية المترتبة عنه ؟ وماهي الدعوى الناشئة عليه؟.

- **المنهج المتبع.**

اعتمدنا على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بعقد القطر البحري، بالإضافة إلى المنهج الوصفي من خلال وصف كيفية تكوين عقد القطر البحري والآثار القانونية المترتبة عليه.

- **خطة الدراسة.**

للإجابة عن الإشكالية المطروحة قمنا بتقسيم الدراسة إلى ثلاث فصول:

فصل تمهيدي استعرضنا فيه مفهوم عقد القطر البحري، في حين تناولنا في الفصل الأول تكوين عقد القطر البحري والآثار المترتبة عليه، أما في الفصل الثاني تطرقنا إلى أحكام المسؤولية و الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري.

الفصل التمهيدي:

مفهوم عقد القطر البحري

يعتبر عقد القطر البحري من أهم العقود البحرية التي تقوم على أساس تقديم المساعدة للسفن تفاديا لأي مخاطر قد تتعرض لها السفينة أثناء دخولها الميناء أو مغادرتها له، والتي قد تترتب عليها أضرار وخيمة على السفينة أو بالممر البحري مما يعيق حركة الملاحة البحرية بالميناء وتكلف خسائر باهظة، و ازدادت أهميته منذ مطلع القرن التاسع عشر مع تطور حركة الملاحة البحرية وبروز صناعة البواخر العملاقة والضخمة التي زودت بأحسن التقنيات والمحركات الآلية المتطورة، والقطر هو عملية اعتيادية التي تحدث بصفة يومية على مستوى الموانئ البحرية، فهو يحتل مكانة هامة في مجال الملاحة البحرية وتبرز هذه الأهمية من خلال تقديم المساعدة للسفينة العاطلة عن الحركة بجرها إلى مناطق آمنة، وازدادت أهمية القطر مع تطور التجارة البحرية وزيادة استغلال البحار فأصبح القطر عملا ثابتا يستخدم لمساعدة السفن على القيام بالمناورات اللازمة للدخول إلى الميناء و الرسو على الرصيف والخروج منه للمحافظة على المنشآت والموانئ البحرية، كما أصبح القطر يستخدم في شحن السفن وتفريغها بجرها للمواعين[1] والصنادل[2] لتوصيلها من الأرصفة إلى السفن الراسية في المرفأ والعكس[3]، وتتم هذه العملية بمقتضى عقد يسمى عقد القطر البحري.

وسنتطرق في هذا الفصل إلى تعريف عقد القطر البحري وخصائصه كمبحث أول، ثم نتناول الطبيعة القانونية و تمييزه عن بعض المصطلحات المشابهة كمبحث ثاني.

---

[1] المواعين عبارة عن صناديق حديدية مفتوحة تستعمل لنقل البضائع ،وتستخدم المواعين لنقل البضاعة في زوارق من رصيف الميناء إلى السفينة او من السفينة الى رصيف الميناء ،في الاحوال التي يتعذر فيها على السفينة الرسو بجوار الرصيف ،انظر الموقع الإلكتروني : http//foruins.net/showthread.php?t=47311 ، بتاريخ :2020/04/18 الساعة 16:00

[2] الصنادل قارب مسطح القاع تم تصميمه اساسا لنقل البضائع الثقيلة عبر الانهار و القنوات،انظر الموقع الالكتروني .http//www .almaany.com/honephp ?language=arabic&word =%d8%b5%d9%86%d8%af%d9%84&cat group=1&lang name=%d8%b9%d8%b1%d8%a8%d9%8a&typ word=0&dspl=0 بتاريخ :2020/04/18 الساعة 16:30

[3] كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر الإرشاد)، د ط ، دار المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000، ص764.

المبحث الأول: تعريف عقد القطر البحري و خصائصه

إن الحديث عن عقد القطر البحري يجرنا للحديث عن المسائل القانونية المرتبطة بموضوع القطر البحري، والتي نظمها القانون البحري الجزائري من خلال المواد 860 إلى 872 ق ب ج، ومن بينها تحديد تعريف لعقد القطر البحري وبيان خصائصه، لذا سنتناول تعريف عقد القطر البحري كمطلب أول وتخصيص المطلب الثاني لبيان خصائص عقد القطر البحري.

المطلب الأول: تعريف عقد القطر البحري

إن مسألة تحديد تعريف دقيق لعقد القطر البحري يعتبر من المسائل ذات الأهمية البالغة لتحديد نطاق أحكامه قانونا حيث أن المشرع الجزائري حدد تعريف عقد القطر البحري في المادة 860 ق ب ج وبين الخدمات التي تدخل في عداد خدمات القطر في المادة 861 ق ب ج، و سنحاول في هذا المطلب تحديد تعريف لعقد القطر البحري فقها و قانونا وفق فرعين حيث نخصص الفرع الاول لتعريف الفقهي عقد القطر البحري و التعريف القانوني له كفرع ثاني .

الفرع الأول: التعريف الفقهي لعقد القطر البحري

اختلف فقهاء القانون في إعطاء تعريف موحد لعقد القطر البحري، فكل فقيه عرفه حسب وجهة نظره و تصوره لعقد القطر البحري والمدرسة التي ينتمي إليها، فقد عرف بعض الفقهاء عقد القطر البحري على أنه عقد بمقتضاه يلتزم مالك سفينة بجر سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم[1]، كما عرفته نهاد السباعي و رزق الله انطاكي بأنه عقد تقوم بموجبه السفينة القاطرة بقيادة السفينة المقطورة مقابل أجر[2]، كما ورد عن الأستاذ "محمود سمير الشرقاوي"

[1] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة، (السفينة أشخاص الملاحة البحرية النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان البحري،د ط منشورات حبلى الحقوقية،د س ن، ص314 .

[2] نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، مذكرة ماجستير، فرع قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2013

تعريف الأستاذين تشارلي وجايلز لعقد القطر البحري :"يقصد بالقطر البحري ما تقدمه سفينة لسفينة أخرى من مساعدة لتسيير رحلة السفينة الأخيرة عندما لا يكون مطلوبا منها سوى تزويد سرعة السفينة المقطورة في أثناء دخولها الميناء و خروجها منه، وذلك بجر السفينة القاطرة للسفينة المقطورة و يستحق مالك السفينة القاطرة أجرا عن عملية القطر"[1]، والقطر بوجه عام هو الإستعانة بقوة محركة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له أولم تعد تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتيا[2].

مما سبق ذكره نجد أن كل هذه التعاريف تتفق بأن المقصود بالقطر البحري سواء تم في عرض البحر أو بالموانئ هو معاونة أو مساعدة السفن للوصول إلى مكان معين متفق عليه مسبقا مقابل أجر، واستبعد بذلك من عقود القطر البحري عمليات قطر المنشآت التي لا تمتلك قوة دفع ذاتية كالرافعات، الصنادل، المواعين وكذا جر حطام السفن بعد رفعها [3] و الملاحظ من التعاريف السابقة أنها ترتكز في مجملها على عدة عناصر نذكر منها :

أ- أن تكون القاطرة و المقطورة سفينة

القطر البحري يتطلب وجود سفينتين سفينة قاطرة وسفينة مقطورة، وقد جاء تعريف السفينة في المادة 13 ق ب ج:"**تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة**" وبالتالي فإنه يستبعد عن نطاق عقد القطر البحري العمليات التي تقوم فيها السفينة القاطرة بقطر المنشآت التي لا تعد من قبيل السفن، و تكون مخصصة لخدمة الموانئ كالرافعات ،الصنادل ،المواعين ويشترط أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية بوسائلها الخاصة، فإن تحولت السفينة إلى

[1] نعيمة بن موفق، المرجع نفسه ص3، نقلا عن محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري الليبي، د ط ،المكتب المصري الحديث للطباعة و النشر،الإسكندرية،1970ص513

[2] هاني دويدار، المرجع السابق، ص126.

[3] هاني دويدار، المرجع نفسه، ص126

حطام فلا تعتبر أداة للملاحة البحرية، وعليه تستبعد الزوارق ، المراكب ، القوارب لعدم صلاحياتها للملاحة البحرية[1].

ب –أن لا تكون السفينة القاطرة و المقطورة ملكا لنفس الشخص

يشترط في عقد القطر البحري أن لا تكون السفينة القاطرة و المقطورة ملكا لشخص واحد، كون عقد القطر البحري ينشئ التزامات متقابلة في ذمة أطرافه، وهو ما لا يتحقق إذا كانت السفينتان مملوكتان لنفس الشخص، لذا فلا تعتبر العملية المادية تنفيذا لعقد القطر البحري، ولا يعدو الأمر سوى مجرد عملية مادية لا ترتب أي أثار قانونية [2].

ج– وجود التزامات متقابلة:

ينشئ عقد القطر البحري علاقة قانونية تربط بين سفينتين مملوكتين لشخصين مختلفين حيث يلتزم مجهز السفينة القاطرة بجر السفينة المقطورة، كما يلتزم مجهز السفينة المقطورة بدفع الأجرة، فهو ينشئ التزامات متقابلة في ذمة أطرافه[3].

الفرع الثاني: التعريف القانوني لعقد القطر البحري

تناول المشرع الجزائري عقد القطر البحري في الكتاب الثاني تحت عنوان الاستغلال التجاري للسفينة أحكام تمهيدية، الباب السادس بعنوان القطر في المواد من 860 إلى المادة 872 ق ب ج و قد عرف المشرع الجزائري عقد القطر البحري بنص المادة 860 ق ب ج التي جاء فيها :" **يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة، بخدمات القطر بواسطة سفينة**"، كما نصت المادة ة 861 من نفس القانون على صور عقد القطر البحري حيث نصت على ما يلي : " **تدخل في عداد خدمات القطر**.

أ– العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة،

[1] محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي،ط4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص582.

[2] هاني دويدار، المرجع السابق، ص127.

[3] كمال حمدي، المرجع السابق، ص767.

ب- مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة،

ج- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة"

من خلال نص هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري عرف عقد القطر البحري على أنه عقد يلتزم من خلاله مجهز السفينة[1] القاطرة بتقديم خدمات للسفينة المقطورة سواء تعلق الأمر بسحب أو دفع السفينة أو مساعدتها على القيام بمناورات الإرساء والانتقال أو الإبحار أو المراقبة والمساعدة المقدمة في تنفيذ مناورات بحرية أخرى من الملاحة للسفينة مقابل أجر.

وبالتالي استبعد عقود القطر البحري عن السفن المخصصة للخدمة في الموانئ و التي لا تملك قوة دفع ذاتية.

كما حدد المرسوم التنفيذي رقم 02-01 السالف الذكر المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها[2] في مادته الثانية خدمات القطر البحري مثل ما جاءت بنص المادة 861 ق ب ج، كما أعطى هذا المرسوم للسلطة المينائية صلاحية فرض القطر على كل سفينة تريد القيام بمناورات الدخول إلى الموانئ والرسو على الرصيف أو الخروج منه حيث نصت المادة 95 منه على أنه: " **يمكن السلطة المينائية أن تفرض على ربان السفينة الاستعانة بالقاطرات قبل أية حركة أو تنقل لسفينته وكذا كل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن والنظام والشرطة.**

[1] المجهز هو كل شخص طبيعي او معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إمابناءا على صفات اخرى تخوله الحق باستعمال السفينة .انظر المادة 572 من الامر 76-80المؤرخ في 23اكتوبر1976 المتضمن القانون البحري .

[2] المرسوم التنفيذي 02-01 المؤرخ في06 يناير 2002، المحدد لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر ، العدد 1، المؤرخة في 06 يناير 2002.

تحدد شروط القطر ودفع آلات الخدمة في النظام الخاص بكل ميناء"، حيث يخشى على سلامة السفينة و سلامة المنشآت في الميناء.[1]

مما سبق نجد أن المشرع الجزائري لم يوضع تعريف جامع مانع ودقيق للقطر البحري وقد عرفه من خلال صوره أي الخدمات التي تدخل في إطار عقد القطر البحري، كما أن المقصود من القطر البحري بمفهوم نص المادة 861 ق ب ج، القطر داخل الموانئ دون القطر في عرض البحر وهو إجباري تفرضه السلطة المينائية قبل أية مناورة للدخول إلى الميناء أو الرسو على الرصيف أو الخروج منه، كما أن عملية القطر تتم وفق الشروط التي يضعها النظام الداخلي لكل ميناء على حدى حسب نوعية الميناء و حجمه.[2]

المطلب الثاني: خصائص عقد القطر البحري

يعرف عقد القطر البحري بأنه عقد يلتزم بمقتضاه مالك سفينة بجر سفينة أخرى مملوكة لآخر مقابل أجر متفق عليه، و يتميز عقد القطر البحري بجملة من الخصائص تجعله مختلفا عن غير من العقود الأخرى التي تتشابه معه في البعض منها، واستنادا لتعريف عقد القطر البحري نستنتج الخصائص التي يتميز بها عن غيره من العقود الأخرى، وسنتناول في هذا المطلب عقد القطر البحري عقد رضائي فرع أول، عقد القطر البحري عقد معاوضة فرع ثاني ، عقد القطر البحري عقد ملزم للجانبين الفرع الثالث، عقد القطر البحري عقد تجاري فرع رابع، عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص فرع خامس، عقد القطر البحري عقد فوري فرع سادس.

[1] فاطمة اسماعين ، النظام القانوني للمنصات البحرية النفطية ، رسالة دكتوره ، القانون الخاص ، كلية الحقوق و علوم سياسية ، جامعة وهران ، ص45 .

[2] فاطمة اسماعين ، المرجع نفسه ، ص45 .

الفرع الأول: عقد القطر البحري عقد رضائي

ينعقد عقد القطر البحري بمجرد اتفاق طرفيه مجهز السفينة المقطورة ومجهز السفينة القاطرة دون الحاجة لإفراغه في قالب معين فلا تشترط أية شكلية لانعقاده، إذ يصعب فيه توافر العقد الكتابي، وغالبا ما يصدر الإيجاب من السفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر، يقابلها القبول الصادر من السفينة القاطرة دون الحاجة لأي إجراء شكلي، وغالبا ما يتضمن الاتفاق شروطا خاصة بتنفيذه و مسؤوليات ناشئة عنه، فقد جرى العرف على تدوين هذه الشروط في إيصالات القطر والفواتير الخاصة به، فلا يشترط الكتابة لإثباته فيمكن إثباته بكافة طرق الإثبات[1].

الفرع الثاني: عقد القطر البحري عقد معاوضة :

عقد القطر البحري من عقود المعاوضة حيث يأخذ كل متعاقد مقابل لما قدمه، فيلتزم مجهز القطر بالقيام بعمليات الجر لمدة معينة أو إيصال السفينة المقطورة لجهة معلومة، في مقابل التزام مجهز السفينة المقطورة بدفع أجر[2].

الفرع الثالث: عقد القطر البحري عقد ملزم للجانبين :

عقد القطر البحري يرتب التزامات متقابلة على ذمة المتعاقدين، فيلتزم مجهز سفينة القاطرة بإنجاز عملية القطر لمدة معينة أو لمكان محدد، و يلتزم مجهز السفينة المقطورة بدفع الأجرة المقررة مقابل عمليات القطر كما يلتزم بتقديم البيانات الضرورية لتسهيل مهمة السفينة القاطرة [3]

---

[1] هاني دويدار، المرجع السابق، ص 127

[2] كمال حمدي، المرجع السابق، ص767

[3] إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، د ط ،دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2011، ص97.

الفرع الرابع: عقد القطر البحري عقد تجاري :

عقد القطر البحري عقد تجاري بالنسبة لمجهز القطر، كونه يدخل في عمليات الملاحة البحرية التجارية حسب المادة 02 و المادة 03 ق ت ج[1]، إذ يعتبر عمل تجاري كل عقد يتعلق بالملاحة البحرية التجارية، وتتجلى أهمية تحديد عمل مجهز السفينة ما إذا كان تجاريا من عدمه في تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع الذي قد ينشأ عن تنفيذ عمليات القطر وفي التعرف على قواعد الإثبات التي تنطبق بشأنه[2].

الفرع الخامس: -عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص :

يعتبر عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص حتى لو كان مجهز القطر شخصا من أشخاص القانون العام، فلا يعد عقد القطر من عقود القانون العام كونه لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة، كما لا يتضمن أي شروط غير مألوفة في عقود القانون الخاص[3].

الفرع السادس: عقد القطر البحري عقد فوري :

يعتبر عقد القطر البحري من العقود الفورية فلا يعد الزمن عنصرا أساسيا فيها حتى وإن تأجل تنفيذها، كون الاتفاق الذي يبرم من خلال عقد القطر البحري هدفه سحب السفينة المقطورة من طرف السفينة القاطرة، فالاتفاق يتم بسحب السفينة دون توقف[4].

---

[1] الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر، العدد 101، المؤرخة في 19 ديسمبر 1975، المعدل و المتمم.

[2] كمال حمدي، المرجع السابق، ص767.

[3] إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص98.

[4] كمال حمدي، المرجع السابق، ص 768.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري وتمييزه عن العقود المشابهة

عرف عقد القطر البحري جدل فقهي كبير حول تحديد طبيعته القانونية لاختلافه من صورة إلى أخرى، كما أن القضاء بقي في حيرة حول التساؤلات التي يثيرها عقد القطر البحري، وتختلف طبيعة القطر البحري باختلاف الغرض المقصود منه، كما تختلف الآثار و المسؤولية المترتبة عليه، فقد يتولى ربان القاطرة القيادة وقد يتولى ربان المقطورة ذلك وقد يشارك كلاهما معا في هذه المسألة، وفي كل حالة تختلف المسؤولية المترتبة نتيجة تنفيذ عقد القطر، كما ميز الفقه بين قطر المنشآت التي تنعدم فيها القوة المحركة واعتبر في هذه الحالة عقد نقل، وبين قطر المنشآت التي تحتوي على قوة محركة ذاتية[1]، كما ميز الفقه بين المفاهيم التي قد تختلط مع عقد القطر البحري في حد ذاته، كالإنقاذ البحري والإرشاد البحري، و تكمن أهمية هذا التمييز في تحديد الآثار المترتبة عن تكييف العقد.

وسنتناول في هذا المبحث الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري كمطلب أول، ثم نتطرق إلى تمييز عقد القطر البحري عن غيره من العقود المشابهة كمطلب ثاني.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري

إن تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري يعتبر من أهم المسائل نظرا لما يترتب عنه من تبعات تلحق به، وعلى الرغم من أهميته البالغة غير أنه لم يحظ من الفقه و شراح القانون البحري والقضاء بدراسة وتحليل كافيتين وظلت مسألة تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري مسألة خلافية، أثارت جدلا قانونيا بين فقهاء وشراح القانون البحري، و بالرغم من طول الخلاف واحتدامه لم يتم التوصل إلى تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري بشكل قاطع، حيث أنها تختلف باختلاف الغرض المقصود منه كما تختلف الآثار و المسؤولية المترتبة عليه[2].

[1] كمال حمدي، المرجع السابق ، ص769.

[2] مصطفى كمال طه، ، المرجع السابق ، ص315.

ورغبة في تحديد تكييف قانوني لعقد القطر البحري فقد حاولت النظريات التقليدية إدراجه ضمن العقود المسماة في القانون المدني، باعتباره القانون العام الذي يتناول كل العقود، بتطبيق أحد العقود المسماة عليه بصفة موحدة، ثم ظهر اتجاه حديث كيّف عقد القطر البحري على أساس التفرقة بين صوره المختلفة، فحدد طبيعة كل صورة بمعزل عن الصور الأخرى النظريات الحديثة[1].

لذا سنستعرض في دراستنا النظريات التقليدية كفرع أول بينما نتناول النظريات الحديثة كفرع ثاني.

الفرع الأول: النظريات التقليدية

تصر النظريات التقليدية على إدراج عقد القطر البحري ضمن العقود المسماة التي يعرفها القانون المدني على اعتبار أنه الشريعة العامة للعقود، وذلك بإعطاء تكييف قانوني لعقد القطر البحري بما يتناسب مع أي من العقود المسماة التي عرفها القانون المدني و بذلك تختلف أحكام المسؤولية باختلاف الوصف القانوني لعقد القطر البحري، فظهرت عدة اتجاهات بهذا الصدد فمنهم من شبهه بعقد النقل وهناك من شبهه بعقد عمل وظهر اتجاه ثالث الذي اعتبره عقد مقاولة، ثم ظهر اتجاه رابع اعتبره عقد استئجار سفينة، وعليه سنتناول كل اتجاه على حدى و الانتقادات التي وجهت له.

أولا: عقد القطر البحري عقد نقل

يرى أنصار هذا الاتجاه الذي يتزعمه الفقيه **جورج ريبارت** أن عقد القطر البحري عقد نقل، ويتجسد ذلك من خلال قيام مجهز السفينة القاطرة بتغيير مكان السفينة المقطورة أو العائمة المقطورة من خلال سحبها أو جرها أو دفعها حيث أنه لا يستوجب تحويل الأشياء

[1] محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، د ط ، دار العلوم عنابة، د س ن ،ص 109.

من مكان إلى آخر حملها فيكفي جرها أو سحبها أو دفعها لتغيير مكانها، فتعتبر السفينة القاطرة كأنها ناقلة للسفينة أو العائمة المقطورة [1].

إن أهم الانتقادات الموجهة إلى هذا الاتجاه أن الهدف الأساسي من عقد النقل هو نقل الأشياء أو الأشخاص من مكان إلى آخر و ليس من نقطة إلى أخرى، ضف إلى ذلك أنه قد تكون عملية القطر لسحب أو جر أو دفع سفينة أخرى تملك قوة دفع، وهي لا تكون في حالة سكون كما هو الحال بالنسبة للمواعين و الصنادل، كما أنه إذا كان عقد القطر يتعلق بمساعدة السفينة على التراكي على الرصيف فلا يتصور وجود عملية نقل في ذات المكان و إنما وجود عملية قطر[2]، ضف إلى ذلك أن البضاعة لا تلعب دورا في تنفيذ النقل، حيث تبقى جامدة في المكان المرصوصة فيه، أما السفينة المقطورة فتلعب دورا في تنفيذ عقد القطر [3].

