

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل في عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر:

تخصص قانون النشاطات البحرية و المينائية .

إشراف الأستاذة:

• د.علي لعور سامية

إعداد الطالبين:

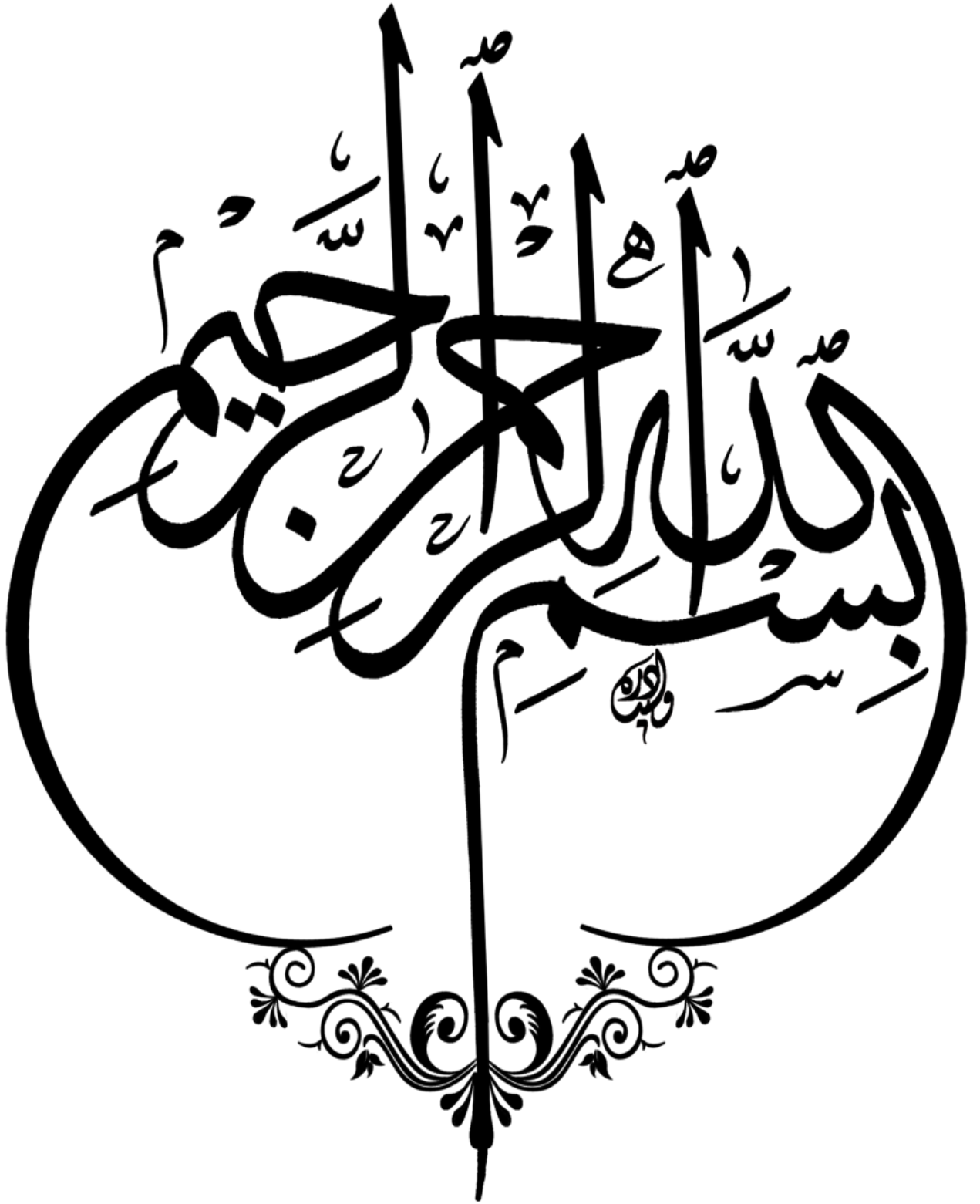
• بوشعالة لبنى

• معط الله رزق الله

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. أحلام نظور	أستاذة محاضرة	رئيسا
د. سامية علي لعور	أستاذة محاضرة	مشرفا ومقررا
د.فايزة بوشامة	أستاذة محاضرة	مناقشا

دورة جوان 2024



شكر وتقدير

إذا كانت عمارة هذا الكون لا تتم إلا بالتعاون والتراحم والتناصر والفصح والإرشاد وإذا كان من أسس ديننا الحنيف شكر ذوى الفضل والمعروف .

فإننا نتقدم بخالص شكرنا وتقديرنا إلى الأستاذة المشرفة "سامية علي لعور" .