ثانيا: عقد القطر البحري عقد عمل

يرى أنصار هذا الاتجاه أن عقد القطر البحري عقد عمل، فتكون القاطرة عملا تابعا لرب العمل السفينة المقطورة[4]، فيقوم مجهز السفينة المقطورة باستئجار قوة محركة من مجهز السفينة القاطرة لعدم امتلاكه لها، فتكون بذلك السفينة القاطرة تحت خدمة السفينة المقطورة وهنا تقع المسئولية عن الأضرار التي قد تلحق بالغير أثناء عملية القطر على عاتق السفينة المقطورة وهي المسؤولة عن تعويض الأضرار بغض النظر عما إذا كان

[1] وهيب الأسبر،القانون البحري، السفينة، أشخاصها ،عقد النقل البحري،د ط، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، د س ن ، ص139.

[2] كمال حمدي، المرجع السابق، ص 769.

[3] طالب حسن موسى، القانون البحري، د ط ،دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012، ص233.

[4] طالب حسن موسى، المرجع نفسه ،ص233

المتسبب بالضرر المادي هي السفينة القاطرة أو المقطورة[1] ويترتب عن هذا عدة نتائج ندكر منها :

- **تبعية طاقم السفينة القاطرة للسفينة المقطورة**

حيث يصبح طاقم السفينة القاطرة تابع للسفينة المقطورة، و بالتالي تتحول علاقة التبعية القائمة بين طاقم السفينة القاطرة ومجهزها إلى علاقة تبعية مؤقتة بين طاقم و مجهز السفينة المقطورة .

- **جبر الضرر**

يلتزم مجهز السفينة المقطورة بجبر الضرر الذي قد يقع أثناء عملية القطر بغض النظر عن من كان متسببا في هذا الضرر سواء كانت السفينة القاطرة أو المقطورة، وفي حالة وقوع حادث لأحد أفراد السفينة القاطرة يكيّف الحادث على أنه حادث عمل ويقع عبء التعويض على مجهز السفينة المقطورة استنادا إلى مسؤولية رب العمل عن عماله[2].

- **الالتزام بالحراسة :**

يقع عبء الالتزام بحراسة السفينتين على مجهز السفينة المقطورة و بالتالي فهو من يتحمل مسؤولية حراستهما استنادا للعلاقة التبعية.

- **التمتع بالحماية الاجتماعية :**

حيث تصبح شركات القطر البحري متمتعة بالحماية الاجتماعية شأنها في ذلك شأن تنظيمات العمل [3].

[1] وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص138.

[2] وهيب الأسبر، المرجع نفسه ، ص138

[3] نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص49.

بالرغم من قوة حجج ومبررات أنصار هذا الاتجاه إلا أن فقهاء القانون وشراحه وجهوا لها انتقادات شديدة و من بينها نذكر مايلي:

– القول بأن العلاقة بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة أصبحت علاقة تبعية أمر مبالغ فيه، فحتى تكون علاقة تبعية يجب أن لا تكون بعقد إجارة خدمات وإنما يكون بعقد إجارة عمل، كما أن التكييف لا يطبق على عقد القطر البحري في حد ذاته وإنما يطبق على لواحقه، وكذا إحالة عامل من شركة إلى أخرى لا يعني إحالة الشركة كاملة مما يؤدي إلى فقدانها لاستقلاليتها، وهذا غير وارد في عقد القطر البحري كون عنصر الاستقلالية أهم ما يميز عقد القطر البحري[1].

– تختلف أسس المسؤولية في عقد القطر البحري عن نظيرتها في عقد العمل التي تتركز على العلاقة التبعية، فجعل المشرع الجزائري أساس المسؤولية في عقد القطر البحري مسؤولية عقدية تقوم على تحديد من يتولى الإدارة أي من يملك الإدارة يتحمل المسؤولية[2].

– لا يمكن اعتبار مجهز السفينة المقطورة حارسا على السفينة القاطرة، لأن الإقرار بذلك يجعل مجهز السفينة المقطورة مسؤولا عن أخطاء مجهز السفينة القاطرة وهذا ما يتعارض مع أحكام المسؤولية في عقد القطر البحري التي تسأل فيها السفينة القاطرة عن الأضرار التي قد تلحق بالسفينة المقطورة [3].

– هذه النظرية تتعارض مع مضمون عقد العمل في حد ذاته الذي يقضي بأن يقدم العامل لرب العمل إما عملا يدويا أو ذهنيا أو كلاهما معا مقابل أجر معين فيضع رب العمل تحت تصرف العامل أدوات بسيطة، بينما في عقد القطر البحري يضع أدوات وآلات فنية ومعقدة باهظة الثمن[4].

---

[1] نعيمة بن موفق، المرجع السابق ، ص50.

[2] نعيمة بن موفق، المرجع نفسه ، ص51.

[3] نعيمة بن موفق، المرجع نفسه ،ص51

[4] طالب حسن موسى، القاون البحري ،د ط،، د م ن ،د س ن ،2004 ، ص180.

ولما كان كذلك فلا يمكن اعتبار عقد القطر البحري عقد عمل نظرا للاختلاف الجوهري لعقد العمل عن عقد القطر البحري، وهذا ما ذهب بفريق آخر إلى المناداة بتكييف عقد القطر البحري على أنه عقد مقاولة.

ثالثا: عقد القطر البحري عقد مقاولة

يذهب جانب من الفقهاء وشراح القانون إلى تكييف عقد القطر البحري على أنه عقد مقاولة، فإذا كان عقد القطر البحري يقصد به مساعدة ومعاونة سفينة على الدخول إلى الميناء والرسو على الرصيف أو الخروج منه كنا أمام عقد مقاولة، يلتزم فيه مجهز السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح مجهز السفينة المقطورة، فيعتبر مجهز السفينة القاطرة مقاول يؤدي عملا معينا لحساب مجهز السفينة المقطورة "رب العمل " مقابل أجر متفق عليه مسبقا، ويتمتع مجهز القطر بالحرية والاستقلالية التامة في تنفيذ عملية القطر ولا يلتزم مجهز القطر بتحقيق نتيجة وإنما ببذل عناية ولا تتحقق مسؤوليته إلا بعد ثبوت تقصيره في عمله وعليه بذل عناية الرجل المعتاد[1].

على الرغم من وجاهة حجج و مبررات أنصار هذا الاتجاه غير أنها لم تلقى قبولا لدى فقهاء وشراح القانون حيث وجهت لها انتقادات جمة نذكر منها أن عقد القطر البحري لا ينحصر فقط في عملية معاونة أو مساعدة السفينة القاطرة للسفينة المقطورة على الدخول إلى الميناء والرسو على الرصيف أو الخروج منه فقد يوجه مجهز السفينة المقطورة " رب العمل " توجيهات وأوامر وتعليمات لمجهز السفينة القاطرة خلال عمليات القطر مفادها التقدم أو التأخر أو حتى تغيير المكان أو التوجه إلى مكان دون آخر[2]

وهذا ما ذهب إليه جانب من الفقه وشراح القانون يحدون مذهبا مغايرا ويعتبرون عقد القطر البحري عقد إيجار سفينة.

[1] طالب حسن موسى، المرجع السابق ، ص 233.

[2] طالب حسن موسى ،المرجع نفسه ،ص233

رابعا:عقد القطر البحري عقد إيجار سفينة

يذهب جانب من فقهاء القانون إلى اعتبار عقد القطر البحري عقد إيجار للقاطرة ويعتبر مجهز السفينة القاطرة المؤجر ومجهز السفينة المقطورة المستأجر، فيقوم مجهز القاطرة بوضع كل إمكانياته تحت تصرف السفينة المقطورة، دون أن يضمن له نجاح العملية ، ويمكن أن يكون عقد إيجار السفينة لرحلة واحدة كما يمكن أن تكون لمدة معينة، وتكون الإدارة متروكة للسفينة القاطرة فيعقد إيجار السفينة لرحلة واحدة، أما إذا كان استئجار السفينة لمدة معينة تكون الإدارة بيد السفينة المقطورة[1].

ما يؤخذ على أنصار هذا الاتجاه أن في عملية القطر البحري لا يقتصر دور مجهز القاطرة على تقديم القاطرة فقط بل يتجلى دوره في المشاركة في العملية برمتها وفي غالبية الأحيان تكون له سلطة إدارة عملية القطر فيما لا يكون للمؤجر في عقد إيجار السفينة أي دور.

حاول جانب من الفقه وشراح القانون تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري بصوره المختلفة و إلحاقها بأحد العقود المسماة في القانون المدني باعتباره القانون العام للعقود ، فكل فقيه أعطى تكييف حسب المدرسة التي ينتمي إليها غير أن هذه التكييفات المتعددة لم تفلح في إعطاء تكييف موحد لعقد القطر البحري، وهذا راجع لاختلاف طبيعة الأدوات المستعملة في تنفيذه "سفينة قاطرة و سفينة مقطورة"، كما أن مجال التنفيذ يكون في البحر أو الموانئ[2] وهذا ما جعله عرضة لانتقادات جمة من الفقه والقضاء فاتجه جانب من الفقه والقضاء الحديث إلى التمييز بين صور عقد القطر البحري المختلفة وإعطاء تكييف لكل صورة على حدى و هو ما يعرف بالنظريات الحديثة .

[1] اعتدال عبد الباقي الغصب، عقد القطر البحري، دراسة مقارنة، كلية القانون، جامعة البصرة، مجلة الخليج العربي،جامعة البصرة، المجلد 38 العدد 01-02 ،بتاريخ 2010/06/30 ص138

[2] طالب حسن موسى ،المرجع السابق ، ص 180.

الفرع الثاني: النظريات الحديثة

يجمع الفقه وشراح القانون والقضاء على ضرورة التمييز بين صور عقد القطر البحري تبعا لاختلاف مضمونه والهدف منه، ويرفض مبدأ التكييف القانوني الموحد لعقد القانون البحري، غير أن الاختلاف بقي يدور حول الصور المختلفة لعقد القطر البحري فمن فقهاء القانون وشراحه من يميز بين صور القطر البحري على أساس القوة المحركة الذاتية التي تمتلكها السفينة، ومنهم من يفرق بينهم بناء على من يمتلك الإشراف و التوجيه، و هناك من يجمع بين مسألة امتلاك القوة المحركة الذاتية والإشراف والتوجيه فالعبرة بمدى السيطرة على تنفيذ عملية القطر، وبينما تكون السيطرة كاملة للمقطورة في الفرض الأول تكون السيطرة للسفينة القاطرة في الفرض الثاني ولإعطاء تكييف قانوني لعقد القطر البحري ظهرت هناك اتجاهات تنادي بتكييف عقد القطر البحري، بناء على الإشراف وإدارة عملية القطر وفيما يلي نستعرض مختلف التوجهات و الآراء[1].

أولا: تولي السفينة المقطورة إدارة العمليات

ذهب بعض فقهاء القانون وشراحه والقضاء الحديث للتمييز بين صور عقد القطر البحري في حالة تولي السفينة المقطورة إدارة عمليات القطر البحري، حيث ظهر اتجاهان اتجاه يكيّف عقد القطري البحري على أنه عقد عمل، واتجاه آخر يكيّفه على أنه عقد مقاولة[2].

اعتبر بعض فقهاء القانون أنه في حالة تولي السفينة المقطورة إدارة عمليات القطر والإشراف عليها وتوجيهها تكون السفينة القاطرة تابعة لها، فتلتزم بتأدية الخدمات المنوطة بها تحت إشراف وتوجيه السفينة المقطورة، بحيث يتقيد مجهز السفينة القاطرة بتعليمات وتوجيهات وأوامر مجهز السفينة المقطورة، فيكون العقد في هذه الحالة بمثابة عقد عمل[3].

---

[1] هاني دويدار، المرجع السابق ، ص 131.

[2] نعيمة بن موفق، المرجع السابق ، 58.

[3] هاني دويدار، المرجع السابق ، ص131.

وذهب فريق آخر إلى اعتبار عقد القطر البحري في حالة الاستعانة بسفينة القطر مع بقاء السيطرة الفعلية على توجيه عملية القطر والإشراف عليها للسفينة المقطورة أنه عقد مقاولة، يتعهد من خلاله مجهز السفينة القاطرة بأداء عمل معين لصالح مجهز السفينة المقطورة وهو القطر [1].

ثانيا: تولي القاطرة إدارة عملية القطر

ذهب بعض فقهاء القانون وشراحه والقضاء الحديث للتمييز بين صور عقد القطر البحري في حالة تولي السفينة القاطرة إدارة عمليات القطر البحري، حيث ظهر اتجاهان اتجاه يكيّف عقد القطري البحري على أنه عقد نقل و اتجاه آخر يكيّفه على أنه عقد مقاولة.

اعتبر بعض فقهاء القانون أنه في حالة تمتع السفينة القاطرة بحرية العمل والقيادة وتولت إدارة عمليات القطر والإشراف عليها وتوجيهها وتكون السفينة المقطورة خاضعة لها، في هذه الحالة يندرج عقد القطر البحري ضمن عقود المقاولة، و حجتهم في ذلك التزام مجهز القطر بالقيام بعمل وهو جر السفينة المقطورة إلى مكان أو جهة معينة تم الاتفاق عليها مسبقا، دون أن يخضع في ذلك إلى رقابة وتوجيه وإشراف مجهز السفينة المقطورة حيث يتمتع بالحرية والاستقلالية وهذا ما ينطبق على عقد مقاولة.

فيما ذهب فريق آخر إلى اعتبار عقد القطر البحري في حالة تولي السفينة القاطرة السيطرة الفعلية على عملية القطر، بتولي الإدارة والتوجيه والإشراف على عملية القطر عقد نقل، كون التزام مجهز القاطرة في هذه الحالة من قبيل التزام الناقل البحري في نقل الأشخاص، فكما أن حرية الراكب في التنقل والحركة على ظهر السفينة لا يغيّر من طبيعة العقد شيئا، فكذلك بقاء طاقم السفينة المقطورة على ظهرها لا يغيّر من طبيعة العقد الذي يربطها بالسفينة القاطرة شيئا ويكون مجهز القاطرة مسؤولا وحده عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة أو بالغير[2].

---

[1] نعيمة بن موفق، المرجع السابق ، ص59.

[2] هاني دويدار، المرجع السابق ص132.

المطلب الثاني: تمييز عقد القطر البحري عن غيره من المصطلحات المشابهة

خص المشرع الجزائري عقد القطر البحري بأحكام وقواعد قانونية خاصة تناولها في المواد من " 860 – 872" ق ب ج، و ميّزه عن غيره من العقود البحرية الأخرى، وعلى الرغم من ذلك فقد يحدث خلط بين مفهوم عقد القطر البحري وبعض المفاهيم القانونية المشابهة، لذا وجب التمييز بين هذه المفاهيم لمعرفة نطاق تطبيق قواعد القانون البحري وعليه سنتناول التفرقة بين عقد القطر البحري وعقد الإرشاد البحري كفرع اول ثم تمييز عقد القطر البحري عن الإسعاف البحري كفرع ثاني .

الفرع الأول: تمييز عقد القطر البحري عن عقد الإرشاد البحري

تحتاج السفينة عند دخولها الميناء أو الخروج منه إلى طلب المساعدة تتمثل في طلب خدمات يقدمها شخص يكون عالما بطبيعة الموانئ والممرات المائية حتى يتفادى عقبات وعوارض التي قد تكون بالميناء، حيث يجنب السفينة هذه العوارض هذا الشخص يطلق عليه اسم المرشد[1]، والمرشد هو الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الإتباع عند الدخول إلى الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه، وتؤدى هذه الخدمة بموجب عقد يطلق عليه عقد الإرشاد، والذي هو عقد يبرم بين ربان السفينة وأحد مستخدمي السلطة المينائية، يقوم بمقتضاه بحار يطلق عليه اسم المرشد بتوجيه ربان السفينة على قيادتها للدخول و الخروج من الموانئ مقابل أجر.

وقد نظم المشرع الجزائري أحكام عقد الإرشاد البحري بالمواد من 171–188 ق ب ج وعرّفه من خلال المادة 171 ق ب ج بقوله:"**الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض و المياه الداخلية والخروج منها**".

[1] محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري،د ط،دار بلقيس الجزائر ، 2014 ص79.

وقد جعل المشرع الجزائري الإرشاد البحري إجباري لكل سفينة تريد أن تدخل إلى الميناء أو تخرج منه سواء كانت السفينة وطنية أو أجنبية[1] وهذا ما جاءت به المادة 172 ق ب ج بقولها:" **الإرشاد هو إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء**".

ويلتقي عقد الإرشاد البحري مع القطر البحري في وحدة الهدف المرجو منهما والمتمثل في ضمان سير الملاحة البحرية والحفاظ على سلامة السفن أثناء الدخول والخروج من الميناء وتجنب حدوث أي أضرار قد تلحق بمنشآت الميناء أو بالسفن المجاورة، كما أن العمل الذي يقوم به كليهما يكون مقابل أجر[2].

ويختلف القطر البحري عن الإرشاد البحري من حيث النظام القانوني الذي يخضع له كل منهما، فمحل عقد القطر هو جر السفينة المقطورة كونها في حاجة قوة محركة خارجية التي توفرها السفينة القاطرة لتحريكها من مكان إلى آخر، أو قطر سفينة لم تعد تتوفر على الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال ذاتيا، في حين أن محل عقد الإرشاد البحري هو مساعدة ربان السفينة عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها عن طريق توجيهات يصدرها المرشد للربان.

---

[1] استثناءا تعفى من الالتزام بالإرشاد وفقا لأحكام المادة 178 ق ب ج السفن الآتية:

- 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 المناورات والعلامات.

[2] نعيمة بن موفق، المرجع السابق ، ص23.

مما سبق نجد أن ما يتفق عليه القطر البحري والإرشاد البحري هو الهدف والغرض منهما وهو الحفاظ على أمن وسلامة السفن والمنشآت البحرية المينائية، غير أنه لكل واحد منهما نظام قانوني مستقل عن الآخر.

الفرع الثاني: تمييز عقد القطر البحري عن الإسعاف البحري

إذا كانت السفينة في خطر، أو ثمة خطر يحدق بها وجب إسعافها، ويأخذ إسعاف السفينة عدة أشكال، التكفل بالبضائع التي تحملها، إخلاء السفينة المتواجدة في خطر من ركابها، إطفاء حريق على السفينة، جر السفينة إلى منطقة آمنة ...الخ.

ويقصد بالإسعاف البحري المساعدة التي تقدمها سفينة بحرية إلى سفينة بحرية أخرى أو لمركب عند تعرضه لخطر بحري أو الهلاك، وتعرف أيضا النجدة المقدمة لسفينة في خطر[1].

وقد تناول المشرع الجزائري أحكام الإسعاف البحري في القانون البحري الجزائري في الكتاب الأول بعنوان الملاحة البحرية ورجال البحر، الباب الأول بعنوان الملاحة البحرية، الفصل الرابع تحت عنوان الحوادث البحرية، القسم الثالث بعنوان الإسعاف البحري، كما عرف المشرع الجزائري المساعدة البحرية في المادة 332 ق ب ج التي تنص على أنه :" **يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها، وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين السفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".**

وتنشأ إشكالية التمييز بين عقد القطر البحري والمساعدة البحرية إذا تجسد الإسعاف البحري في صورة عملية مادية وهي قطر السفينة العاطلة، ومصدر الخلط بينهما هو قيام نفس السفن بالعمليتين كما أن مساعدة السفينة في خطر غالبا ما يكون في صورة قطر ،فالعمليتان من الناحية المادية متماثلتان غير أنه من الناحية القانونية فقد خص المشرع

[1] نعيمة بن موفق، المرجع السابق ، ص 10.

الجزائري كل منهما بتنظيم قانوني خاص، فتناول الإسعاف البحري في المواد 332 – 357 ق ب ج ، أما القطر البحري فقد ورد تنظيمه في المواد من 860-872 ق ب ج.

رغم أن المشرع الجزائري خص كل من عقد القطر البحري والإسعاف البحري بتنظيم قانوني مستقل لكل منهما عن الآخر، إلا أنه كثيرا ما تثار إشكالات بين مجهز السفينة القاطرة والسفينة المقطورة حول الطبيعة القانونية للخدمة المقدمة بين مجهزي السفينة المقطورة و القاطرة، هل هي من قبيل المساعدة و الإنقاذ البحري، أومن قبيل القطر البحري؟

إن المعيار الأساسي في التفرقة بين المساعدة البحرية والقطر البحري تبرز في أربع نقاط رئيسية هي الأجر، الخسائر المشتركة، تحمل الأعباء والخطر.

أولا: الأجر

تتحصل شركة القطر على أجر سواء نفذ القطر البحري كليا أو جزئيا، على أن لا يقل المبلغ على نسبة 50% من الأجر المتفق عليه في حالة انقطاع العملية وذلك مهما كانت أسباب الانقطاع ، بينما الإسعاف البحري لا يؤجر عليه إلا إذا نجحت العملية.

الأجر في عقد القطر البحري محدد مسبقا بموجب عقد القطر أو حسب القواعد المعمول بها في المؤسسة المينائية أو بحسب ما يحدده العرف، بينما مكافأة الإسعاف البحري تحدد بمدى نجاح عمليات الإسعاف والجهود المبذولة من طرف المنقذين وكفاءاتهم، وقيمة الأشياء التي تم إنقاذها حيث أن منحة المكافئة تحدد بنسبة تقابل الممتلكات التي تم إنقاذها[1].

ثانيا: الخسائر البحرية المشتركة

تدخل مكافأة المساعدة البحرية في الخسائر البحرية المشتركة فنجد في القطر البحري يتحمل مجهز السفينة المقطورة وحده أجرة القطر بينما في الإسعاف أو الإنقاذ البحري فيتحمل مكافأة الإسعاف البحري كل من مجهز السفينة المستغيثة و كذا مالك البضائع

[1] نعيمة بن موفق، المرجع السابق ، ص12.

المنقولة على متنها، فإذا تعرضت السفينة خلال رحلة بحرية لخطر يهدد سلامتها أو كانت توشك على الهلاك و اضطر ربان السفينة للاستعانة بسفينة أخرى لقطرها إلى ميناء قريب لإصلاحها كان ذلك إسعافا بحريا، وتعتبر المكافأة المستحقة لمن قدم المساعدة البحرية فتوزع المكافأة على كل من كان على السفينة التي قدمت المساعدة [1].

ثالثا: تحمل الأعباء في الإسعاف البحري الذي يتولى الإسعاف هو من يتحمل مسؤولية الأخطاء و الحوادث التي قد تحدث والضياع أثناء عملية الإسعاف، بينما في عقد القطر البحري السفينة المقطورة كمبدأ عام من تتحمل المسؤولية.

رابعا :الخطر :

أخذت معظم التشريعات ومن بينها التشريع الجزائري في مادته 332 ق ب ج وكذا اتفاقية الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية التصادم البحري، الموقعة في بروكسل (BRUXELLEX)[2] ،و كدا الاتفاقية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري بالخطر كمعيار للتفرقة بين عقد القطر البحري و الإسعاف البحري، فالمساعدة البحرية تكون لسفينة تعرضت لخطر بحري يهدد سلامتها، وتعتبر السفينة في خطر إذا ما فقدت سيطرتها على وسائلها الخاصة نتيجة عطل أصابها لا يمكنها أن تصلحه بذاتها فمتى وجدت سفينة في حالة خطر يهدد بهلاكها تعتبر العملية إسعاف بحري مثل توقف محرك السفينة في عرض البحر وأصبحت موشكة على الغرق أو يخشى هلاكها ولا تستطيع التخلص من الغرق إلا بتدخل سفينة أخرى، أو تكون سفينة معرضة للهلاك بسبب هيجان البحر وقامت سفينة القطر بعملية تعويمها عن طريق سحبها فيعد هذا من قبيل الإنقاذ البحري[3]، ولا يكفي أن يكون الخطر حالا بل يكفي أن يكون

[1] نعيمة بن موفق، المرجع السابق ، ص13.

[2] الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية التصادم البحري، الموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر 1910.

[3] اعتدال عبد الباقي الغصب ،المرجع السابق ، ص140

محتمل الوقوع، ويكون الخطر حالا اصطدام سفينة بحطام سفينة أخرى أو بصخور بحرية أدى إلى شقوق في السفينة فأصبح يهددها بالغرق، أو نشوب حريق في السفينة يهدد الممتلكات والأشخاص إلى الهلاك والموت. وعليه نكون أمام إسعاف بحري متى تعرضت السفينة لخطر بحري، أما إذا لم تكن السفينة في حالة خطر نكون أمام عملية قطر بحري[1].

لكن إذا تعرضت السفينة المقطورة لخطر غير متوقع أثناء تنفيذ عملية القطر، وقام مجهز السفينة القاطرة بتقديم مساعدة لانقاد السفينة المقطورة من الخطر، فهل يكيّف تصرف مجهز السفينة القاطرة على أنه مساعدة و إنقاذ أو عقد قطر ؟

يرى بعض فقهاء وشراح القانون بعدم استحقاق مجهز السفينة القاطرة لمكافأة المساعدة والإنقاذ إذا تعرضت السفينة المقطورة للخطر أثناء تنفيذ عملية القطر وحجتهم في ذلك أن إنقاذ السفينة المقطورة والمحافظة على سلامتها وإيصالها إلى المكان المتفق عليه يعتبر من التزامات مجهز السفينة القاطرة، ضف إلى ذلك أن المكافأة تقررت بهدف إغراء الملاحين لإنقاذ السفن الموجودة في حالة خطر أو التي يهددها خطر، وهذا ما لا نجده في تنفيذ عقد القطر البحري حيث يبرم العقد القطر بين الأطراف مع علمهم بأن مجهز السفينة القاطرة يستحق أجرا محددا و معلوما مسبقا بموجب عقد القطر [2]، فالقاطرة التي أبرمت عقد القطر البحري لا يمكنها طلب أجر يفوق ماهو محدد في العقد بحجة حدوث عقبات أو صعوبات أثناء تنفيذ العقد كسوء الأحوال الجوية مثلا أو تمزق الحبل أثناء تنفيذ عملية القطر، كون هذه الصعوبات كانت متوقعة أثناء إبرام العقد، كما أقرت معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد قواعد المساعدة والإنقاذ البحري بعدم استحقاق مجهز السفينة القاطرة للمكافأة عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي يقطرها حيث نصت المادة 04 من الاتفاقية:" **لا يكون للقاطرة الحق في أية مكافأة عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذا لعقد القطر** " وهو ما اتفقت عليه معظم التشريعات العربية المقارنة، غير أنه أثناء تنفيذ عمليات القطر قد تتعرض

[1] كمال حمدي، المرجع السابق ، ص774.

[2] كمال حمدي، المرجع نفسه ، ص775.

السفينة المقطورة لخطر فيقوم مجهز السفينة القاطرة بإنقاذ السفينة المقطورة بتقديم خدمات استثنائية لا يمكن اعتبارها تنفيذا لعقد القطر، وبالتالي فإن مجهز السفينة القاطرة يستحق مكافأة إنقاذ السفينة المقطورة كون عقد القطر المبرم بين الطرفين لا ينص على مثل هذه الخدمات الاستثنائية[1]، وفيما يلي نبين الخدمات التي تدخل في نطاق تنفيذ عقد القطر البحري وما يعتبر من قبيل الخدمات الاستثنائية.

1- الخدمات التي تدخل في نطاق عقد القطر البحري

حدد المشرع الجزائري من خلال المادة 861 ق ب ج وكذا في المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها الخدمات التي تدخل في عداد خدمات القطر البحري وهي:

1- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.
2- مناورات الإرساء و الانتقال أو إبحار السفينة.
3-المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة.

ولا يجوز لمجهز السفينة القاطرة أن يطلب مكافأة عن الإسعاف المقدم للسفينة المقطورة بمجرد وقوع حادث أثناء تنفيذ العملية التقنية للقطر، بل يجب عليه مواصلة العمليات وبدل العناية اللازمة في إنجاز عملية القطر للمحافظة على سلامة السفينة المقطورة وإيصالها للمكان المتفق عليه مهما كانت الصعوبات والعراقيل الغير متوقعة ولا يمكن إعادة تكييف عقد القطر البحري إلى إسعاف بحري بمجرد تعقد عمليات القطر[2].

2- الخدمات الاستثنائية التي تدخل في إعادة تكييف العقد :

اشترط المشرع الجزائري لاستحقاق مجهز السفينة القاطرة مكافأة الإسعاف البحري أن يقدم خدمات استثنائية لا تدخل في تنفيذ عقد القطر البحري طبقا للمادة 339 ق ب ج التي

[1] كمال حمدي، المرجع سابق،ص844 .

[1] نعيمة بن موفق، المرجع السابق ، ص19.

تنص على أنه:" **ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف السفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر**".

وتكون الخدمات الاستثنائية التي يقدمها مجهز السفينة القاطرة في شكل أعمال مادية مثل قيام مجهز السفينة القاطرة بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة أو إعادة ربط حبال القطر في عاصفة هوجاء أو أعاصير، أو سد فجوة تتدفق منها المياه أو تعويم سفينة جانحة عن طريق القطر، ففي مثل هذه الحالات تخاطر السفينة القاطرة لإسعاف السفينة المقطورة وتعتبر الخدمات المقدمة استثنائية كونها معرضة للتحطيم، فلاعتبار الخدمات استثنائية من عدمها نأخذ بعين الاعتبار نوعية الخدمة المقدمة من طرف مجهز السفينة القاطرة، وتعتبر مسألة اعتبار الخدمة استثنائية أو غير استثنائية من المسائل التي يختص قاضي الموضوع بالبث فيها عند حدوث نزاع بين مجهز السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، كما يقع عبء إثبات طبيعة الخدمات الاستثنائية على مجهز السفينة القاطرة، غير أن مجهز السفينة القاطرة يميل دائما إلى اعتبار عقد القطر البحري إسعاف بحري كون أجرة الإسعاف البحري تفوق بكثير القطر البحري.

مما تقدم نجد أن معيار التمييز بين الإسعاف البحري والقطر البحري هو مدى توفر عنصر الخطر، ولقاضي الموضوع السلطة التقديرية في تقدير وجود الخطر من عدمه.

الفصل الأول:

تكوين عقد القطر البحري والآثار المترتبة عليه

العقد بصفة عامة عبارة عن توافق أو تطابق إرادتين على إنشاء إلتزام معين، العقد في اللغة العربية يطلق على معان ترجع في مجملها إلى معنى الربط والشد، أما في الاصطلاح الفقهي فنجد له معنيين معنى خاص و معنى عام ،فالمعنى العام يطلق على كل التزام تعهد به الإنسان على نفسه سواء كان يقابله إلتزام آخر أولا ، أما المعنى الخاص فيطلق على كل إتفاق تم بين إرادتين أو أكثر على إنشاء إلتزام أو نقله ، وعقد القطر يلزم مجهز القاطرة بقطر السفينة المقطورة إلى المكان المتفق عليه، كما يلزم مجهز المقطورة بدفع الأجرة المتفق عليها وهو من العقود التي تبرم بصفة يومية بالموانئ الجزائرية، ويكتسي عقد القطر البحري أهمية بالغة في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية للدولة الجزائرية باعتبارها دولة ساحلية بامتياز، وهذا ما يدفعنا إلى البحث في كيفية تكوين عقد القطر البحري والآثار المترتبة على هذا العقد.

وعقد القطر البحري لم يتناوله المشرع الجزائري بالتكوين ،أو شكل محدد ،و نظرا لإنتشار عمليات القطر البحري شيوعا ،فقد انتشرت شركات متخصصة للقيام بعمليات القطر البحري فقد صاغت نماذج عقود مكتوبة يتم تداولها بين مجهزي القاطرات و مجهزي المقطورات ،هذه النماذج تبين متطلبات العقد و شروطه ،غير ان المختصين لم يتفقوا على شكلية معينة و ملزمة لصياغة العقد .

لذا سنتناول تكوين عقد القطر البحري كمبحث أول والآثار المترتبة على إبرام عقد القطر البحري كمبحث ثاني.

المبحث الأول: تكوين عقد القطر البحري

القطر البحري هو اتفاق يتم بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، لذا يشترط فيه توافر الشروط الموضوعية العامة اللازم توافرها لصحة التصرفات القانونية عموما والتي تتمثل في الرضا، المحل والسبب، كما يتم إبرام عقد القطر البحري وفق مراحل.

وعليه سنتناول في هذا المبحث أركان عقد القطر البحري كمطلب أول ثم مراحل انعقاده كمطلب ثاني.

المطلب الأول: أركان عقد القطر البحري

عقد القطر البحري عبارة عن اتفاق بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة ولتكوينه لابد من توافر أركان العقد مثله مثل كافة العقود الأخرى، فلابد من توفر الأركان الموضوعية العامة بالإضافة إلى الأركان الشكلية.

لدى سنتناول في هذا المطلب الأركان الموضوعية كفرع أول و الاركان الشكلية فرع ثاني .

الفرع الأول: الأركان الموضوعية

يقوم أي عقد على ثلاثة أركان رئيسية وهي التراضي، المحل والسبب، وقد وضع المشرع الجزائري أركان العقد في الكتاب الثاني بعنوان الإلتزامات و العقود الباب الأول تحت عنوان مصادر الإلتزام ، الفصل الثاني بعنوان العقد، القسم الثاني تحت عنوان شروط العقد، حيث نص عليها في المواد من المادة 59 ق م ج إلى المادة 98 ق م ج [1]، ويترتب على تخلف أحد هذه الأركان البطلان المطلق.

[1] الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، ج ر، العدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم.

أولا: التراضي

لانعقاد عقد القطر البحري يجب توافر طرفين هما طالب القطر ومقدمه ويشترط حصول الرضا من المتعاقدين، ويجب أن يكون الرضا شاملا لكل الشروط اللازمة لصحة عقد القطر، كما يجب أن يكون رضا أحد طرفي العقد مطابق لرضا الطرف الآخر، ويتم العقد بمجرد تبادل الطرفان التعبير عن إرادتيهما المتطابقتين طبقا لنص المادة 59 ق م ج و التي جاء فيها " **يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية** "

ويتم التراضي بإيجاب وقبول متطابقين يتجهان إلى إحداث أثر قانوني هو إنشاء التزامات تترتب على اتفاقهما، ويجب أن يكون القبول مطابقا للإيجاب، إذ غالبا ما يصدر الإيجاب عن مجهز السفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر يقابله قبول مطابق من مجهز السفينة القاطرة، وذلك بأي صيغة تفيد القطر سواء كان التعبير صريحا أو ضمنيا وهذا الرضا يجب أن ينصب على جميع شروط العقد، و يجب أن يكون الرضا صادرا من ذي أهلية و خاليا من عيوب الإرادة كالغلط، التدليس والإكراه [1].

1- الأهلية

إن من شروط صحة التراضي أهلية إبرام التصرفات القانونية، وتتوافر الأهلية باكتمال السن القانونية لإبرامها، فبالنسبة للشخص الطبيعي أقر المشرع الجزائري بلوغ السن 19 سنة كاملة طبقا لنص المادة 40 فـ2 ق م ج فمتى بلغ الصبي سن الرشد القانونية وهي 19 سنة وكان متمتعا بقواه العقلية ولم يحجر عليه، فإنه يصبح أهلا للقيام بكل التصرفات ويجب أن يكون خاليا من عوارض الأهلية كالجنون، العته، السفه، الغفلة، أما إذا كان مجهز السفينة شخص اعتباري مثل المؤسسات أو الشركات التي تدير الموانئ تحدد أهليتها لإبرام التصرفات القانونية بناء على اكتسابها للشخصية المعنوية.

[1] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ط5 ،ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ، 2003 ،ص28.

2-عيوب الإرادة

جاء في القانون المدني الجزائري أربعة عيوب يمكن أن تشوب الإرادة و تجعل رضاء المتعاقد معيبا هذه العيوب هي الغلط، التدليس، الإكراه والاستغلال، فإذا صدر الرضاء مشوبا بإحدى هذه العيوب تكون الإرادة معيبة والإرادة المعيبة هي إرادة موجودة لكنها صدرت من شخص غير حر أو على غير بينة فيكون التصرف الصادر عن هذه الإرادة صحيحا و لكن قابلا للإبطال أما انعدام الإرادة فيكون بطلان مطلق[1].

2-1 الغلط

الغلط هو حالة تقوم بالنفس تحمل على توهم غير الواقع،و غير الواقع إما أن تكون واقعة غير صحيحة يتوهم الإنسان صحتها ،و إما أن تكون واقعة صحيحة يتوهم الإنسان أنها غير صحيحة [2] ، وطبقا لنص المادة 81 ق م ج يجوز للمتعاقد الذي وقع في غلط جوهري أثناء إبرام العقد أن يطلب إبطاله، ويشترط في الغلط الذي يعيب الإرادة ويجعل العقد قابلا للإبطال ان يكون الغلط جوهريا حسب المادة 82 ق م ج إذا بلغ حدا من الجسامة بحيث يمتنع معه المتعاقد عن إبرام العقد لو لم يقع في هذا الغلط، ويعتبر الغلط جوهريا إذا وقع في صفة الشيء التي يراها المتعاقدان جوهرية مثل الغلط في تقدير الأموال التي على السفينة أو الغلط في تقدير حجم الخطر الذي تتعرض له السفينة.

2-2 التدليس

التدليس هو استعمال طرق احتيالية من شأنها أن تخدع المدلس عليه تدفعه إلى التعاقد، ويعتبر تدليسا السكوت عمدا عن واقعة أو ملابسة إذا ثبت أن المدلس عليه ما كان

---

[1] علي علي سليمان، المرجع السابق،ص28.

[2] عبد الرزاق أحمد السنهوري،الوسيط في شرح القانون المدني ، ج 1 مصادر الإلتزام، ص238 نسخة مستخرجة من

copylightsc 2007-2008 Mr-Gado email-Mr-gado yahoo. com، Mr-Gado بتاريخ:

2020/04/04 الساعة :21:00

ليبرم العقد لو علم بتلك الواقعة، وطبقا لنص المادة 86 ق م ج يجوز طلب إبطال العقد للتدليس إذا كانت الحيل التي لجأ إليها أحد المتعاقدين تبلغ من الجسامة بحيث لولاها لما أبرم الطرف الثاني العقد[1] مثل إخفاء المعلومات اللازمة من طرف الربابنة كحجم السفينة وحجم الأموال التي عليها.

2-3 الإكراه

يعتبر الإكراه عيبا من عيوب الإرادة يجعل المتعاقد يبرم العقد تحت سلطان الخوف و الرهبة قائمة على بينة إذا كانت ظروف الحال تصور للطرف الآخر الذي يدعيها أن خطرا جسيما يهدده أو يهدد أحد أفراد عائلته في النفس أو المال أو الشرف، وطبقا لنص المادة 88 ق م ج يجوز إبطال العقد للإكراه فإذا تعاقد شخص تحت سلطان الرهبة و الخوف بعثها المتعاقد الآخر في نفسه دون حق يجعل إرادته غير حرة فهي موجودة لكن تختار إبرام العقد لاتقاء شرا تخشاه، أما إذا وصل الإكراه إلى إعدام الإرادة نهائيا فيكون العقد باطلا بطلانا مطلقا[2].

2-4 الإستغلال:

الإستغلال هو أن تكون إرادة المغبون قد عيبت بطيش ،أو هوى فاستغل المتعاقد معه هذا الضعف وحصل منه على إلتزامات لا تعادل ما إلتزم به ،وقد نص عليه المشرع الجزائري في المادة 90 ق م ج ، ويقوم الإستغلال على عنصرين عنصر مادي يتمثل في عدم تعادل الإلتزامات بين الطرفين و لا يكفي أن يكون عدم التعادل ضئيلا بل يجب ان يبلغ حد الجسامة فادحا و معيار شخصي هو إستغلال طيش بين أو هوى جامح[3]:

[1] علي علي سليمان، ، المرجع السابق ، ص64.

[2] علي علي سليمان، ، المرجع نفسه ص64 .

[3] علي علي سليمان، المرجع نفسه ،ص68

ثانيا /المحل

محل العقد هو الالتزام الذي يترتب عليه، و العقد لا يرتب إلا إلتزامات إما باعطاء و إما بفعل و إما بامتناع،إدن فالمقصود بالمحل هو محل الإلتزام، ويشترط في المحل توافر ثلاثة شروط اساسية وهي:

أ- أن يكون المحل موجودا عند إبرام العقد أو قابلا للوجود في المستقبل

ب- أن يكون معينا أو قابلا للتعيين

ت- أن يكون ممكنا و مشروعا أي غير مخاف للنظام العام و الآداب العامة .

فإذا تخلف احد هذه الشروط كان العقد باطلا [1].

ركن المحل في عقد القطر البحري يتمثل في الالتزام بالقيام بعمليات القطر وتتمثل في قطر السفينة أو إعادة تعويمها.

ثالثا: السبب

هو الغاية التي يهدف إليها كل متعاقد من وراء التزامه، بمعنى آخر هو الباعث الذي دفع المتعاقد إلى التعاقد، ويجب أن يكون السبب مشروعا[2]، والسبب في عقد القطر البحري هو الغرض والقصد الذي يهدف مقدم القطر من خلاله الوصول إليه وهو قطر السفينة و الرسو بها في مكان آمن.

الفرع الثاني: الأركان الشكلية

عقد القطر البحري من العقود الرضائية فلم يشترط المشرع الجزائري كتابته في شكل معين كغيره من العقود الأخرى، فإبرام عقد القطر يتم بطلب شفهي من مجهز السفينة المقطورة إلى مجهز السفينة القاطرة لمساعدتها عندما تكون في وضع لا يسمح لها بالمناورة و المعمول به في المؤسسات المينائية الجزائرية كتابة عقد القطر لاحقا أي بعد أن يتم إبرامه

[1] علي علي سليمان، ، المرجع السابق ، ص69.

[2] عبد الرزاق السنهوري، ، المرجع السابق ، ص338.

شفهيا حيث يتم تدوين العقد بناء على مكالمة هاتفية بين مجهز السفينة المقطورة والوكيل الملاحي تمهيدا لتوقيعه من طرف مجهز السفينة المقطورة حال وصوله[1].

أما بخصوص الإثبات في عقد القطر البحري , بما انه عقد رضائي يتكون من تقابل إرادتين فلا تشترط أية شكلية لانعقاده ، كما لا تشترط الكتابة لإثباته وعقد القطر بحسبان أنه عقد تجاري يثبت بكافة طرق الإثبات[2]، ولم يشترط المشرع الجزائري أن يكون الاتفاق كتابيا مكتفيا بضرورة أن يكون صريحا ويرجع الأمر إلى صعوبة الاتفاق كتابة في حالة القطر خارج حدود الموانئ حيث تكون السفينة المقطورة في عرض البحر، و يجوز استخلاصه مما نصا عليه الطرفان من شروط في عملية القطر.

و لتحديد من يقع عليه عبء الإثبات أهمية كبيرة إذ يترتب على عجز المكلف قانونا بالإثبات عن تقديمه خسارته للدعوى والحكم فيها لخصمه. لذلك عنت الإرادة التشريعية بتوزيع عبئ الإثبات نظرا لما لذلك من أثر على مركز الخصوم في الدعوى.

والقاعدة المتبعة في توزيع عبء الإثبات على المدعى فالأصل براءة الذمة فمن يدعي حقا في ذمة آخر إثبات الواقعة التي كانت مصدرا لذلك، وتطبيقا لهذه القاعدة أيضا نصت المادة 323 ق م ج على أنه:**((على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين التخلص منه))**. وإذا تم الاتفاق على أن تكون إدارة عملية القطر لربان السفينة المقطورة يصبح مجهزها مسئولا عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر. ولا يجيز المشرع للمجهز دفع هذه المسؤولية عن طريق إثبات خطأ سفينة القطر وبالتالي في كل الفروض التي تتقرر فيها مسؤولية مجهز السفينة المقطورة فأنه لا يجوز دفعها بإثبات خطأ سفينة القطر.