التي تفضلت بالقبول والإشراف على هذه المذكرة والتي لم تبخل علينا بنصائحها وتوجيهاتها القيمة لنا كما لا يسعنا إلا أننا نتقدم بشكرنا الجزيل إلى أعضاء لجنة المناقشة لما سيبدونه من ملاحظات قيمة تغني البحث وتجعله بحق مرجعا أساسيا لكل طلاب العلم. وهامهم اليوم يشرفوننا بعضويتهم للجنة المناقشة و أخص بالذكر الاستاذة " أحلام نظور " رئيسا والاستاذة " فائزة بوشامة " متمنينا لهم المزيد من التوفيق والنجاح في أداء رسالتهم النبيلة في مجال التعليم العالي و البحث العلمي .

ولا نملك في هذا المقام إلا أننا نضع نصب أعيننا العبارة التي تقول: " ربي كيف أشكرك وأنت سبحانك الموفق للشكر " .

حقا إن الشكر توفيق من الله تعالى يحتاج إلى شكر. فهي سلسلة لانهاية لها وهي سلسلة يعجز البشر عنها .

وصلى الله على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم تسليما كثيرا.

إهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى الوالدين الكريمين " أبي العزيز وأمي الحنون "

أطال الله في عمرهما وحفظهما.

إلى جميع أفراد عائلتي وأخص بالذكر أخي العزيز يحي .

إلى كل زملائي في الدراسة .

إلى جميع أساتذة كلية الحقوق و العلوم السياسية .

رزق الله

إهداء

إلى التي صبرت في حملي، وعانت لأجلي ربيع عمري وزهرة حياتي إلى التي يضحك قلبي
وتدمع عيني ويهتز فؤادي لنطق اسمها.

إليك أمي المربية

إلى نبض قلبي و نور عيني ، إلى الذي علمني معنى الحياة فأمسك بيدي وحملني على
صفحات الدنيا و اوصلني إلى بر الامان ، ولم يبخل علي بحبه وعطفه وحنانه أقول رحمة
الله عليك " أبي العزيز" واسكنك فسيح جناتك ان شاء الله.

إلى من قاسموني رحم أمي وحب و حنان أبي أخوتي الاعزاء وأخواتي .

إلى كل من زملائي وزميلاتي في الدراسة .

إلى كل أساتذة كلية الحقوق و العلوم السياسية .

لبي

قائمة المختصرات باللغة العربية

الرمز	المعنى
ج	جزء
ج.ر	الجريدة الرسمية
د.س.ن	دون سنة النشر
د.ط	دون طبعة
ص	صفحة
ص ص	من الصفحة إلى الصفحة
ط	الطبعة
ع	عدد
ق.إ.م.إ	قانون الإجراءات المدنية و الإدارية
ق.ت.ب.أ	قانون التجارة البحري الأردني
ق.ب.ج / ق.ب	القانون البحري الجزائري/قانون بحري
ق.ت.ب.س	قانون تجاري بحري سوري
ق.ب.م	قانون بحري مصري
ق.ت	قانون التأمينات
ف	الفقرة

مقدمة

يعتبر النقل البحري للبضائع من أهم وسائل النقل التجاري على مستوى العالم ، حيث يتم نقل معظم البضائع والسلع عبر الطرق البحرية ، ونظرا لأهمية هذا النوع ، فقد تم وضع العديد من القواعد والأنظمة التي تحكم العلاقة بين الناقل والشاحن .

إذ يعتبر النقل البحري عاملا هاما من عوامل التجارة الخارجية ، حيث تتأثر به وكلما إزدادت أنشطة التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة بحرا، وبالعكس وفي ذات الوقت فإن التطور الذي يقع في مجال النقل البحري ينعكس أثره على التجارة الخارجية .

كما يعد النقل البحري بصفة عامة له طبيعة خاصة نظرا لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلة البحرية ، التي تتأثر بحالة الطقس والممرات المائية والأخطاء البشرية ، وقوة تأثير البحار جعلت من السفينة وسيلة نقل مهددة ومحفوفة بالمخاطر في معظم الأحيان .

والحوادث البحرية هي أبرز المشاكل التي تتعرض لها الرحلة البحرية ، مما دفع المنظمة البحرية الدولية إلى تبني مئات القرارات والعديد من الاتفاقيات والقوانين الدولية في هذا الشأن، والأصل العام أن تتم الرحلة البحرية بسلامة الوصول إلى الميناء الذي تنتهي عنده هذه الرحلة ، إلا أنه يلاحظ تعدد الحوادث البحرية التي تقع للسفن أثناء وجودها في الموانئ واثناء قيامها بالرحلة البحرية ، بل تزداد الحوادث في كثرتها بخاصة أثناء الرحلات البحرية ذات المخاطر العديدة .

ويقصد بالحوادث البحرية الأخطار الغير عادية التي تتعرض لها السفينة أو البضاعة المشحونة عليها بسبب السفر في البحر ، التي تتسم مخاطره بالطبيعة الإستثنائية ، الأمر الذي تطلب ضرورة إخضاع المسؤولية الناشئة عنها لنظام قانوني متميز يختلف في أحكامه عما هو مقرر في القواعد العامة .