وهذا المضمون الوحيد الذي ورد في نص القانون البحري في موضوع إثبات عقد القطر البحري، مما يقتضي بنا الرجوع إلى القواعد العامة. و في الواقع عملي نجد غياب نموذج العقد المفترض للقيام بالخدمة، حيث يقتصر أطراف العقد على استصدار وصل الخدمة على

[1] كمال حمدي، ، المرجع السابق ، ص767.

[2] احمد محرز،القانون التجاري الجزائري ، د ط ، ديوان المطبوعات الجامعية ،1980 ص116

سبيل الإثبات. وقد يتم التعاقد بين مجهز القطر وطالب خدمة القطر البحري شفاهة لصعوبة إفراغه في شكل مكتوب لطبيعة العمل المنجز [1].

وهو الأمر الذي يقع عن طريق اتصال بالراديو اللاسلكي، الوسيلة التي تعرض إليها القانون البحري في العمليات الملاحية .

فقد نصت المادة 206 ق ب ج على أنه : "**ترقم يومية الراديو التي تكون ممسوكة من ضابط البرق اللاسلكي أو الضابط الذي يحل محله، ويؤشر عليها ثم تشاهد من قبل السلطة الإدارية البحرية، وذلك على غرار دفتر السفينة** ".

وكذلك ما تعرضت إليه المادة 207 ق ب ج على أنه:"**يجب أن تتضمن يومية الراديو ذكر التبليغات اللاسلكية والبرقية الصادرة أو الواردة وكذلك كل ما يخص مصلحة الراديو**".

كما أن الراديو اللاسلكي كوسيلة إثبات خدمة القطر البحري، قد نجد صورته في القانون المدني الجزائري وخاصة ما يتعلق بالرسائل والبرقيات وما تضمنته المادة 329ق م ج الفقرة الأولى على أنه : " **تكون للرسائل الموقعة عليها قيمة الأوراق العرفية من حيث الإثبات**"

وكذا ما يتعلق بالبرقيات المودعة في مكتب التصدير موقع عليها من قبل مرسلها والتي تكون مطابقة لأصلها لإثبات العكس، وهو ما تضمنه نص المادة 329 ق م ج وفيما يخص القوة الثبوتية لوسيلة الراديو اللاسلكي في الإثبات فقد نصت المادة 208 من ق ب ج على ما يلي:"**يكون لدفتر السفينة ويوميات الماكينة والراديو قوة الثبوت بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس**".

[1] حبيب بلقاسم، عقد القطر في القانون البحري الجزائري ،مذكرة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المرفئية،قانون خاص، كلية الحقوق جامعة السانية وهران ،2012ص81 .

المطلب الثاني: طريقة إبرام عقد القطر البحري

ينعقد عقد القطر البحري بتلاقي إيجاب مجهز السفينة المقطورة مع قبول مجهز السفينة القاطرة دون الحاجة إلى أي إجراءات شكلية معينة، فإبرام العقد يتم بطلب شفهي لمساعدة قاطرة أو عدة قاطرات حسب حجم السفينة المقطورة، هذا الطلب يربط شركة القطر بالسفينة المقطورة بموجب عقد شفهي والذي يتم على عدة مراحل كما هو معمول به في المؤسسات المينائية، إضافة إلى أن هناك نوعا آخر من العقود التي تستعملها شركات القطر في بعض الدول مثل فرنسا يطلق عليها العقود النموذجية[1].

وعليه سنتناول في هذا المطلب مراحل عقد القطر البحري كفرع أول والعقود النموذجية كفرع ثاني.

الفرع الأول: مراحل طلب القطر

الأصل أن يكتفي مجهز السفينة المقطورة بتوجيه طلب القطر عندما لا تستطيع السفينة القيام بالمناورة اللازمة للدخول إلى الميناء أو الخروج منه، سواء كانت ملزمة بتخفيض سرعتها أو أنها لم تحصل على السرعة الكافية بعد موافقة من مجهز السفينة القاطرة، غير أنه في الواقع العملي تتم كتابة عقد القطر لاحقا، كما أن القطر في أعالي البحار غالبا ما يتجسد كتابة في شكل عقود نموذجية وهذا للتحضير المسبق لهذه العملية بطريقة جيدة ودقيقة[2].

وفيما يلي نلخص مراحل طلب القطر كما هو معمول به في المؤسسات المينائية الجزائرية عند دخول السفن إلى الميناء أو الخروج منه.

---

[1] نعيمة بن موفق، ، المرجع السابق ، ص29.

[2] نعيمة بن موفق، ، المرجع نفسه، ص30.

أولا: طلب القطر

يقوم مجهز السفينة المقطورة أو ربانها بطلب القطر بإرسال طلب إلى برج المراقبة للميناء ويشترط أن يتضمن الطلب عدة بيانات أساسية عن السفينة المراد قطرها نذكر منها التعريف بالسفينة نوعها، حجمها، طولها، حالتها، موقعها، حالة البحر، قوة الرياح واتجاهها حالة الطقس....الخ وعلى ضوء البيانات المقدمة من طرف مجهز السفينة المقطورة تحدد إدارة الميناء عدد القاطرات التي يتطلب توفيرها لمجهز السفينة طالبة القطر.

ثانيا: النظر في الطلب

يقوم برج المراقبة بإرسال طلب مجهز السفينة المقطورة أو ربانها إلى المرصد البحري الذي يقوم بعد دراسة طلب القطر بالاتصال بشركة القطر لمعرفة العدد والنوع المناسب من القاطرات المتوفرة بناء على تحديد مجهز السفينة المقطورة للعدد المطلوب، ولإدارة الميناء زيادة عدد القاطرات بما يتلائم مع احتياج مجهز السفينة المقطورة وبما يضمن سلامة منشآتها وسلامة السفن القريبة[1].

ثالثا: تأكيد الطلب

يقوم برج المراقبة بإعطاء التعليمات اللازمة للسفينة وهي على بعد 4 أميال أو أكثر، فإذا كان اسم السفينة موجودا في قائمة السفن التي تدخل الميناء في ذلك اليوم يقوم برج المراقبة بإعطاء تعليمات الدخول لربان السفينة بقوله (تدخلون مباشرة)، فيما تقوم شركات القطر بتجهيز قاطراتها وترسلها في الوقت المتفق عليه لملاقاة السفينة الواجب قطرها لغرض مباشرة عمليات القطر[2].

---

[1] هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية، دراسة تجربة ميناء عنابة، ، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية ،جامعة باجي مختار عنابة ، ، العدد 34، 2013، ص27. الموقع" www.ASJP.cerist.dz" بتاريخ :2020/03/28 الساعة :16:00

[2] هشام بوريش، ، المرجع نفسه، ص27 .

رابعا: تحديد الالتزامات

تحدد التزامات بين المتعاقدين من خلال التواصل بين مجهز السفينة المقطورة ومكتب السحب على مستوى الميناء، بما في ذلك أجرة القطر التي غالبا ما تكون محددة مسبقا، أما عمليات القطر التي تتم في أعالي البحار لسحب السفن العاطلة أو الجانحة، وما تتطلبه الملاحة البحرية من سرعة في تنفيذها، غالبا ما يكتفي فيها بالاتصال بين مجهز السفينة المقطورة ومجهز السفينة القاطرة، بإحدى وسائل الاتصال شفاهة بعدها يعرض على مجهز السفينة المقطورة عقد القطر للتوقيع عليه.

وقد قامت شركات القطر الفرنسية بوضع شروط عامة لعقود نموذجية لدى الغرفة التجارية والصناعية للموانئ البحرية، وعليه يفترض أن يكون مجهز السفينة المقطورة على دراية بالشروط العامة المحددة مسبقا في شكل عقود نموذجية، وفيما يلي سنبيّن العقود النموذجية على النحو التالي.

الفرع الثاني: العقود النموذجية للقطر البحري

تتجمع شركات القطر في شكل جمعيات مهنية تعمل على صياغة عقود نموذجية تهدف من خلالها إلى تنظيم العلاقة العقدية بين شركات القطر البحري والمتعاملين معها، حيث تتضمن هذه العقود شروطا عامة ثابتة وفيها يوضع الإطار العام للعقد، وشروط خاصة مرنة قابلة للتغيير بالاتفاق بين الطرفين مثل : مدة العقد ، شروط التحكيم ....الخ ، ويعتبر العقد النموذجي الذي وضعته الجمعية المهنية في فرنسا فيما يتعلق بالقطر في الموانئ أحسن مثال على ذلك والذي سنقوم بدراسته[1].

تحتوي هذه العقود النموذجية على ثمانية بنود، يتضمن البند الثاني تكييف عقد القطر البحري على أنه عقد إيجار خدمات، وينص البند الثالث منه على المدة التعاقدية، أما البند الرابع والخامس يحددان حقوق والتزامات الأطراف، أما البند السادس فتحاول فيه شركات القطر إلقاء المسؤولية على عاتق المتعاقد معها(مجهز السفينة المقطورة)، بينما يحدد البند

[1] نعيمة بن موفق، ، المرجع السابق ، ص34.

الثامن الاختصاص القضائي ويكون للمحكمة الكائن في دائرة اختصاصها الميناء الذي تتم فيه عمليات القطر[1].

وتوضع هذه البنود لدى الغرفة التجارية والصناعية (CCI) حسب القانون الفرنسي، وتكتب على ظهر جميع الوثائق كالفواتير والرسوم، وتكون هذه البنود معلومة لدى جميع المتعاملين والمهنيين الذين يترددون على الموانئ. فهل لهذه البنود حجية مطلقة أمام المتعاملين ؟ وهل هي ملزمة في مواجهة مجهز السفينة المقطورة ؟.

عمل الفقه على التفرقة بين ما إذا كان مجهز السفينة المقطورة من المعتادين على الميناء أو لم يكن من المعتادين عليه، فإذا كان مجهز السفينة المقطورة غير معتاد على الميناء لم يكن باستطاعته معرفة الشروط العامة، فإن البنود العامة لعقد القطر لا يمكن أن تسمو على القانون العام في ظل غياب القبول الصريح أو الضمني من مجهز السفينة المقطورة للبنود التي تخالف نصوص القانون، أما إذا كان مجهز السفينة المقطورة من المعتادين على الميناء فإنه يكون على معرفة بتلك الشروط مسبقا وبالتالي تكون الشروط العامة مقبولة عرفا، وعليه فإن حجية الشروط العامة في العقود النموذجية تتوقف على اعتياد المرور بالميناء[2].

[1] نعيمة بن موفق، ، المرجع السابق، ص34

[2] نعيمة بن موفق، ، المرجع نفسه ، ص37.

المبحث الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري

عقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين فهو يرتب عدة التزامات تقع على عاتق كل من مجهز السفينة المقطورة ومجهز السفينة القاطرة، فيلتزم مجهز السفينة القاطرة بتقديم السفينة القاطرة كما يلتزم بإنجاز عمليات القطر، بينما يلتزم مجهز السفينة المقطورة بإعداد السفينة المقطورة لعملية القطر و بدفع أجرة القطر المتفق عليها[1] .

وسنتناول في هذا المبحث التزامات مجهز السفينة القاطرة (كمطلب أول) ثم نتناول التزامات مجهز السفينة المقطورة (كمطلب ثاني).

المطلب الأول: التزامات مجهز السفينة القاطرة

بالرجوع إلى تعريف عقد القطر البحري نجد أن موضوعه ينصب على سحب السفينة أو العائمة في البحر وإيصالها لجهة معينة، لذا يقع على مجهز السفينة القاطرة بموجب عقد القطر البحري الالتزام بتقديم السفينة القاطرة بجميع معداتها وتنفيذ عمليات القطر[2].

و سنتناول في هذا المطلب تقديم السفينة القاطرة كفرع أول ،ثم تنفيذ عمليات القطر كفرع ثاني .

الفرع الأول: تقديم السفينة القاطرة

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بموجب عقد القطر البحري بتقديم القاطرة المتفق عليها، ويجب أن تكون ذات محركات تتلائم مع إمداد السفينة المقطورة بالقوة المحركة اللازمة كما يجب أن تكون صالحة لتحقيق الغرض المنشود من عقد القطر ومجهزة بالمعدات والأدوات اللازمة والضرورية لتنفيذ عمليات القطر وبطاقم يتناسب مع المهمة الموكل إليه، ويأخذ في الحسبان الظروف القائمة أو المتوقعة أثناء عملية القطر، فإذا كانت سفينة القطر محددة بذاتها فيلتزم مجهز القطر بتقديمها، كما يجب عليه تقديم عدد القاطرات حسب ما تم الاتفاق

[1] هاني دويدار، المرجع السابق ، ص129.

[2] هاني دويدار، ، المرجع نفسه ،ص 129.

عليه، ويحق لمجهز السفينة القاطرة أن يغيّر في عدد القاطرات حسب الظروف والمعطيات المقدمة من مجهز السفينة المقطورة [1].

وتعتبر السفينة القاطرة هي الالتزام الأساسي والجوهري لمجهز القطر الذي يقع على عاتقه تقديم قاطرة صالحة للملاحة البحرية مهما كان التكييف القانوني لعقد القطر البحري ،سواء كيّف على أنه عقد نقل أو عقد إيجار أو عقد عمل فإنه يلتزم بتقديم قاطرة صالحة للملاحة البحرية وقادرة على أداء المهام المنوطة بها مع توفير المعدات و الأدوات اللازمة و المناسبة للعمل المطلوب [2].

و قد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام في المادة 863 ق ب ج حيث جاء فيها " **يتعين على المجهز الذي التزم بالقيام بخدمات القطر بأن يحضر في اليوم و المكان المتفق عليهما السفينة القاطرة والصالحة للقيام بخدمات المتفق عليها و المزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة**"

بالمتمعن في نص هذه المادة نجد أنها اشتملت على المواصفات الواجب توافرها في السفينة القاطرة من صلاحية السفينة القاطرة، ونوعها وأن تكون مزودة بالوسائل والمعدات اللازمة والضرورية لإتمام العملية وهذا ما سنقوم بتفصيله على النحو التالي:

أولا- نوع السفينة القاطرة

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتقديم القاطرة المتفق عليها في العقد، فإذا اتفق الطرفان على أن يتم القطر بواسطة قاطرة معينة بذاتها فيقع على عاتق مجهز السفينة القاطرة تقديم ذات القاطرة، وفي حالة ما إذا كانت السفينة القاطرة محددة بنوعها فقط فيلتزم بتقديم قاطرة من نفس النوع المتفق عليه في العقد، أما إذا اشترط مجهز السفينة المقطورة عدة قاطرات لإتمام عمليات القطر فيلتزم مجهز السفينة القاطرة بتوفير العدد المتفق عليه، غير أنه في

[1] حسان سعاد ، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم و المساعدة و الإنقاذ البحريين)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم سياسية، جامعة أبي بكر بلقائد تلمسان، 2019، ص69.

[2] كمال حمدي، ، المرجع السابق ، ص 771.

حالة طلب قاطرة واحدة يجوز لمجهز القاطرة أن يتم عملية القطر بأكثر من قاطرة إذا دعت الضرورة ذلك[1].

ثانيا- صلاحية السفينة القاطرة

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتقديم سفينة قاطرة صالحة لإنجاز عمليات القطر المتفق عليها بعقد القطر، و اشتراط الصلاحية لا ينصرف فقط إلى القاطرة بل يتعداه إلى صلاحية الطاقم ولا يكفي أن تكون القاطرة صالحة للملاحة البحرية بل يشترط أن تتوافر بها صلاحية خاصة التي على أساسها وقع اختيار مجهز السفينة المقطورة، وكذا جاهزية محركاتها للقيام بعمليات القطر والتي تتمثل أساسا في تزويد السفينة المقطورة بالقوة المحركة الضرورية، ويعتبر هذا الالتزام من الالتزامات الجوهرية في عقد القطر البحري[2].

ثالثا- تزويد السفينة القاطرة بالمعدات والوسائل الضرورية

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بموجب عقد القطر البحري بتقديم السفينة القاطرة مع معداتها ووسائلها اللازمة لتنفيذ عمليات القطر وتتمثل هذه المعدات في معدات الدفع، معدات الإشارة و الوقاية و إخماد الحرائق والحبال المستخدمة في عمليات القطر، وقد جرت العادة على التزام مجهز القاطرة بتقديم الحبال إذا كان القطر بأعالي البحار، حيث لا يمكن مطالبة مجهز السفينة المقطورة في ظرف استثنائي بتقديم الحبال، كون الحبال اللازمة للقطر في أعالي البحار باهظة الثمن، بينما إذا تم القطر في الميناء فيقع على عاتق مجهز السفينة المقطورة تقديمها، وللأطراف حرية الاتفاق على خلاف ذلك[3].

[1] نعيمة بن موفق، ، المرجع السابق ،ص 69.

[2] كمال حمدي، ، المرجع السابق ، ص 171.

[3] نعيمة بن موفق، ، المرجع السابق ، ص 70.

الفرع الثاني: تنفيذ عمليات القطر البحري

تعتبر السفينة القاطرة الأداة الرئيسية لتحقيق الغرض الذي استهدفه المتعاقدان وهو سحب السفينة، لذا فإن تنفيذ عقد القطر يتبلور في إنجاز العمليات المتفق عليها، ويقع على عاتق مجهز السفينة القاطرة تنفيذ العمليات المنوطة به تنفيذا سليما، وهذا ما يقتضي منه الالتزام بتقديم سفينة صالحة ومجهزة تجهيزا ملائما ومزودة بطاقم كفئ والإبقاء على صلاحية القاطرة طول مدة تنفيذ عملية القطر فإذا تبيّن عجز إحدى القاطرات عن تنفيذ مهمتها يقع على عاتق مجهز القطر استبدالها بسفينة أخرى[1].

ويختلف مضمون التزام مجهز القطر باختلاف شروط العقد والهدف منه، فقد يتضمن تنفيذ عملية رسو السفينة على الرصيف أو القيام بعمليات الإبحار أو تعويم السفينة مثل جر الصنادل والمواعين أو جر السفن التي جنحت فوق الصخور[2].

وقد نص المشرع الجزائري في المادة 861 قانون بحري جزائري على خدمات القطر حيث جاء فيها :" **تدخل في عداد خدمات القطر:**

- **العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة**
- **مناورات الإرساء و الانتقال أو إبحار السفينة**
- **المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة**".

كما نصت المادة 864 ق ب ج على ضوابط وشروط تنفيذ عمليات القطر حيث جاء فيها "**يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه، وفقا لمبادئ الملاحة السليمة**".

[1] رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري و المقارن، مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية، كلية الحقوق جامعة عين شمس، مصر، المجموعة الثانية، 1978، ص184.

[2] اعتدال عبد الباقي الغصب، ، المرجع السابق ، ص139

من نص المادة نستخلص ثلاث ضوابط يتقيد بها مجهز القطر أثناء تنفيذ عمليات القطر وهي تنفيذ عمليات القطر بالمهارة اللازمة وأن تتم دون توقف وأن يكون تنفيذها وفقا لمبادئ الملاحة السليمة.

أولا: تنفيذ خدمات القطر بالمهارة اللازمة

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتنفيذ عمليات القطر حسب الأصول الفنية المرعية وبالمهارة التي تتطلبها الظروف المتعلقة بالعملية، بمعنى أن يكون مجهز السفينة القاطرة متمكن من تقنيات وفنيات الملاحة البحرية بحسب ما تتطلبه كل حالة، و أن يبذل في ذلك عناية الرجل المعتاد، كما يجب أن تنفذ العملية في الوقت المحدد لتجنب السفينة المقطورة أي خسارة قد تلحقها نتيجة الإخلال بالتزاماته، وهذا يعني تمكن مجهز السفينة القاطرة من الفنيات والتقنيات حسب ما تتطلبه كل حالة وأن يستخدم فنون الملاحة على نحو ما يقوم به ملاح حريص لتنفيذ عمليات مشابهة أو مماثلة وهذا لا يعني التزامه بتحقيق نتيجة[1].

ثانيا- أن تتم عملية القطر دون توقف

يلتزم مجهز السفينة القاطرة عند قيامه بخدمات القطر بتنفيذ عملية القطر دون توقف فيلتزم بإتباع الطريق المتفق عليه، فإذا لم يتم الاتفاق على طريق محدد وجب عليه إتباع أقصر الطرق وأكثرها أمنا لغرض إيصال السفينة في الوقت المحدد، فإذا كانت عملية القطر معقدة أو كانت الوجهة بعيدة فيجب على السفينة القاطرة تنفيذها في الآجال العادية، وبالرجوع للمادة 864 ق ب ج نجد أنه يحق للسفينة القاطرة توقيف عمليات القطر كلما دعت الضرورة لذلك دون أن يؤثر هذا التوقف على سلامة السفينة المقطورة، كما أن الشركات المتخصصة بعمليات القطر تضمن من خلال العقود القطر شروطا معينة، ولعل من هذه الشروط هو احتفاظ السفينة القاطرة بحرية التوقف في أي ميناء أو الدخول إلى أي مرفأ أو نهر، ولعل أهم شرط هو شرط الإهمال الذي بمقتضاه يعفي مجهز السفينة القاطرة

[1] كمال حمدي، ، المرجع السابق ، ص772.

نفسه من المخاطر التي تترتب عن الأخطاء المحتملة من الربان أثناء إدارته للسفينة القاطرة وعادة ما يحكم القضاء بصحة هذه الشروط[1].

ثالثا– تنفيذ عقد القطر البحري وفق مبادئ الملاحة السليمة

يقع على عاتق مجهز السفينة القاطرة تنفيذ عمليات القطر تنفيذا سليما، ويتطلب هذا الإنجاز التزام مجهز السفينة القاطرة بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، ومجهزة تجهيزا مناسبا كما يجب أن تكون صالحة للاستخدام الذي خصصت له، إضافة إلى توفرها على شروط الأمن وقد نص المشرع الجزائري على الشروط الخاصة بسلامة الملاحة البحرية في المواد 222 ق ب ج وما يليها، كما خول المشرع الجزائري الوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد النصوص المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية وهذا ما نصت عليه المادة 224 ق ب ج[2].

وتعتبر هذه الالتزامات أساسية وجوهرية في عملية القطر لضمان سير العملية على أحسن وجه.

المطلب الثاني: التزامات مجهز السفينة المقطورة

يلتزم مجهز السفينة المقطورة بإعداد السفينة للقطر وإدارة عملية القطر والإشراف عليها، والوفاء بأجرة القطر، وفيما يلي نستعرض هذه الالتزامات.

وسنتناول في هذا المطلب إعداد السفينة للقطر كفرع أول، والالتزام بدفع الأجرة كفرع ثاني.

الفرع الأول: إعداد السفينة للقطر

يلتزم مجهز السفينة المقطورة في إطار عقد القطر البحري بإعداد السفينة للقطر وتقديمها في المكان والزمان المتفق عليه بين المتعاقدين، وأن يضعها في وضعية تسمح لها

[1] اعتدال عبد الباقي الغصب، ، المرجع السابق ، ص139.

[2] نعيمة بن موفق، ، المرجع السابق ، ص77.

بأخذ حبال القطر لبداية تنفيذ عمليات القطر، ويشترط أن تكون السفينة المقطورة صالحة للملاحة البحرية، وأن تكون في حالة تسمح بجرها إلى المكان المتفق عليه، ما لم يتم الاتفاق على جر عائمة غير قادرة على الملاحة، فإذا كانت السفينة غير صالحة للملاحة وجب على مجهز المقطورة إخطار مجهز القاطرة بذلك حتى يتم أخد الاحتياطات اللازمة والضرورية لجر العائمة وإلا كان مسؤولا عما ينجم عن ذلك من أضرار، وتفاديا لأي خلافات قد تنشب عن إفصاح مجهز السفينة المقطورة عن عدم صلاحية السفينة المقطورة للملاحة، نصت العقود النموذجية على شروط تمنح مجهز السفينة القاطرة الحق في تفقد وتفتيش السفينة المقطورة للتأكد من صلاحياتها، أو أن يلتزم مجهز السفينة المقطورة بتقديم ما يثبت صلاحيتها للملاحة البحرية، ويقع على مجهز السفينة القاطرة عبء إثبات عدم الصلاحية، كما يلتزم مجهز السفينة المقطورة ضمنيا بعدم تعريض السفينة القاطرة للخطر الذي يكتنف عمليات القطر، أما إذا كان القطر داخل الموانئ فلا تطرح مثل هذه الإشكالات كون السفينة التي تكون بمدخل الميناء تكون في وضعية تمكنها من أخد حبال القطر[1].

الفرع الثاني: الالتزام بدفع الأجرة

يعتبر عقد القطر البحري من الأعمال التجارية ومن عقود المعاوضة، وهذا يعني أن مجهز السفينة القاطرة يستحق أجرا مقابل التزامه بتنفيذ عملية القطر لذا يلتزم مجهز السفينة المقطورة بدفع الأجرة المتفق عليها أو المحددة بموجب التعريفة أو التي جرى عليها العرف واستقر عليها العمل في الميناء، وفي حالة عدم وجودها دفع مكافأة عادلة.

وفي ما يلي نستعرض كيفيات تحديد أجرة عقد القطر البحري وآلية دفعها، وضمانات الوفاء بالأجرة التي خولها المشرع لمجهز السفينة القاطرة في حالة امتناع مجهز السفينة المقطورة عن دفع الأجرة.

[1] كمال حمدي، ، المرجع السابق ، ص773.

أولا: تحديد أجرة القطر

نص المشرع الجزائري على مكافأة القطر في المادة 860 ق ب ج حيث جاء فيها " **يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة، بخدمات القطر بواسطة سفينة**"، وتختلف كيفية تحديد أجرة القطر من الناحية الفقهية تبعا لاختلاف عمليات القطر فالقطر البحري خارج الموانئ يتحدد بناء على اتفاق الأطراف في العقد بينما القطر داخل الموانئ تحدد أجرته بناء على التعريفة المعمول بها داخل الميناء وإلا فالأجرة التي استقر عليها العرف أو التي استقرت عليها العادة في الميناء، غير أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذه التفرقة حيث جاء بنص المادة 865 ق ب ج :" **تحدد مكافأة خدمات القطر باتفاق الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريفة، وإذا لم تتضمن التعريفة نصوصا ملائمة، يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف.**

وفي حالة عدم وجودها أيضا وجب دفع مكافأة عادلة، وتستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر".

فالمشرع الجزائري حدد كيفيات تحديد أجرة القطر حيث تكون بإحدى الطرق التالية :

اتفاق الأطراف – التعريفة – العرف –الحكم القضائي – قرار التحكيم.

01- تحديد أجرة القطر باتفاق الأطراف

تحدد أجرة القطر في أعالي البحار أو الذي يتم خارج الموانئ وعمليات القطر التي لها طابع خاص مثل تعويم السفينة التي جنحت إلى جانب الصخور، فإن أجرة القطر تحدد بالتفاوض بين الأطراف، وتحسب على أساس الساعة أو تقدر جزافا لكل حالة على حدة[1].

في الحالات التي تحدد فيها أجرة القطر جزافا تسعى شركات القطر لحماية مصالحها من خلال إدراج بنود تفرض زيادات وتعويضات محتملة في حالة التأخر عند القيام بعملية القطر أو أثناء الطريق أو عند الوصول إلى المكان المتفق عليه[2].

[1] اعتدال عبد الباقي الغصب، ، المرجع السابق ، ص140.

[2] كمال حمدي، ، المرجع السابق ، ص 773.

متى تم تحديد أجرة القطر في العقد فلا يجوز زيادتها بحجة أن القطر أصبح شاقا أو أكثر كلفة، أو استغرق وقتا أكثر لشدة هيجان البحر، أو غير ذلك من الظروف والصعوبات التي قد تواجه الرحلة البحرية، إلا أن شركات القطر عادة ما تضيف شروطا تمنحها زيادة أجرة القطر في الحالات التي يجري فيها تنفيذ عملية القطر في أماكن خطرة [1].

02- تحديد أجرة القطر بموجب التعريفة :

في الحالات التي تتم فيها عمليات القطر داخل الموانئ عادة تحدد أجرة القطر بموجب التعريفة من طرف سلطات الموانئ وهو تحديد يتم عن الساعة الواحدة وفقا لقوة السفينة القاطرة، وفي الحالات التي يتم فيها القطر خلال ساعات الليل فإن أجرة القطر تكون أكبر من الحالات التي يتم فيها القطر نهارا [2].

03- تحديد أجرة القطر حسب الأعراف:

في ظل غياب نص في عقد القطر البحري عن أجرة القطر تحدد أجرة القطر البحري حسب الأعراف أو العادات المتعارف عليها في مثل هذه العمليات، وتحدد إما على أساس الحجم الساعي المستغرق خلال العملية، أو على أساس حجم السفينة المقطورة وحمولتها، أو على أي معيار آخر متعارف عليه أثناء القيام بعمليات القطر[3].

04- تحديد أجرة القطر بموجب حكم قضائي أو القرار تحكيمي

في حالة عدم تحديد أجرة القطر سواء باتفاق الأطراف أو وفق تعريفة معينة، يتولى تحديدها القضاء وهذا ما نصت عليه المادة 865 ف 02 ق ب ج حيث جاء فيها " **وفي حالة عدم وجودها أيضا وجب دفع مكافاة عادلة ...** "، فتحدد أجرة القطر بموجب حكم

[1] اعتدال عبد الباقي الغصب، ، المرجع السابق ، ص141.

[2] محمود شحماط ، ، المرجع السابق ، ص108.

[3] نعيمة بن موفق، ، المرجع السابق ، ص85.

قضائي يصدره القاضي المختص دون المساس بشرط التحكيم إذا وضع الأطراف بندا ينص على عرض النزاع على المحكم احتراما لرغبة المتعاقدين.

ثانيا: طريقة ومكان دفع أجرة القطر:

تتباين طريقة و مكان دفع أجرة القطر بإختلاف مكان تنفيذ القطر ، وعادة ما تنص عقود القطر البحري على طريقة و مكان و وقت دفع أجرة القطر ،فبعض العقود تكتفي بطلب دفع نصف الأجرة مقدما ، وفي البعض الآخر يتم الإتفاق على دفع الأجرة كاملة قبل الإنتهاء من عملية القطر ،وإذا لم يكن إتفاق فيجب إتباع القواعد العامة ، أما إذا كان القطر داخل الميناء فقد جرت العادة أن يكون الدفع نقدا يوم العملية ويكون الدفع بالميناء الذي تمت فيه عملية القطر و بالعملة الوطنية الموجود فيها الميناء [1].

ثالثا: ضمانات الوفاء بالأجرة

تعتبر أجرة القطر البحري من الحقوق الممتازة ففي حالة امتناع مجهز السفينة المقطورة عن دفع الأجرة يتمتع مجهز السفينة القاطرة بضمانين للوفاء بها هما حق الامتياز وحق الحجز على السفينة.

1- حق الامتياز

يخول حق الامتياز لمجهز السفينة القاطرة الحصول على مكافأة القطر وهذا بالتقدم على غيره من الدائنين الممتازين التاليين في المرتبة والدائنين المرتهنين والدائنين العاديين، ويرجع السبب في جعل مكافأة القطر دينا ممتازا في أنه لولا عملية القطر لهلكت السفينة أو لحقت بها أضرار مادية وهذا ما أشارت إليه المادة 73 ق ب ج حيث نص المشرع الجزائري فيها على مجموعة من الديون واعتبرتها ديون ممتازة منها مصاريف الإرشاد، المصاريف القضائية، ديون ناشئة عن الإسعاف والإنقاذ ورسوم الميناء....الخ غير أنه لم ينص صراحة على أجرة القطر البحري ضمن الديون الممتازة التي حددها القانون الجزائري إلا أنه أشار إليها ضمنيا في الفقرة **ب** بقولها: "**رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة**

[1] رفعت فخري أبادير، ، المرجع السابق ، ص196.

إلى مصاريف الإرشاد " وما جاء في الفقرة **هـ** من نفس المادة و التي نصت على " **الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن، أو المساهمة بالخسائر المشتركة، و كذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ....**"، ولما كانت أجرة القطر التي تتم في الموانئ تعتبر من الرسوم التي يدفعها مجهزو السفن المقطورة لشركات القطر التي تدار من طرف الدولة نستنتج أن الأجرة عن القطر الذي يتم في الموانئ يعتبر من ديون الدرجة الأولى وفقاللمادة73 الفقرتين ب- هـ .

أما أجرة القطر البحري التي تتم خارج الميناء" أعالي البحار" فتسري عليها الفقرة – و- و التي جاء فيها:" **ديون منشئ أو مصلح السفن والناتجة عن إنشاء و تصليح السفينة** " ، كما جاء في نص الفقرة –ز- "**الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للاستمرار في الرحلة**".

من خلال نص المادة 73 ق ب ج خاصة الفقرتين –و-ز- نجد أن القطر الذي يتم خارج ميناء تسجيل السفينة يكون لحاجة حقيقية كصيانة السفينة أو لمتابعة السفر أما إذا كان العنصر المقطور صندلا أو مواعين فلا يعتبر من الديون الممتازة [1].

واعتبر المشرع الجزائري مكافأة القطر دينا ممتازا فالمكافأة حق لمجهز القاطرة لقاء جهوده التي بذلها من أجل إتمام عملية القطر، لذا فمن حقه أن يتمتع بمكافأة القطر بالامتياز.

يشترط لاعتبار الدين من الديون الممتازة توافر مجموعة من الشروط نذكر منها:

أ- أن تكون العمليات والإصلاحات التي أجراها الربان خارج الميناء المسجلة فيه السفينة حيث لا يوجد مجهز أو مالك السفينة حتى يتولى دفع حقوق الغير ممن تعاقد معه الربان[2].

[1] رفعت فخري أبادير، ، المرجع السابق ، ص55 .

[2] رفعت فخري أبادير، ، المرجع نفسه ، ص50.

ب- أن تكون التصرفات القانونية وإبرام العقود التي أجراها الربان مع الغير في حدود الاختصاصات القانونية المخولة له فلا يتقرر الامتياز إذا كانت تلك التصرفات خارج صلاحيات الربان.

ج- أن تكون التصرفات القانونية التي قام بها الربان ناتجة عن حاجة فعلية اقتضتها ضرورة الرحلة البحرية لصيانة السفينة أو متابعة السفر، الدخول لأحد الموانئ التي تشترط إلزامية القطر أو شراء الوقود[1].

فإذا توافرت هذه الشروط تعتبر الديون الناشئة عن العقود التي يجريها الربان ديونا ممتازة و يلتزم بها مجهز السفينة دون أن تخضع لأي إجراء شكلي.

2- الحجز على السفينة

يحق لمجهز القطر توقيع الحجز التحفظي على السفينة التي تم قطرها إذا خشي مجهز القاطرة من مغادرة السفينة المقطورة للميناء قبل دفع مبلغ المكافأة.

وقد تناول المشرع الجزائري الحجز على السفينة في الكتاب الأول بعنوان الملاحة البحرية و رجال البحر الباب الأول تحت عنوان الملاحة البحرية الفصل الثاني بعنوان السفينة، في القسم السادس بعنوان الحجز على السفن من المادة 150 إلى المادة 160 مكرر8 ق ب ج.

إذا عجز مجهز السفينة المقطورة عن الوفاء بأجرة القطر يقوم مجهز السفينة القاطرة بتوقيع حجز تحفظي على السفينة المقطورة، و يقصد بالحجز التحفظي منع مجهز السفينة المقطورة من السفر بواسطة سلطة قضائية، عندها يتحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي ببيع السفينة لاستيفاء ديون الدائنين من ثمنها[2]، كما عرف المشرع الجزائري الحجز التحفظي في المادة 150 ق ب ج بقوله:" **يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار السفينة**

[1] رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص50

[2] علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم 1981/35، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، مصر، 2009، ص106.

بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري"، فيتحول هدف الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي ببيع السفينة لاستيفاء ديون الدائنين من ثمنها.

اعتبر المشرع الجزائري أجرة القطر البحري من الديون البحرية التي بموجبها يجوز إيقاع الحجز التحفظي على السفينة المقطورة وفاءا لأجرة القطر، حيث نصت عليها المادة 151 ق ب ج لاسيما الفقرة- ي- بقولها:" **ينشأ الدين البحري الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية:.... ي- القطر ...**".

من خلال نص هذه المادة نجد أنه يمكن لمجهز السفينة القاطرة توقيع الحجز التحفظي على السفينة المقطورة التي يتعلق بها الدين وفاءا لأجرة القطر، ويمكن أن يمتد الحجز التحفظي ليشمل السفن الأخرى التي تعود ملكيتها لمجهز السفينة المقطورة أو لمالكها، كما يمكن لمجهز السفينة القاطرة عند امتناع مجهز السفينة المقطورة عن دفع أجرة القطر أن يقدم طلب الحجز التنفيذي على السفينة المقطورة وبيعها، وهنا يجب عليه إتباع الإجراءات المتبعة في الحجز التنفيذي على السفينة المقطورة، ويتم توزيع ثمن السفينة على الدائنين حسب الترتيب المادة 80 ق ب ج .

الفصل الثانـي:

أحكام المسؤولية والدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري

إن مسؤولية مجهز السفينة القاطرة تجاه مجهز السفينة المقطورة أو مسؤولية الأخير تجاه مجهز القطر مصدرها عقد القطر البحري، فكلاهما مسؤول عن تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عقد القطر البحري، فإذا تسبب مجهز السفينة القاطرة في إحداث ضرر بالسفينة المقطورة أو تسبب مجهز السفينة المقطورة في إحداث ضرر بالسفينة القاطرة، فإن المسؤولية تكون تعاقدية أساسها عقد القطر البحري المبرم بين مجهز سفينة القطر أو ربانها أو مالكها وبين ربان السفينة المقطورة أو مجهزها أو مالكها، ويكون مجهز السفينة القاطرة مخلا بالتزاماته متى أصيبت السفينة المقطورة بضرر ما أو حدثت إصابات أو أي نوع من أنواع الهلاك لمن عليها، حيث إن الهدف من الاستعانة بالقاطرة هو دفع ما يهددها من خطر بمدها بمزيد من قوة الدفع اللازمة لاجتياز مناطق الخطر، وكذلك الأمر نفسه ينطبق على السفينة المقطورة متى تسببت في الضرر، فالغرض الأساسي من عملية القطر هو الحفاظ على سلامة السفينة المقطورة بما عليها من بضاعة و أشخاص، هذه المسؤولية تحدد بحدود تنفيذ عقد القطر البحري [1].

ويترتب عن الخطأ أثناء تنفيذ عمليات القطر البحري حقوقا لمجهزي السفينتين القاطرة والمقطورة، كما يرتب حقوقا للغير والأصل أن يتم تسوية هذه الحقوق بطريقة ودية بينهما غير أنه قد تحدث نزاعات بينهم فيتم اللجوء إلى القضاء المختص خلال مدة زمنية معينة.

ويخصص هذا الفصل لدراسة المسؤولية المترتبة عن تنفيذ عقد القطر البحري (مبحث أول) و الدعاوى الناشئة عليه (مبحث ثاني).

[1] علاء الدين عبد المجيد، عقد القطر البحري في القانون المصري و المقارن ،د ط، د د ن،د م ن ، 2015، ص45

المبحث الأول: المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عمليات القطر

تقوم المسؤولية في نطاق عقد القطر البحري على أساس الخطأ المفترض، حيث أن المسؤولية تقع على عاتق من تولى إدارة عملية القطر البحري، فمن تولى إدارة عملية القطر يسأل عن الخطأ المفترض عند ربط حبل القطر أو إصدار الأوامر، أو إنجاز المناورات الضرورية لإتمام عملية القطر البحري، لكن بمجرد إثبات خطأ الطرف الآخر تقوم المسؤولية على أساس الفعل الشخصي[1].

فإذا وجد اتفاق بين مجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة يقضي بتولي مجهز القاطرة إدارة و توجيه عمليات القطر يكون قرينة على قيام مسؤولية مجهز القطر و لا يمكنه دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ السفينة المقطورة، أما إذ لم يوجد أي اتفاق كانت السفينة المقطورة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بأحد المتعاقدين أثناء عمليات القطر البحري بقوة القانون ولا يمكنه دفع المسؤولية إلا بإثبات خطأ مجهز السفينة القاطرة [2].

وقد تناول المشرع الجزائري المسؤولية المترتبة عن عقد القطر البحري من خلال المادتين 866، 867 ق ب ج حيث جاء في المادة 866 ق ب ج: " **تتم عملية القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة و تبعا لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير.**

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

كما جاء في نص المادة 667 ق ب ج: " **يجوز للأطراف بناء على اتفاق صريح و مكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر.**

[1] علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص317.

[2] سعاد حسان ، المرجع السابق، ، ص70.

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

والملاحظ أن المشرع الجزائري عند تنظيمه لأحكام المسؤولية أخد بحقيقة وجود ارتباط بين إدارة عمليات القطر والمسؤولية الناشئة عن تنفيذها، فأخذ بمبدأ الذي يلقي بالمسؤولية على عاتق من تولى إدارة القطر، حيث خص إدارة عمليات القطر لأحد المتعاقدين وجعل على عاتقه تحمل المسؤولية، ولم يتطرق لأحكام المسؤولية عندما يحتفظ كل من مجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة بحرية العمل والقيادة.

وفي كل الفروض سواء كانت إدارة عملية القطر للسفينة المقطورة أو كانت للسفينة القاطرة أو احتفظت كل من السفينتين بحرية العمل والقيادة، فإذا لحق أي من السفينتين ضررا ناتجا عن ارتطامها بالسفينة الأخرى فلا تطبق أحكام التصادم البحري كون السفينتين مرتبطتين بعقد سابق[1].

وسنتناول في هذا المبحث النطاق الزمني لعقد القطر (كمطلب أول) وأنواع المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري (كمطلب ثاني).

المطلب الأول: النطاق الزمني لعقد القطر البحري

القطر البحري عبارة عن عقد، يلتزم بمقتضاه مجهز السفينة القاطرة بجر السفينة المقطورة مقابل أجر يتقاضاه، ومادام الأمر كذلك فإنه يبدو ضروريا تحديد اللحظة التي يبدأ فيها عقد القطر واللحظة التي ينتهي فيها، وتكمن أهميته الأساسية في تحديد المسؤولية الناشئة عن عملية القطر في حالة وقوع ضرر لإحدى السفينتين أو كلاهما أثناء عملية القطر وكذا لتحديد مدى سريان أحكام التصادم البحري في حالة التصادم بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، ولما كان القطر البحري عبارة عن عقد فإن أي تصادم يحدث داخل نطاق عملية القطر فلا تطبق عليه أحكام التصادم البحري وإنما نطبق عليه الأحكام الخاصة

[1] إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ، ص112.

بعقد القطر البحري، بينما إذا كان التصادم خارج نطاق القطر البحري نطبق عليه أحكام التصادم البحري [1].

وسنتناول في هذا المطلب بداية عمليات القطر كفرع أول، ثم ننتقل الى نهاية عمليات القطر كفرع ثاني

الفرع الأول: بداية عمليات القطر

اعتبر المشرع الجزائري أن عقد القطر البحري يبدأ بمجرد اقتراب السفينة القاطرة بما فيه الكفاية من السفينة المقطورة بحيث تكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة المقطورة مما يمكنها من القيام بعمليات القطر الضرورية، على أن تكون عمليات القطر تحت إشراف وتوجيه و سلطة السفينة المقطورة[2]، و هذا ما نص عليه في المادة 862 فـ1 ق ب ج بقولها: "**يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية، للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها** ".

كما اعتبر البعض أن عقد القطر البحري يبدأ من اللحظة التي يتم فيها ربط كابلات الجر بالسفينة المقطورة لأن في هذه اللحظة يظهر الارتباط المادي بين السفينة القاطرة و السفينة المقطورة، كما يحل قائد السفينة القاطرة محل قائد السفينة المقطورة وتمتد حتى الانتهاء من عملية الجر وفك الكابلات من السفينة المقطورة[3].

الفرع الثاني : نهاية عمليات القطر

[1] مريم درويش، مدى مسؤولية مجهز السفينة عن التصادم الناشئ عن عملتي القطر و الإرشاد ،المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل جامعة تلمسان، العدد السادس، ص167 . الموقع" www.ASJP.cerist.dz " بتاريخ :2020/03/27 الساعة 23:00

[2] فاطمة سماعين المرجع السابق ، ص 46

[3] هاني دويدار، المرجع السابق، ، ص129.

نص المشرع الجزائري على نهاية عقد القطر البحري المادة 862 فـ2 ق ب ج بقوله:"**وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عمليات القطر عليها ولا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة**"

تنتهي عمليات القطر عندما يصدر مجهز السفينة المقطورة أوامر و تعليمات بفك الكابلات التي استعلمها من مجهز السفينة القاطرة ورفعها من السفينة المقطورة، ثم انفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة بما فيه الكفاية حتى تتجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير السفينة المقطورة[1].

استنادا إلى ما تقدم تقوم المسؤولية في عقد القطر البحري متى كان هناك ضرر لحق بإحدى السفينتين السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة أثناء تنفيذ عقد القطر البحري.

المطلب الثاني : أنواع المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري

يترتب عن عقد القطر البحري مسؤوليات في حالة وقوع حوادث أثناء تنفيذ عمليات القطر البحري، مما يؤدي إلى إلحاق أضرار بالسفينة القاطرة أو السفينة المقطورة أو الغير أو المنشئات المينائية والموانئ، فتنشأ مسؤولية عن الأضرار اللاحقة فتكون إما مسؤولية عقدية بين القاطرة والمقطورة، وإما مسؤولية تقصيرية عندما تلحق هذه الأضرار بالغير.

الفرع الأول: المسؤولية العقدية

ينشأ عقد القطر البحري علاقة بين مجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة وهي علاقة تعاقدية أساسها العقد الذي يحدد الالتزامات التي تقع على عاتق كل من مجهز السفينة المقطورة و مجهز السفينة القاطرة، والتي يترتب على الإخلال بها من قبل أحد المتعاقدين قيام مسؤوليته العقدية اتجاه الطرف الآخر.

[1] اعتدال عبد الباقي لغصب، المرجع السابق، ص144.

فقد تحدث أضرار معينة أثناء تنفيذ عملية القطر قد تلحق هذه الأضرار بالسفينة القاطرة أو السفينة المقطورة أو الغير، كما قد تصيب المنشآت المينائية، وقد حدد التقنين البحري الجزائري المسؤولية المترتبة على إدارة عمليات القطر[1] حيث نصت المادة 866 فـ2 ق ب ج على:"**كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهز السفينة المقطورة إلا إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة** "

الملاحظ أن المشرع الجزائري ربط بين إدارة القطر والمسؤولية الناشئة عنها فجعل لمجهز السفينة المقطورة سلطة التوجيه والإشراف والقيادة والرقابة على مجهز السفينة القاطرة وبذلك يكون مجهز السفينة المقطورة مسؤولا على جميع الأضرار الواقعة أثناء عملية القطر ولا يمكن له دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر الواقع كان بخطأ من مجهز السفينة القاطرة .

كما يمكن تحديد المسؤولية باتفاق الأطراف، أي بالاتفاق بين مجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة اتفاقا صريحا و مكتوبا على قيام مجهز السفينة القاطرة بإدارة عملية القطر والإشراف عليها فتكون الأضرار الناتجة عن عملية القطر على عاتقه، ولا يمكنه دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ السفينة المقطورة[2] و هذا ما نصت عليه المادة 867 ق ب ج بقولها:"**يجوز للأطراف بناء على اتفاق صريح و مكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر**

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

[1] حياة بن عيسى، الخدمات المينائية المقدمة للسفن و أثرها على أمن وسلامة الملاحة البحرية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل جامعة تلمسان ، العدد الثاني، 2014، ص94. الموقع" www.ASJP.cerist.dz " بتاريخ :2020/03/20 الساعة :21:30.

[2] حياة بن عيسى، المرجع نفسه ، ص 95.

نستخلص من نص هذه المادة أنه متى كان اتفاق بين الطرفين كان لمجهز السفينة القاطرة سلطة الإدارة والإشراف والتوجيه والرقابة على مجهز السفينة المقطورة، ويسأل عن الأضرار التي قد تحدث أثناء عمليات القطر إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة.

أولا: إدارة عمليات القطر داخل الموانئ

الأصل في إدارة عمليات القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهزها عن كل الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عمليات القطر، فلا محل لتقرير مسؤولية السفينة القاطرة كونها تقوم بتأدية الخدمات المنوطة بها تحت إشراف وتوجيه ورقابة السفينة المقطورة ،حيث يتقيد ربان السفينة القاطرة بأوامر وتعليمات ربان السفينة المقطورة، ولا يقصد بهذا أن يظل ربان السفينة القاطرة سلبيا، وإنما المقصود من هذا هو أن التعليمات الخاصة بإدارة عمليات القطر تصدر من ربان السفينة المقطورة ويكون على ربان السفينة القاطرة تنفيذها[1]، فالسفينة المقطورة تكون مسؤولة عن كل الأضرار التي تحدث أثناء عمليات القطر سواء لحقت هذه الأضرار بالسفينة المقطورة أو الأموال أو الأشخاص الموجودة عليها أو السفينة القاطرة أو لحقت بالغير سواء تسببت في هذه الأضرار السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة، فلا محل لتقرير مسؤولية ربان السفينة القاطرة إلا إذا أثبت مجهز السفينة المقطورة خطأ من جانب القاطرة ويرجع ذلك إلى كون التزام مجهز القطر ليس التزاما بتحقيق نتيجة و إنما الالتزام ببدل العناية المطلوبة في تنفيذ عقد القطر البحري[2].

أما إذا تم تحديد المسؤولية بالاتفاق بين مجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة اتفاقا صريحا ومكتوبا على تولي مجهز السفينة القاطرة إدارة عملية القطر وبالتالي تكون السفينة المقطورة تحت إدارة و إشراف و توجيه السفينة القاطرة فتكون الأضرار الناتجة عن

[1] علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ، ص311.

[2] محمود شحماط ، المرجع السابق، ،ص112

عملية القطر على عاتقه، ولا يمكنه دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ السفينة المقطورة، أو إثبات أن الضرر ناتج عن قوة قاهرة لا دخل له فيه[1].

كما اثيرت أمام المحكمة العليا قضايا تتعلق بالقطر البحري، حيث عولجت قضيتان على مستوى الغرفة التجارية والبحرية لدى المحكمة العليا، وقد كان هناك قرارات للمحكمة العليا في الإطار، وتفصيلها كالآتي:

حيث أنه ثار نزاع قضائي بين مؤسسة ميناء الجزائر وشركة هيبورك شيبينغ عن إصابة سفينة ساحبة (ب)أثناء مغادر الميناء حيث أن السفينة غادرت ميناء الجزائر في 11 سبتمبر 2004 دون تقديم أي تحفظ يخص الأضرار و دون المطالبة بإجراءات خبرة تخص الاضرار، وبرسالة بتاريخ 19 سبتمبر 2004 أشارت المطعون ضدها إلى اصطدام السفينة الساحبة(ب) متواجدة بالقرب من الشاطئ والفاتورة محررة بتاريخ 28ديسمبر 2005تشير إلى أشغال على الأنابيب ،و قامت السفينة إلى ميناء أرزيو في 26ماي 2005 ،مطالبة المطعون ضدها و من المدهش أن تقوم المطعون ضدها بالمطالبة بالخسائر بعد مرور هذا الوقت كله و دون إجراء خبرة ، كما طالبت المطعون ضدها بتعويض عما فاتها من كسب للفترة بين 26ماي 2005 و 02جوان 2006 ، بينما تمت المطالبة بالمبلغ في 28ديسمبر 2005 و الفتورة محررة 31ديسمبر 2005 ،حيث قدم مجهز السفينة عقد إيجار مؤقت لسفينة (س) و من يقوم مقامها (م) و(أ)من أجل حساب ما فاته من كسب و ربح بينما له الالتزام المباشر على هاتين السفينتين ،و ماهي إلا نائبة مقامة و ليست ملزمة بالتزامات تعاقدية.

وبعرض النزاع على محكمة سيدي احمد بالجزائر العاصمة، اصدرت حكم دون إجراء خبرة، وقد أسست حكمها على المواد 277.283.289 أي أحكام التصادم البحري، أين اصدرت حكم بتعويض للمطعون ضدها بمبلغ مالي قدره 1.395.595دج، وباستئنافها الحكم أمام مجلس قضاء الجزائر أيد الحكم مع تخفيض مبلغ التعويض إلى مبلغ 130.000 دج، أين طعنت بالنقض امام المحكمة العليا بحجة خطأ في تطبيق القانون ، مطالبة

[1] محمود شحماط ، المرجع نفسه،ص112

بتطبيق المادة 866 ق ب ج الفقرة الثانية ،كون الحادث وقع أثاء مغادرة السفينة أي أثناء عملية القطر، حيث قبلت المحكمة العليا الطعن بالنقض وإعتبرت وقوع خطأ في تطبيق القانون، وأمام إعتراف مجهز السفينة الساحبة بخطئه أسقطت مبلغ التعويض ويتحمل صاحب السفينة الساحبة الخسائر، وفيما يتعلق بتقرير الأضرار والتعويضات، فإن عدم رد القرار المطعون فيه على طلب الخبرة، يعتمد على إثبات الأضرار المادية التي لحقت السفينة بواسطة فاتورات الأشغال التي اجريت عليها، أما التعويض الناتج عن الاضرار التي لحقتها من جراء توقفها عن العمل فيخضع لتقدير قضاة الموضوع، ولا يتطلب في جميع الحالات الخبرة لتقديره، أين صدر حكم عن المحكمة العليا(الغرفة التجارية والبحرية) بقبول الطعن شكلا ورفضه موضوعا،وإبقاء المصاريف على الطاعنة[1].

و من تطبيقاته أيضا ما قضت به المحكمة العليا بتاريخ:2007/04/04 ملف رقم 409095، قضية شركة التأمين(الشركة الجزائرية لتأمينات النقل "كات") ومؤسسة ميناء أرزيو في القرار الصادر عن المجلس القضائي لوهران الصادر في05 مارس2005، والذي أيد مبدئيا حكم محكمة أرزيو المؤرخ في12 افريل 2004، القاضي بإخراج شركة التأمين من الخصام والحكم على ميناء أرزيو بدفع مبلغ مالي للمطعون ضدها يقدر ب 11932922.50 د ج و تعديلا له جعل مسؤولية الحادث تحت ضمان شركة التأمين، حيث تم الطعن فيه أن القرار المطعون فيه اعتبر الحادث اصطدام السفن، بينما من الثابت أنه وقع في المياه البحرية أثناء قطر السفينة عند خروجها وأن القرار المطعون طبق عقد الخدمات وهو ما يعد خرق للمادة 860 ق ب ج، ولكن فضلا عن غموض هذا الوجه، فإنه بالرجوع للقرار المطعون فيه يتبين أنه أسس قضاءه على المادتين 863، 864 ق ب ج، وبذلك اعتبر الحادث وقع اثناء قطر السفينة إلى خارج الميناء، وهو ما يجعل هذا القرار مخالفا للواقع، كما جعل التعويض تحت ضمان شركة التأمين، بينما عقد التأمين يستبعد صراحة طعون بمناسبة الالتزامات التعاقدية لمؤمنيها، وعلى أية حال فإن القرار المطعون فيه

[1] القرار الصادر بتاريخ :2010/02/04 ،ملف رقم:612473 ، المجلة القضائية العدد الأول ،2011 ص210

اعتبر أن الأمر لا يتعلق بحادث بحري، وإنما يرجع إلى خلل في محرك القاطرة، والسرعة الفائقة في استعمالها مما يبقي مسؤولية شركة التأمين قائمة.

كما أن القرار المطعون فيه لم يناقش مبلغ التعويض الممنوح للمطعون ضدها، وكان تحديد مبلغ التعويض معتمدا على خبرة ودية اعتمدت على عناصر تقديرية غريبة، كما ان الطاعنة لم تناقش المبلغ المذكور بالدقة التي تتطلب ردا من قضاة الاستئناف، مكتفية بالقول أنه خيالي، وهذا غير كافي لإلزام القرار المطعون فيه بالرد.

وحيث أن الطاعنتين تعيبان على القرار المطعون فيه اعتماده على خبرة نفدت من المطعون ضدها وغير وجاهية، وهذا الوجه لم يثار امام قضاة الموضوع وبالتالي لا [1]يمكن إثارته لاول مرة أمام المحكمة العليا، وبهذا صدر عن المحكمة العليا(الغرفة التجارية والبحرية)، بقبول الطعن شكلا ورفضه موضوعا،وإبقاء المصاريف على الطاعنتين.

ثانيا: إدارة عمليات القطر خارج حدود الموانئ

لم ينظم المشرع الجزائري إدارة عمليات القطر خارج حدود الموانئ في قواعد تنظيمه للمسؤولية بالنسبة للقاطرة أو المقطورة اتجاه الأخرى أو مسؤولية أي منهما اتجاه الغير على أن العرف درج على أن تكون إدارة عمليات القطر للسفينة القاطرة ، فيسأل مجهز السفينة القاطرة عن جميع الأضرار التي قد تحدث أثناء عمليات القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر الناشئ سببه خطأ السفينة المقطورة، وبالتالي يكون لربانها سلطة التوجيه والرقابة والإشراف على السفينة المقطورة [2] .

والقطر خارج حدود الموانئ يتم في غالب الأحيان بسبب افتقاد السفينة المقطورة لقدرتها على التسيير الذاتي، لذلك يتولى ربان السفينة القاطرة إدارة عمليات القطر، ويترتب عن ذلك أن يكون مجهز السفينة القاطرة مسؤولا على كل الأضرار التي تنشأ أثناء عملية

[1] القرار الصادر بتاريخ :2007/04/04 ملف رقم:409075 ،المجلة القضائية العدد الاول 2007ص371

[2] إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق ، ص116

القطر سواء لحقت هذه الأضرار بالسفينة القاطرة أو بالسفينة المقطورة أو ما عليها من بضاعة أو أشخاص أو الغير[1].

ويجوز لمجهز السفينة القاطرة أن يدفع المسؤولية الواقعة على عاتقه بموجب القرينة التي يقر بها القانون وهي أن الأضرار الناشئة كانت بسبب خطأ من مجهز السفينة المقطورة أو من أحد أفراد طاقمها، ويقع عبء الإثبات على عاتق مجهز سفينة القطر، وإثبات مجهز القاطرة بأن الأضرار التي نشأت أثناء عملية القطر تعود لسبب أجنبي سواء نتج هذا الخطأ من مجهز السفينة المقطورة أو الغير، يعفيه من المسؤولية ويقع عبء الإثبات على عاتق مجهز القاطرة كونه المسؤول بحسب الأصل عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية القطر خارج حدود الميناء [2] .

وقد يحدث أن يتم اتفاق بين مجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة على ترك قيادة عملية القطر خارج حدود الميناء لمجهز السفينة المقطورة، و لا يشترط المشرع أن يكون الاتفاق كتابتة بل يجب أن يكون صريحا، ويعود هذا الأمر إلى صعوبة كتابة الاتفاق كون السفينة المقطورة تكون في عرض البحر، ولا يجوز استخلاصه من شروط عقد القطر المبرم بين الطرفين، ومتى تم الاتفاق بين الطرفين على إدارة عمليات القطر من طرف ربان السفينة المقطورة يكون مجهزها مسؤولا عن كل الأضرار التي قد تحدث أثناء عمليات القطر و لا يجوز دفع مسؤوليته بإثبات خطأ سفينة القطر[3].

ثالثا : الإعفاء من المسؤولية

تخضع العلاقة بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة لعقد القطر البحري الذي ينظم شروط العقد والتزامات أطرافه و مسؤوليتهم، فقد عمد مجهزو القاطرات على إدراج شروط بعقد القطر البحري تعفيهم من المسؤولية بخصوص وقوع الحوادث أثناء تنفيذ عقد القطر

[1] كمال حمدي، المرجع السابق، ، ص779.

[2] ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص116.

[3] كمال حمدي، المرجع السابق، ص 780.

البحري بسبب أخطائهم أو أخطاء تابعيهم، وقد نصت المادة 868 ق ب ج:" **إذا لحقت أضرار بالسفينة المقطورة أو القاطرة وكانت هذه الأضرار ناتجة عن حالة قوة قاهرة، جاز لمجهزي السفينتين إعفاء بعضهما عن كل تعويض ناتج عن الأضرار**"

من خلال نص هذه المادة نستنتج أن المشرع الجزائري قد وضع ضوابط لإجازة الإعفاء من المسؤولية وهي :

- أن تكون المسؤولية محل الإعفاء منها مسؤولية عقدية .
- أن تكون الأضرار ناتجة عن حالة قوة قاهرة .
- أن يكون هذا الإعفاء متقابلا (إعفاء بعضهما)

ويتجلى أثر القوة القاهرة في عقد القطر البحري في تأخير تنفيذه أو في وقفه و استحالة تنفيذه والتي تستوجب دفع تعويض، فحكم المادة 868 ق ب ج يعتبر تطبيق للقواعد العامة التي تعفي المدين من كل مسؤولية ناتجة عن سبب أجنبي لا دخل له فيه والذي يتمثل في القوة القاهرة.

تجدر الإشارة إلى أن شروط الإعفاء من المسؤولية التي يعمد مجهزو القطر إدراجها في العقود النموذجية للقطر البحري غرضها إعفاء شركات القطر من كل الأضرار التي تحدث أثناء مدة العقد مهما كانت طبيعتها سواء لحقت بالسفينة القاطرة أو طاقمها أو السفينة المقطورة أو طاقمها أو الغير، ولا يستبعد هذا الإعفاء إلا بحضور الخطأ الجسيم والعمدي و لا عذر فيه والمرتكب من طرف السفينة القاطرة [1].

وفي جميع الأحوال لا يكون لشروط الإعفاء من المسؤولية أثر إلا فيما بين المتعاقدين بحيث يمكن للغير المضرور أن يرجع على مجهز القطر، بوصفه مسؤولا في نظره عن عمليات القطر، ولمجهز القطر أن يرجع على مجهز المقطورة وفقا للشروط التي تضمنها العقد.

[1] نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ، ص96.

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية

تتعلق المسؤولية التقصيرية بالأضرار الناتجة عن عمليات القطر اللاحقة بالغير، سواء تعلق الأمر بشخصهم أو بممتلكاتهم، فقد يحدث أن يتواجد بالقرب من مكان تنفيذ عمليات القطر البحري أشخاص أو ممتلكات لا صلة لهم بعقد القطر، ولتحديد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء إنجاز عمليات القطر البحري، وجب تحديد من له السيطرة على عملية القطر أثناء حدوث الضرر بالغير، وهي مسألة واقع يحددها قاضي الموضوع طبقا لظروف و ملابسات كل دعوى .

لقيام المسؤولية التقصيرية لمجهز القطر في مواجهة الغير يجب توافر ثلاث شروط رئيسية وهي أن يرتكب مجهز القطر خطأ أثناء تنفيذ عمليات القطر ، وأن يسبب هذا الخطأ ضررا للغير ، وأن تتوافر علاقة سببية بين الخطأ و الضرر[1].

أولا : شروط المسؤولية التقصيرية

تعتبر مسؤولية مجهز القطر عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء إنجاز عمليات القطر والناتجة عن خطئه مسؤولية تقصيرية عن فعل الغير، ولقيام هذه المسؤولية يجب توافر ثلاث شروط ضرورية وهي أن يرتكب مجهز القطر خطأ أثناء تنفيذ عمليات القطر، وأن يسبب هذا الخطأ ضررا للغير، وأن تتوافر علاقة سببية بين الخطأ و الضرر.

1- الخطأ

طبقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية عن عمل الغير فإن مجهز سفينة القطر لا تقوم مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالغير الناتجة عن خطأ الربان أثناء إنجاز عمليات القطر إلا إذا تحققت مسؤولية ربان سفينة القطر، ويقع على الغير المضرور عبء إثبات خطأ

[1] علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ، ص332.

ربان سفينة القطر حتى يرجع على مجهز القطر، كما يجب على المضرور أن يثبت أن الأضرار التي لحقته حدثت أثناء تنفيذ عمليات القطر وخلال النطاق الزمني لها[1].

2- الضرر

لا يكفي لقيام مسؤولية مجهز القطر إثبات خطأ ربان سفينة القطر بل يجب أن يترتب على هذا الخطأ ضرر يلحق بالغير أثناء إنجاز عمليات القطر، سواء كانت هذه الأضرار المادية لحقت بالسفينة الأخرى أو لحقت بالمنشآت المينائية، أو أضرار بدنية لحقت بالمرشدين أثناء صعودهم و نزولهم من سفينة القطر[2].

3- العلاقة السببية

لقيام مسؤولية مجهز سفينة القطر يجب أن تكون الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عمليات القطر، نتيجة مباشرة لخطأ ربان السفينة القاطرة، أي توافر العلاقة السببية بين خطأ ربان سفينة القطر والضرر، فلا تقوم مسؤولية مجهز القطر عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عمليات القطر إذا انقطعت العلاقة السببية بين خطأ ربان سفينة القطر و الضرر[3]

ثانيا : المسؤولية عن الأضرار تجاه الغير

تتعلق المسؤولية التقصيرية بالأضرار اللاحقة بالغير أثناء تنفيذ عمليات القطر سواء تعلق الأمر بشخصهم أو بممتلكاتهم، وقد قرر المشرع الجزائري بخصوص المسؤولية عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر واللاحقة بالغير حكما يبدو أنه راعى فيه مصلحة الغير بالدرجة الأولى، حيث اعتبر المشرع الجزائري أن مجهز السفينة القاطرة والمقطورة مسؤولين تضامنيا أمام الأطراف التي لحقت بهم أضرار خلال عمليات القطر، إلا إذا أثبتا أن الأضرار الحاصلة للغير كانت نتيجة لقوة قاهرة أو حصلت نتيجة خطأ من الغير نفسه

[1] علاء الدين عبد المجيد، المرجع نفسه ، ص333.

[2] علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص334.

[3] علاء الدين عبد المجيد، المرجع نفسه، ص335.

طبقا للمادة 869 ق ب ج التي نصت على أنه :"**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 لحالة القوة القاهرة**".

الملاحظ من خلال نص هذه المادة أن المشرع الجزائري حصر مجال حدوث هذه الأخطاء بمجال تنفيذ عمليات عقد القطر البحري وبالتالي يخرج عن نطاق المسؤولية التقصيرية الأضرار التي قد تحدث أثناء التحضير لعقد القطر البحري.

كما يتضح من هذه المادة أن المشرع الجزائري جعل المسؤولية التقصيرية في مجال القطر البحري تضامنية بين مجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة عن الأضرار الحاصلة أثناء إنجاز عمليات القطر البحري، و هذا لا يخرج عن القواعد العامة المنظمة لقواعد المسؤولية عن الأعمال الشخصية في القانون المدني حيث نصت المادة 126 ق م ج على انه "**إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزاماتهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض**" فيكون التضامن في الأصل بالتساوي بين مجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة، إلا إذا قدر القاضي نصيب كل مجهز على حدى، و جعلت المسؤولية تضامنية للتعاون في العمل الذي تفرضه خصوصية تنفيذ عمليات القطر[1].

و الجدير بالذكر أن الفعل الضار المرتب للمسؤولية التقصيرية في مجال القطر البحري يتمثل إما في فعل الأشياء أو في فعل الأشخاص.

1- فعل الأشياء:

يتمثل في الأضرار التي يحدثها هيكل السفينة أو حبال القطر أو الرافعة أو أي شيء آخر يتواجد على السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة.

2- فعل الأشخاص :

[1] علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ، ص339.

يتمثل في الأخطاء التي قد يرتكبها أحد أفراد الطاقمين (القاطرة و المقطورة) أثناء إنجاز عمليات القطر البحري والتي ينتج عنها ضرر للغير يستوجب قيام مسؤولية تقصيرية.

المبحث الثاني : الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري

كأصل عام يتم تسوية الخلافات الناشئة عن عقد القطر البحري بين مجهز السفينة المقطورة ومجهز السفينة القاطرة ويكون ذلك باتفاقهما ، وفي حالة فشل الاتفاق فإنهما يلجآن إلى الجهات القضائية للفصل في المنازعات المتعلقة بعقد القطر البحري، لذا يجب أن تكون الدعوى المقامة أمام القضاء مستوفية لشروط الدعوى العامة، حيث يتم تقديمها من ذي صفة ومصلحة، كما يعتبر العنصر الزمني لتقديم الدعوى أحد أهم الشروط لقبولها ويسقط الحق في إقامة الدعوى بمضي مدة زمنية محددة قانونا، حيث حددها المشرع الجزائري بسنتين تبدأ من تاريخ انتهاء تنفيذ عقد القطر البحري.

لذا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين حيث نخصص المطلب الأول لبيان الاختصاص القضائي بينما يكون المطلب الثاني لتحديد تقادم دعوى القطر البحري.

المطلب الأول :الاختصاص القضائي

لم يحدد القانون البحري الجزائري القضاء المختص بالنظر في النزاعات المتعلقة بعقد القطر البحري، وعليه فلابد من الرجوع للقواعد العامة للاختصاص القضائي الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية[1].

الفرع الأول :أطرف الدعوى

إن الدعوى في عقد القطر البحري لها طرفان مدعى ومدعى عليه، فالأول الدائن و هو مجهز السفينة القاطرة أو مالكها أو ربانها والثاني المدين وهو مجهز السفينة المقطورة أو مالكها أو ربانها .

[1] القانون رقم 08-09، المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج ر، العدد 21، المؤرخة في 23 أبريل 2008

أولا :المدعى :

وهو مالك أو ملاك السفينة القاطرة، أما إذا كانت السفينة مؤجرة فإن المدعى هو المستأجر باعتباره مجهز السفينة والذي تعود إليه عائدات استغلالها، كما يمكن للربان[1] أن يمثل مالك السفينة أو مجهزها في هذه الدعوى و يتصرف لحساب أي منهما، أو الغير وفقا للأحكام المنظمة لعقد الوكالة في القانون المدني في المواد 571 ق م ج وما يليها[2]،.

ثانيا: المدعى عليه

المدعى عليه في دعوى القطر هو المدين وهو مالك أو ملاك السفينة المقطورة أو مستأجرها إن كانت السفينة مؤجرة، أو الغير .

الفرع الثاني: المحكمة المختصة بنظر الدعوى

إن الاختصاص القضائي يمنح للمحاكم سلطة النظر و الفصل في المنازعات المتعلقة بتنفيذ عمليات القطر البحري، هذا الاختصاص يكون إقليميا أو نوعيا،

اولا : الإختصاص النوعي للمحاكم

يحدد الاختصاص النوعي للمحاكم حسب طبيعة الدعوى، و هو المعيار الذي على أساسه يتم تعيين الجهة القضائية التي يتعين رفع النزاع أمامها ، ولقد بسط المشرع الجزائري التنظيم القضائي بجعل المحكمة ذات اختصاص عام، في نظر كل المنازعات ماعدا ما أستثني بقانون خاص، لدى فإن تحديد المحكمة المختصة محليا لنظر دعوى عقد القطر البحري لا يعني اللجوء لأي محكمة إقليمية للفصل في النزاع، فيجب تحديد نوع المحكمة

[1] الربان :قائد السفينة و رئيس طاقم السفينة انظر المادة 384 الفقرة د من الامر 76-80المؤرخ في 23اكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري .

[2] لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، عمان، الأردن، 2001، ص175

المختصة حسب طبيعة القضية ،وأمام غياب نص خاص في القانون البحري الجزائري يجب علينا الرجوع إلى القواعد العامة للإختصاص النوعي [1].

إن المشرع في الجزائر يعتبر الاختصاص النوعي للنظر في دعوى عقد القطر البحري يعود إلى أقطاب متخصصة وهذا ما نصت عليه المادة 32 ق إم إ الفقرة السابعة" **تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية ،والإفلاس والتسوية القضائية ،والمنازعات المتعلقة بالبنوك و منازعات الملكية الفكرية و المنازعات البحرية و النقل الجوي و منازعات التأمينات .**"

من خلال نص هذه المادة يتبين ان النظر في المنازعات البحرية ، يكون بأقطاب متخصصة هذه الاقطاب ليست جهات قضائية مستقلة ،ولها اختصاص نوعي محصور في منازعات معينة قانونا و من بين هذه المناعات نجد المنازعات البحرية ،ولها اختصاص مانع ،فهي تختص بالنظر و الفصل دون غيرها في المنازعات البحرية و هذا ما يستخلص من عبارة "**دون سواها**" ،نظرا لأهميتها على الاقتصاد الوطني ، فلا يمكن للأ قسام الأخرى للمحكة الفصل في المنازعات البحرية .

هذه الاقطاب مقصورة فقط على المحاكم المتواجدة على الجهة الساحلية للوطن، وهذا ما يستخلص من جملة " **تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم**" غير ان هذه الأقطاب لم تجسد على ارض الواقع بعد لتبقى محكمة مقر المجلس هي المختصة في النظر و الفصل في المنازعات البحرية .

ثانيا :الإختصاص الاقليمي

لم ينظم المشرع الجزائري المحكمة المختصة بالنظر في دعوى الوفاء بالمكافأة في عقد القطر البحري، فلا توجد أي قواعد خاصة بدعوى المطالبة بالقطر الأمر الذي يحتم علينا الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية[1] .

[1] سعاد حسان ،المرجع السابق ، ص216

و تفصل المحكمة في جميع القضايا لا سيما المدنية و البحرية و التجارية و الاجتماعية و قضايا شؤون الاسرة ،التي تختص بها إقليميا ، وعليه فإن القضايا المتعلقة بعقد القطر البحري من اختصاص المحاكم المختصة إقليميا في جميع القضايا [2] .

-1محكمة موطن المدعى عليه أو موطن أحد مقرات استغلاله

وطبقا للقواعد العامة فإن الاختصاص المحلي في دعوى المطالبة بمكافأة القطر يعود لمحكمة موطن المدعى عليه (مالك أو ملاك السفينة المقطورة أو مستأجرها أو ربانها) طبقا لنص المادة 37 ق إ م إ التي تنص على :"**يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه ،و إن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، و في حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ،مالم ينص القانون على خلاف ذلك.**"، وهذا يعني أنه على الدائن (مالك أو ملاك السفينة القاطرة أو مستأجرها أو ربانها) أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يدخل في دائرة اختصاصها القضائي محل إقامة المدعى عليه المعتاد، فإذا لم يكن للمدعى عليه موطن معروف يعود الاختصاص للجهة التي يقع فيها آخر موطن له، كما يؤول الاختصاص إلى الموطن المختار في حالة اختيار موطن معين، و يعرف الموطن على أنه المكان الذي يباشر فيه الشخص أعماله، إذ أنه في غالبية الأحوال تتولى شركات القطر باعتبارها أشخاص معنوية إنجاز عمليات القطر والذي يتحدد موطنها بمكان الذي يتواجد فيه مركز إدارتها الرئيسي أو مقر أحد فروعه، أما إذا تعدد موطن المدعى عليه في حالات معينة يؤول الاختصاص المحلي إلى الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن أحدهم طبقا لنص المادة 38 ق إ م إ التي تنص على أنه" **في حالة تعدد المدعى عليهم يؤول الإختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن احدهم .**".

---

[1] جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري، رسالة دكتوره، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقائد تلمسان، 2009، ص442.

[2] جمال بن عصمان ، المرجع السابق، ، ص442

2-محكمة مكان حجز سفينة المدعى:

أجاز المشرع الجزائري للمدعى رفع الدعوى المتعلقة بالقطر البحري ، أمام محكمة الميناء التي اجرى الحجز فيها على سفينة المدعى عليه ،أو مكان تواجد أي سفينة تعود ملكيتها للمدعى عليه، أوالمكان الذي من المفروض توقيع الحجز فيه ،هذا الاختصاص حديث العهد حيث ظهر سنة 1968 بفرنسا ، حيث يعطي الحق للمدعى برفع الدعوى أمام المحكمة التي أحليت إليها إجراءات الحجز التحفظي،و في الغالب تكون محكمة الوصول[1]

3-محكمة مكان تنفيذ عقد القطر البحري

تختص محكمة مكان تنفيذ عقد القطر البحري بالنظر في الدعوى التي يقيمها المدعي، وهي المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المياه الإقليمية الجزائرية ،التي تم فيها تنفيذ عقد القطر البحري ،أو في الموانئ ،هذا الاختصاص تفرضه الظروف الواقعية ،حيث يسهل إجراءات التحقيق في الحادث ،وعمليات المعاينة الميدانية و تحديد نسبة الأضرار ،كما يسهل على الطرف المتضرر الحصول على حقه في الميناء القريب من تنفيذ عمليات القطر البحري ،كون السفن القاطرة تكون قريبة من المحكمة التي تنظر في القضية، كما لا يجوز رفع دعوى التعويض عن تنفيذ عمليات القطر ضد السفن البحرية الوطنية ،و سفن حراسة الشواطئ ،و السفن التي تعمل في المصلحة العمومية إلا أمام القضاء الجزائري [2].

و تجدر الإشارة أن الحلول السابقة لا تعطي للمدعى الحق في رفع دعوى جديدة في نفس القضية أمام محكمة أخرى ،إلا إذا تنازل عن دعواه الأولى .

[1] سعاد حسان ، المرجع السابق، ، ص216

[2] سعاد حسان ،المرجع نفسه، ص217

المطلب الثاني :تقادم الدعوى الناشئة عن عقد القطر

تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري بمرور سنتين من تاريخ انتهاء عمليات القطر، طبقا لنص المادة 872 ق ب ج والتي جاء فيها " **تتقادم الدعوى الناشئة عن عمليات القطر خلال سنتين ابتداء من نهاية هذه العمليات** "

المتمعن في مضمون هذه المادة يجد أنها تخص كل الدعاوى التي تنشأ عن عملية القطر، سواء تم رفعها من قبل مجهز السفينة القاطرة أو أحد تابعيه ضد مجهز السفينة المقطورة أو أحد تابعيه، أو تم رفعها من مجهز السفينة المقطورة أو أحد تابعيه على مجهز السفينة القاطرة أو أحد تابعيه، أو تم رفعها من قبل الغير على أي منهم[1].

ويبدأ سريان مدة التقادم من تاريخ نهاية عمليات القطر، سواء تم إنجازها في صورتها الطبيعية أو تعذر إتمامها بعد البدء في تنفيذها، وتتجلى أهمية تحديد تاريخ انتهاء عمليات القطر البحري كونه تبدأ منه حساب مدة التقادم، وتنتهي عملية القطر بانفصال السفينتين القاطرة والمقطورة وابتعاد السفينة القاطرة حتى تتجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة [2].

وتسري أحكام الوقف و الانقطاع المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري على مدة التقادم المتعلقة بعقد القطر البحري، فقد يعترض حساب مدة التقادم لسبب ما حيث يتوقف حساب مدة سنتين، فيتم حساب المدة السابقة للتوقف مضافا إليها المدة اللاحقة له إلى أن تكتمل المدة المحددة قانونا وهي سنتان، أما بالنسبة للانقطاع الذي قد يرد على حساب هذه المدة فهو يرتب سقوط المدة التي مرت منه سقوطا نهائيا، فيبدأ بعدها حساب جديد لمدة سنتين كاملتين، فلا تحسب فيه المدة التي سبقت الانقطاع[3].

---

[1] هاني دويدار، المرجع السابق، ، ص403.

[2] كمال حمدي، المرجع السابق، ، ص 782.

[3] نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ، ص 104.

وسنتطرق في هذا المطلب إلى الاشخاص الذين يمكنهم التمسك بالتقادم فرع أول ،وكدا وقت بداية التقادم وانقطاع مدة التقادم فرع ثاني

الفرع الأول: الأشخاص الذين يمكنهم التمسك بالتقادم

و يكون للقائم بخدمة القطر الحق في التمسك بالتقادم باعتباره طرف في عقد القطر البحري. ولا يسري التقادم القصير إلا على المسؤولية العقدية فضلا عن سائر المنازعات الأخرى الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري ، وتكون الدعوى الناشئة عن تنفيذ عقد القطر من قبل أطراف هذا العقد على أساس المسؤولية العقدية. غير أنه إذا كانت هذه الدعوى مرفوعة من الغير تؤسس على قواعد المسؤولية التقصيرية، وهذا ما يجعلها نتيجة لذلك خاضعة للقواعد العامة بشأن التقادم[1] .

هذا وتنقضي كافة الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمرور سنتين ، سواء أكانت الدعوى موجهة من أحد طرفي العملية إلى الأخر أو من أحدهما إلى الغير أو من الغير إلى أيهما.

ولا يتعلق الدفع بتقادم المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري بالنظام العام ،كونه مقرر لمصلحة مجهز القطر، ويترتب على ذلك جواز إبدائه في أي مرحلة من مراحل الدعوى ، ولو للمرة الأولى أمام جهة الاستئناف أو أمام المحكمة العليا، طبقا لذلك تنقضي الدعوى الناشئة عن عملية القطر بمضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية ، فتنقضي جميع الدعاوى التي تنشأ عن هذه العملية سواء تم رفعها من قبل مجهز السفينة المقطورة أو تابعيه على مجهز سفينة القطر أو تابعيه أو بالعكس أو تم رفعها من قبل الغير على أي منهم[2].

[1] حبيب بلقاسم ، المرجع السابق، ص93

[2] حبيب بلقلسم ،المرجع نفسه، ص94

كما يمكن رفع دعوى الرجوع بالضمان ضد الغير ولو بعد انقضاء مدة التقادم ومدة رفع هذه الدعوى متروكة لتحديد القوانين الخاصة بكل دولة بشرط ألا تقل عن 3 أشهر حسب ما ورد في نص القانون البحري[1].

الفرع الثاني: وقت بداية التقادم وانقطاع مدة التقادم

ومن المهم في هذا المجال تحديد تاريخ انتهاء عملية القطر بحسبان أنه تبدأ من ذلك مدة التقادم، وقد سبق و أن تبين في مجال دراسة المسئوليات الناشئة عن عمليات القطر أن عملية القطر تنتهي بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة.

والمدة المشار إليها مدة تقادم تخضع للقواعد العامة في الوقف والانقطاع. ويبدأ سريانها من تاريخ انتهاء عملية القطر سواء تم انجازها في صورتها الطبيعية أو لم تكتمل بعد البدء في تنفيذها .

ويجب مراعاة في هذا الصدد أن عملية القطر تنتهي بفك كابلات القطر عن السفينة المقطورة في نهاية عملية الجر بالمعنى الدقيق.

ويخضع تقادم الدعوى فيما يتعلق بالوقف والانقطاع إلى الأحكام الواردة في هذا الخصوص في القانون المدني، وينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ينقطع بالتنبيه أو الحجز أو بطلب الدائن قبوله في تفليسة ،كما ينقطع التقادم كذلك إذا ترك المدين تحت يد الدائن مالا مرهونا رهنا حيازيا ،تأمينا لوفاء الدين ، كما يتوقف التقادم كلما وجد مانع وهذا ما نصت عليه المادتان 317،318 ق م ج حيث نصت المادة 317 ق م ج على "**ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية و لو رفعت الدعوى الى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو الحجز ،وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليسة أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعة لإثبات حقه**" كما نصت المادة 318 ق م ج "**ينقطع التقادم إذا أقر الدائن إقرار**

[1] حبيب بلقاسم ، المرجع السابق، ص95

صريحا أو ضمنيا ويعتبر اقرارا ضمنيا أن يترك المدين تحت يد الدائن مالا له مرهونا رهنا حيازيا تأمينا لوفاء الدين " .

كما يتوقف التقادم كلما وجد مانع مبررا شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه ،وهذا ما نصت عليه المادة 316 ق م ج ف1 "**لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبررا شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل و النائب** "

وإضافة لما هو منصوص عليه في القواعد العامة ينقطع احتساب مدة التقادم بكتاب مسجل مصحوب بالعلم بالوصول ، أو بتسليم المستندات المتعلقة بدعوى المسؤولية. أو بندب خبير لتقدير الأضرار.

الخاتمة

لقد اتضح لنا من خلال دراستنا للنظام القانوني لعقد القطر البحري ،أن المشرع الجزائري أولى اهتماما ولو بسيطا لعقد القطر البحري ،حيث تناول المواضيع المتعلقة بمفهوم عقد القطر البحري ،و الخدمات التي تدخل في تنفيذ عمليات القطر البحري، ثم انتقل للالتزامات المترتبة عنه و أحكام المسؤولية .

ولما كان موضوعنا عقد القطر البحري وفق القانون الجزائري ،فقد عملنا على توضيح أحكام عقد القطر البحري وفق القانون البحري الجزائري ،و مختلف التشريعات البحرية الوطنية ،و ما استقر عليه الفقه بخصوص هذه الدراسة .

و من خلال ما تم استعراضه من مواضيع أثناء دراستنا للنظام القانوني لعقد القطر البحري وفق القانون الجزائري ،نستخلص عدة نقاط كما نقدم عدة توصيات .

- القطر البحري بمفهومه العام عملية مادية مضمونها الاستعانة بقوة دفع خارجية لتغيير شيء ما لا تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتيا، ويكون للسفن العاطلة عن الحركة أو التي جرى تعطيلها لمساعدتها على دخول الميناء أو الخروج منه بسبب قوة دفع محركاتها ، أو الاستعانة بقوة خارجية لتحريك شيء ما من مكان إلى آخر.
- يكتسي القطر البحري أهمية بالغة لكل من مجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة و الميناء ،فيحقق الربح المادي لمجهز السفينة القاطرة ،ويسهل عملية دخول السفن المقطورة إلى الميناء و الرسو على الرصيف و الخروج منه كما يعمل على مساعدة السفن العاطلة في عرض البحر ،ويحافظ على منشآت الميناء من خطر الاصطدام.
- جعل القطر إلزامي في بعض الموانئ لا ينفي الصفة العقدية على الالتزام
- يتميز عقد القطر البحري بجملة خصائص فهو عقد رضائي و عقد معاوضة وعقد ملزم لجانبين ،وعقد تجاري، ومن عقود القانون الخاص ولو قام به شخص من أشخاص القانون العام طالما أنه لا يهدف لتحقيق المصلحة العامة، عقد فوري .

- لتحديد التكييف القانوني لعقد القطر البحري ظهرت نظريتان :نظرية كلاسيكية تؤسس التكييف بناءا على إضفاء وصف احد العقود المسماة على عقد القطر وهو ما يطلق عليه التكييف الموحد ،وأخرى حديثة تكرس اختلاف التكييف القانوني لعقد القطر البحري باختلاف صوره .
- يختلف عقد القطر البحري عن غيره من العقود البحرية الأخرى ،فهو يختلف عن عقد الإرشاد كون الإرشاد إلزامي في الموانئ الجزائرية ،في حين أن القطر إختياري ،كما أن موضوع الإرشاد تقديم النصائح و التوجيهات و الإرشادات للسفينة طالبة الإرشاد وإيصالها إلى الميناء بينما مضمون القطر البحري هو توفير القوة الدافعة ،كما يختلف عن المساعدة و الإنقاذ البحري من خلال توفر عنصر الخطر ،فمن شروط المساعدة و الإنقاذ البحري أن يكون الخطر حالا و طارئا، بينما القطر يكون بناء على طلب من مجهز السفينة المقطورة ولا يشترط أن تكون في حالة خطر ،المبلغ المستحق من عملية المساعدة و الإنقاذ يكون مكافأة ،في حين المبلغ المستحق عن عقد القطر يكون أجرا.
- يرتب العقد البحري التزامات متقابلة في ذمة أطراف العقد، فيلتزم مجهز القاطرة بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية في المكان و الزمان المتفق عليهما ،و ينفذ عمليات القطر البحري وفق الأصول المرعية ،ويلتزم مجهز المقطورة بدفع أجرة القطر وتكون حسب الاتفاق او العرف البحري أو حسب تعريفة الميناء، كما يلتزم بوضع السفينة يسمح لها بالتقاط حبال القطر .
- حدد المشرع الجزائري بداية عمليات القطر و نهايتها ،وقد أصاب المشرع الجزائري بتحديده لفترة القطر،لمعرفة ما يدخل في عداد تنفيذ عقد القطر البحري و ما يخرج عن نطاقه ،و يخضع لأحكام عقد القطر البحري.
- نظم المشرع الجزائري أحكام المسؤولية بين السفينة القاطرة و المقطورة و الغير
- قرر المشرع الجزائري مسؤولية مجهز السفينة المقطورة و مجهز السفينة القاطرة بالتضامن عن الأضرار التي تلحق بالغير، اثناء القيام بعمليات القطر وتوزع المسؤولية بالتساوي بين مجهزي السفينتين تبعا لدرجة الخطأ المرتكب لكل منهما.

- قرر المشرع الجزائري مسؤولية مجهز السفينة المقطورة عن الإضرار التي تلحق بالسفينة القاطرة على أساس ربط الإدارة بالمسؤولية ،فمن يتولى الإدارة يقع على عاتقه تحمل الضرر، و لا يسأل مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي تلحق المقطورة ،ما لم يثبت مجهز السفينة المقطورة أن هذه الأضرار ناتجة عن حالة قوة قاهرة ،أو خطأ من القاطرة ، أو حادث فجائي .
- ترفع النزاعات البحرية المتعلقة بعقد القطر البحري أمام الاقطاب المتخصصة.
- حدد المشرع الجزائري مدة تقادم عقد القطر البحري بسنتين تبدأ من تاريخ إنتهاء عمليات القطر

وكون المجال البحري يشكل مصالح مشتركة بين الدول ،لإشباع حاجاتها و ضمان مصالحها ،بات لزاما ى المشرع الجزائري مسايرة هذا الركب بوضع قوانين تتماشى مع التطور التكنولوجي الحاصل لاستقطاب أكبر عدد ممكن من السفن ،خاصة أن الجزائر دولة ساحلية بامتياز، ولا يتحقق هذا إلا باتخاذ تدابير قانونية ترمي للمحافظة على سلامة السفن وأمن ركابها و المنشآت المينائية ، ومن هده التدابير نذكر ما يلي :

– نلتمس من المشرع الجزائري النص على الزامية القطر البحري داخل الموانئ الجزائرية ، وجعله إجباريا على كل السفن ، للحفاظ على سلامة الموانئ و منشآتها ،و السفن و كذا تحقيق الربح من خلال عائدات عمليات القطر التي تشكل مداخيل اضافية للخزينة العمومية .

– نلتمس من المشرع الجزائري إنشاء محاكم بحرية متخصصة تنظر النزاعات والقضايا البحرية فقط، كون إلغائها يعد خطأ جسيما يجب استدراكه، فيجب إنشاء محاكم بحرية متخصصة كون مهمة هذه المحاكم النظر في قضايا الحوادث و المنازعات البحرية فقط.

– نلتمس من المشرع الجزائري التشجيع على امتهان القطر البحري بإدراج مواد قانونية تحمي ممتهني القطر البحري .

– نلتمس من المشرع الجزائري إدراج مادة في القانون البحري تنص على الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري حتى نضع حدا للجدل الفقهي القائم في تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري ،لما يترتب على ذلك من أثار و مسؤولية .

– نلتمس من المشرع الجزائري النص على أجرة القطر وعدم تركها للاتفاق او العرف البحري ، التعريفة في الميناء ،تفاديا لأي خلافات او نزاعات قد تقع

آمل ان نكون بهذا الجهد المتواضع ان نكون قد اسهمنا في تقديم بعض الإضافات للمهتمين بالمجال البحري ،كما أتمنى أن يكون إضافة متواضعة في مجال البحث العلمي ،و ان اكون قد وفقت في الإجابة عن الاشكالية ،و التساؤلات المطروحة .

وما توفيقي إلا بالله عليه توكلت و اليه انيب .

ملحق

نموذج لعقد القطر البحري

ميناء سكيكدة

Lôentreprise portuaire dôAIN TABIA

"EPA" dont le siège social est à SKIKDA sise B.P 42 Tamalous Skikda

contrat /200..

OBJET : contrat EP AIN TABIA = BESIX SA

"REMARQUAGE DRAGUE AMBIORIX

SKIKDA ï CAGLIARI

ANNEE 2007

Entre,

L'entreprise portuaire de AIN TABIA, "EPA" dont le siège social est à SKIKDA sise B.P 42 Tamalous Skikda représentée par Monsieur ***KADDOUR BEN KADDOUR***, son président Directeur Général ci-après désigné par la mention **"ENTREPRISE DE REMORQUAGE ".**

D'une part

Et:

CNAN GROUP, dont le siège social est ALGER sise quai n°9, nouvelle gare maritime Alger-port représentée par son Président Directeur général, Monsieur **BOUMBIO** , ci-après désigné par la mention "REMORQUE".

D'autre part

Il a été convenu et arrêté ce qui suit

SOMMAIRE

ARTICLE 01: OBJET DU CONTRAT.

ARTICLE 02: MODE DE PASSATION.

ARTICLE 03: MONTANT DU CONTRAT.

ARTICLE 04: MODALITE DE PAIMENT.

ARTICLE 05: CARATERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DRAGUE AMBIORIX.

ARTICLE 06: CARATERISTIQUES TECHNIQUES DU REMORQUEUR SISI BRAHIM

ARTICLE 07: OBLIGATIONS PARTICULIERES DU REMORQUé.

ARTICLE 08: OBLIGATIONS PARTICULIERES DE LôENTRPRISE DE REMORQUEGE.

ARTICLE 09: RESPNSABILITE DES PARTIES.

ARTICLE 10: CONDITION DE SECURITE.

ARTICLE 11: CONDITION METEOROLOGIQUES.

ARTICLE 12: ASSURANCES.

ARTICLE 13: DUREE DE CONTRAT.

ARTICLE 14: FORCE MAJEURE.

ARTICLE 15: DOMICILIATION BONCAIRE.

ARTICLE 16: ELECTION DOMICILE.

ARTICLE 17: REGLEMENT DES DIFFERENDS.

ARTICLE 18: TEXTE REGLIMENTAIRE ET OFFICIELS

ARTICLE 01: OBJET DU CONTRAT

Le présent contrat a pour objet le remorquage de la drague AMBIORIX du quai du port de COLLO (Algérie) , au quai du port Cagliari (Italie) par les moyens du remorqueur SIDI BRAHIM de lœntreprise portuaire de AIN TABIA.

ARTICLE 02: MODE DE PASSATION DU CONTAT

Le présent contrat est conclu de gré à gré entre les deux prties.

ARTICLE 03: **MONTANT DU CONTRAT**

Le montant du présent contrat en toutes taxes comprises sœlève à la somme de **: DEUS MILLIONS CINQ CENT MILLE DINARS ALGERIENS, (2.500.000,00 DA EN TTC)**

ARTICLE 04: MODALITE DE PAIMENT.

Le règlement du montant global en TTC de lœopération de remorquage de la drague AMBIORIX, aura lieu à la fin de lœopération par chèque uo virement bancaire.

ARTICLE 05: CARATERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DRAGUE AMBIORIX.

ARTICLE 06: **CARATERISTIQUES TECHNIQUES DU REMORQUEUR RIGHA 2**

- N°. Dôappellation : 7 ADZ
- MMSI : 605146658
- Constructeur : DAMEN SHIPPYARDS (PAYS-BAS)
- N° de construction : 511697
- Date de construction : 2010
- Type : ASD Tug 3114
- Longueur Hors tout : 30,82 m
- Largeur Hors tout : 10,20 m
- Tirant dôeau : 4,80 m
- Déplacement : 380 T(m)
- Traction : 36 Tonnes
- Tonnage : 307 Tx
- Classification : Bureau VERITAS
- Moteur principal : (2 x 1400 CV) MAK 6M20
  Puissance effective :1080 Kw/1000 Tr/mn
- Groupe auxiliaire :2 ;MAN Type D 2866 E
  Puissance 99 Kw/1500 Tr /mn
  Puissance apparente 113 KVA
- Groupe du port : MAN Type D 0824 LE 201
  Puissance 80/kw /1500 Tr/mn.
  Puissance apparente 58 KVA.
- Propulsion :2(AZIMUTH THRUSTER Type aquamaster US 155/2750.
- Equipage :10 Personnes
- Date dôacquisition :14 Septembre 2003

CAPACITES:

- ✓ Combustible : 100 m³
- ✓ Mousse : 7 m³
- ✓ Dispersant : 9 m³
- ✓ Eaux douce : 8 m³
- ✓ Eaux usée : 2.1 m³
- ✓ Huile lubrifiante (propre) : 8 m³
- ✓ Huile lubrifiante (usée) : 8 m³
- ✓ Reservoir à ballast : 11.9 m³

ARTICLE 07: OBLIGATIONS PARTICULIERES DU REMORQUE.

En cas dôinterruption du voyage pour quelque motif que ce soit ,lôentreprise de remorquage touchera une rémunération au prorata Itinéris avec un minimum de cinquante pour cent (50%) du montant prévu à lôarticle 03.

Sont à la charge du remorqué, les frais accessoires générés pendant le voyage, au port de départ et de destination et à tous les ports de relâche.

Le remorqué aura la charge de mettre en état la drague à remorquer conformément à la réglementation maritime en vigueur, particulièrement la COLREG, le doter des feux et signaux de brume, pour une bonne navigabilité.

La drague remorqué doit avoir subie les visites réglementaires et posséder les certificats de visites de sécurité et pourvu de tous les certificats de classification pour le voyage COLLO ï Cagliari.

ARTICLE 08: OBLIGATIONS PARTICULIERES DE LôENTRPRISE DE REMORQUEGE.

Lôentreprise de remorquage fournira un remorqueur en bon état de navigabilité, pourvu dôun équipage suffisant pour toute éventuelle intervention.

Lôentreprise de remorquage a la faculté de substituer le remorqueur à un autre, ceci, soit au début, soit en cours dôopération si le remorqueur désigné rencontre des difficultés.

ARTICLE 09: RESPNSABILITE DES PARTIES.

Les dommages de tous ordres pouvant survenir lors du remorquage de la drague AMBIORIX de COLLO à Cagliari sont à la charge du remorqué à moins quôil nôétablisse la faute du remorqueur.

ARTICLE 10: CONDITION DE SECURITE.

Pour la sécurité du navire et une meilleure navigabilité de la drague une vitesse de 4 nî uds est convenue par les deux parties. Le remorquage se fera à lôaide dôun câble en acier de longueur minimale 150 mètres fixé à lôaide dôémerillon dôaffourché aux deux bites avant du navire, ce qui doit assurer une uniformité de transmission de lôeffort de traction sur la structure du navire.

ARTICLE 11: CONDITION METEOROLOGIQUES.

Lôopération de remorquage sera entreprise dans des conditions météorologiques favorables et stables pour toute la durée prévue de la traversée.

ARTICLE 12: ASSURANCES.

Chacune des parties souscrira, en outre, une police dôassurance couvrant tous les risques pouvant surgir en cours de voyage.

ARTICLE 13: DUREE DE CONTRAT.

La durée du contrat est limitée à la traversés:

- Quai Port de Collo ï quai Port de Cagliari

Elle entre en vigueur dès la mise à disposition du remorqueur et prendra fin une fois lôopération terminée.

ARTICLE 14: FORCE MAJEURE

On entend par force majeur tout acte ou évènement imprévisible, irrésistible, et indépendant de la volonté des deux parties, survenant postérieurement à la date de mise en vigueur du contrat et faisant obstacle à son exécution normale. Au cas où un évènement qui constitue une force majeure surviendrait, les parties contractantes seront momentanément déliées totalement ou partiellement de leurs obligations. la partie qui invoque le cas de force majeure devra aussitôt adresser une notification expresse a lôautre partie ,accompagnée de toutes les informations circonstanciées utiles dans les dix (10) jours calendaires, tout retard en cas de force majeure non notifié dans les conditions précitées ne sera en aucun cas retenu pour le décompte du délai contractuel ni opposable en cas de force majeure , la partie empêchée devra prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer dans les plus brefs délai la reprise normale de lôexécution des obligations affectées par cet événement et combler le retard ainsi occasionné.

ARTICLE 15: DOMICILIATION BONCAIRE

Le présent contrat est domicilié :

- pour lôentreprise de remorquage EP AIN TABIA :
  - banque : crédit populaire dôAlgérie, agence rue DIDOUCHE Mourad Tamalous compte n° 206.401.00000.0.
- pour le remorqué
  - banque :

Compte bancaire n°

ARTICLE 16: ELECTION DOMICILE.

Les parties déclarent faire élection de domicile en leurs sièges sociaux respectifs.

ARTICLE 17: REGLEMENT DES DIFFERENDS.

Tous les litiges et contestation découlant de lôinterprétation et /ou de lôexécution du présent contrat seront réglés à lôamiable entre les deux parties.

En cas dôéchec de la voie amiable, tout différend de quelque nature que ce soit sera tranché définitivement par le tribunal de SKIKDA reconnue seul compétent.

ARTICLE 18: TEXTE REGLIMENTAIRE ET OFFICIELS

Est applicable de règlementation en vigueur et notamment :

- lôordonnance n° 75/58 du 26 septembre 1975 modifiée portant code civil ;
- lôordonnance n° 75/59 du 26 septembre 1975 modifiée portant code du commerce ;
- lôordonnance n° 76/80 du 23 octobre 1976 modifiée et compléter par la loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

Le président directeur général

CNAN GROUP/ALGER

LE DIRECTEUR DU REMARQUAGE EP AIN TABIA

Le président directeur général

EP AIN TABIA

قائمة المراجع

أولا: الكتب

1. إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية،(الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، د ط ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر،2011.
2. طالب حسن موسى، القانون البحري ، د د ن ، 2004.
3. طالب حسن موسى، القانون البحري، د ط ،دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، الأردن، 2012.
4. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج 01 مصادر الالتزام، د ط 2008.
5. علاء الدين عبد المجيد، عقد القطر البحري في القانون البحري و المقارن،د ط، د د ن ،د م ن ، 2015.
6. علي المقدادي القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم 1981/35، د ط ،المكتب الجامعي ، الإسكندرية، مصر، 2009.
7. علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ،د س ن .
8. كمال حمدي، القانون البحري، السفينة – أشخاص الملاحة البحرية –استغلال السفينة (ايجار السفينة، نقل البضائع والاشخاص، القطر الارشاد)، د ط، دار المعارف، الإسكندرية، ،مصر، 2000.
9. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، د ط ، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، عمان، الأردن، 2001.
10. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط4 ،دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.

11. محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري، د ط، دار العلوم الحجار د س ن .
12. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة، (السفينة أشخاص الملاحة البحرية النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان البحري،د ط منشورات حبلى الحقوقية،د س ن .
13. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري،د ط، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2002.
14. وهيب الأسير، السفينة أشخاصها عقد النقل البحري، د ط ،المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان،د س ن .

ثانيا: الرسائل والمذكرات

1- الرسائل:

1. جمال بن عصمان ، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري، رسالة دكتوره كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقائد تلمسان، 2009.
2. حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية (التصادم و المساعدة و الإنقاذ البحريين)، ،رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم سياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2019.
3. فاطمة سماعين، النظام القانوني للمنصات البحرية النفطية، رسالة دكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق و العلوم سياسية، جامعة وهران، 2017.

2- المذكرات.

1- نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، مذكرة ماجستير، فرع قانون خاص، كلية الحقوق ،جامعة الجزائر 01، 2013.

[1]2- بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المرفئية، كلية الحقوق جامعة السانية وهران 2012 .

ثالثا: المقالات

1. اعتدال عبد الباقي الغصب، عقد القطر البحري دراسة مقارنة، كلية القانون، جامعة البصرة،مجلة الخليج العربي،جامعة البصرة، المجلد 38 العدد 01-02 ،بتاريخ 2010/06/30
2. حياة بن عيسى، الخدمات المينائية المقدمة للسفن و أثرها على أمن وسلامة الملاحة البحرية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل جامعة تلمسان ، العدد الثاني، 2014، ص94. الموقع" www.ASJP.cerist.dz " بتاريخ :2020/03/20 الساعة :21:30 ليلا ..
3. رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر 1978، المجموعة الثانية.
4. مريم درويش، مدى مسؤولية مجهز السفينة عن التصادم الناشئ عن عملتي القطر و الإرشاد ،المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل جامعة تلمسان، العدد السادس، ص167 . الموقع" www.ASJP.cerist.dz " بتاريخ :2020/03/27 الساعة 23:00
5. هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية، دراسة تجربة ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 34، 2013. الموقع" www.ASJP.cerist.dz " بتاريخ :2020/03/28 الساعة 22:00 ليلا.

رابعا-النصوص القانونية.

أ- النصوص العادية.

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر1975 يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975، المعدل و المتمم.
2. الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر1975 المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 101، المؤرخة في 19 ديسمبر 1975، المعدل و المتمم.
3. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، المؤرخة في 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية، العدد 47، المؤرخة في 27 جوان 1998، والمعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية، العدد 46، المؤرخة في 18 أوت 2010.
4. القانون رقم 08-09، المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 21، المؤرخة في 23 أبريل 2008.

ب- النصوص الفرعية.

1-المرسوم التنفيذي 02-01 مؤرخ في06 يناير 2002، المحدد لاستغلال الموانئ و امنها، الجريدة الرسمية، العدد 1، المؤرخة في 06 يناير 2002.
2-المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 15 أفريل 2006 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية ،العدد 24، المؤرخة في16 أفريل 2006، المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية، العدد 64، المؤرخة في17 نوفمبر 2008.

خامسا- لقرارات القضائية

1. القرار الصادر بتاريخ :2010/02/04 ،ملف رقم:612473 ، المجلة القضائية العدد الأول ،2011
2. القرار الصادر بتاريخ :2007/04/04 ملف رقم:409075 ،المجلة القضائية العدد الاول 2007

الفهرس

الفهرس

شكر و تقدير

إهداء

مقدمة 01

الفصل تمهيدي: مفهوم عقد القطر البحري

المبحث الأول: تعريف عقد القطر البحري و خصائصه. 09

المطلب الأول: تعريف عقد القطر البحري..... 09

الفرع الأول: التعريف الفقهي لعقد القطر البحري..... 09

الفرع الثاني: التعريف القانوني لعقد القطر البحري 11

المطلب الثاني: خصائص عقد القطر البحري 13

الفرع الأول/ عقد القطر البحري عقد رضائي. 14

الفرع الثاني/ عقد القطر البحري من عقود المعاوضة..... 14

الفرع الثالث/ عقد القطر البحري من العقود الملزمة لجانبين 14

الفرع الرابع/ عقد القطر البحري عقد تجاري.....15

الفرع الخامس/ عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص 15

الفرع السادس/ عقد القطر البحري هو عقد فوري 15

البحث الثاني:الطبيعة القانونية لعقد الطر البحري و تمييزه عن العقود المشابهة 16

المطلب الاول: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري..... 16

الفرع الأول: النظريات التقليدية 17

الفرع الثاني: النظريات الحديثة..... 22

المطلب الثاني: تمييز عقد القطر البحري عن المصطلحات المشابهة 25

الفرع الأول: تمييز عقد القطر البحري عن الإرشاد البحري 25

الفرع الثاني: تمييز عقد القطر البحري عن الإسعاف البحري 27

الفصل الأول: تكوين عقد القطر البحري و الأثار القانونية المترتبة عليه

المبحث الأول: تكوين عقد القطر البحري..... 35

المطلب الأول: أركان عقد القطر البحري 35

الفرع الأول: الأركان الموضوعية..... 35

الفرع الثاني: الأركان الشكلية 39
المطلب الثاني: طريقة إبرام عقد القطر البحري 42
الفرع الأول: مراحل طلب اللقطر 42
الفرع الثاني: العقود النموذجية لعقد القطر البحري 44

المبحث الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري..... 46
المطلب الأول: إلتزامات مجهز السفينة القاطرة..... 46
الفرع الاول:تقديم السفينة القاطرة 46
الفرع الثاني:تنفيذ عمليات القطر البحري 49
المطلب الثاني: الالتزامات مجهز المقطورة 51
الفرع الاول: إعداد السفينة للقطر 51
الفرع الثاني : الإلتزام بدفع الأجرة 52

الفصل الثاني: أحكام المسؤولية و الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري

المبحث الأول: المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري..... 61
المطلب الأول:النطاق الزمني لعقد القطر البحري 62
الفرع الاول: بداية عمليات القطر 63
الفرع الثاني:نهاية عمليات القطر..... 63
المطلب الثاني/ أنواع مسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري 64
الفرع الأول/المسؤولية العقدية 64
الفرع الثاني/المسؤولية التقصيرية..... 71

المبحث الثاني: الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري 75
المطلب الاول/ الإختصاص القضائي 75
الفرع الاول/أطراف الدعوى 75
الفرع الثاني/المحكمة المختصة بنظر الدعوى 76
المطلب الثاني: تقادم الدعوى الناشئة عن عقد القطر البحري 80
الفرع الاول/ الأشخاص الذين يمكنهم التمسك بالتقادم 81
الفرع الثاني/ : وقت بداية التقادم وانقطا ع مدة التقادم 82
الخاتمة 84
الملحق 89

قائمة المراجع.....98
الفهرس 104