ومن هذه المخاطر التصادم البحري الذي قد ينشأ بإرتطام سفينة بأخرى ، أو يكون سببه الإصطدام بصخور بحرية أو بأرصفة الموانئ ، كذلك يعد من الحوادث البحرية قيام سفينة

وأشخاصها بتقديم مساعدة لأنقاذ سفينة بسفينة أخرى كانت قد تعرضت لخطر أثناء وجودها في البحر، وتعد أيضا من الحوادث البحرية التي قد تنشأ أثناء الملاحة البحرية الحالة التي تكون فيها السفينة في البحر وتعرض لخطر الهلاك أو الغرق بسبب خطر بحري قد يكون ناجما من زيادة حمولتها ، الأمر الذي يدفع الريان إلى إلقاء جزء من هذه الحمولة لأجل تخفيف وزنها وإبعاد الخطر عنها .والخسارة الناتجة عن الحمولة التي جرى إلقائها في البحر بقصد تخفيف وزن السفينة تسمى بالخسائر البحرية المشتركة والتي تعد أيضا من الحوادث البحرية .

وقد خصص المشرع الجزائري فصلا كاملا هو الفصل الرابع لهذه الحوادث من المواد 273 إلى 383 ق . ب . ج ، ولم يرد تعريف قانوني للحدث البحري بل عمل المشرع على تعداد الحوادث البحرية والتي تدخل في نطاق الحوادث البحرية ، كما تجب الإشارة إلى أن المشرعين البحرين قد اختلفوا إلى حد ما في الحوادث التي تعتبر حوادث بحرية .

فالمشرع هنا في الفصل الرابع من ق . ب . ج ذكر تصادم السفن في البحار و الخسائر البحرية والأسعاف والأنقاذ البحري وإنقاذ حطام السفن ، أما المشرع المصري فذكر التصادم البحري والإنقاذ البحري والخسائر البحرية المشتركة فقط ، ولم يذكر من بينها رفع حطام السفن ، كما أن كل من المشرع الجزائري والمشرع المصري لم يذكروا مثلا جنوح السفن كأحد الحوادث البحرية رغم أهميته .

وبما أن عقد النقل البحري إتفاق بين الناقل والشاحن يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مقابل أجرة يدفعها الشاحن¹ ، وتعتبر الأجرة من أهم العناصر في عقد النقل البحري .

¹ - انظر ، المادة 738 ، الأمر 76-80 ، المؤرخ في :29 شوال 1396هـ، الموافق ل 23 أكتوبر 1976 ، المعدل والمتمم بالقانون 05-08 والمتضمن القانون البحري الجزائري ، ج، ر، العدد 47 ، المؤرخ في 25 يوليو 1998 .

كما تعد أجرة النقل عنصرا جوهريا ذوأهمية خاصة في عقد النقل البحري ، فالأجرة هي المقابل المادي الذي يلتزم الشاحن بدفعه للناقل نظير إلتزام هذا الأخير بنقل البضائع المملوكة للشاحن بواسطة السفينة فهو المقابل لنقل البضائع من ميناء إلى آخر بموجب عقد النقل وقد نص المشرع الجزائري على هذا الإلتزام في المادة 738 ق. ب. ج والتي تنص على أنه : " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر لإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة ."

وفي هذه الأخيرة يعتبر المرسل إليه مدينا لذلك ولكن هذا معلق على شرط قبول هذا الأخير على إستلام البضاعة ، ويتم تحديد مقدار أجرة النقل وكيفية دفعها بموجب إتفاقية الأطراف فقد ترك المشرع الجزائري لطرفي عقد النقل البحري الشاحن والناقل حرية تحديد أجرة النقل وهذا ما وضحته المادة 797 ق . ق . ب . ج .

إن الإلتزام بالوفاء بأجرة النقل يثير العديد من المسائل فقد تؤثر عدة عوامل على أداءها كالحوادث البحرية وكذلك نظرا لإعتبار البحر محيط محفوف بالمخاطر، فقد تؤدي هذه الحوادث لهلاك البضاعة وفقدانها ، كما قد تؤدي إلى تلفها أو إنقاص قيمتها أو كميتها فكل هذه الحالات لها أثر في تحديد مدى إستحقاق أجرة النقل ، لكن من جهة أخرى يمكن للشاحن والناقل أن يتفقا بموجب شرط في سند الشحن على أن تكون أجرة النقل واجبة الأداء مهما كانت الحوادث التي تعترض تنفيذ عقد النقل البحري .

ولعل أهمية بحث موضوع أثر الحوادث البحرية في عقد النقل البحري تتجلى فيما يلي :

أهمية الدراسة من أهمية النقل البحري للبضائع بحد ذاته .

- كما تشكل هذه الدراسة أداة جوهرية لفهم نقل القانون البحري وتطبيقه، بالإضافة إلى عملية تسهيل إنتقال البضائع ، مما ينعكس إمتدادا على النهوض بإقتصاد الدول .
- أهمية النقل البحري للبضائع من الجانب الاقتصادي والتجاري وماله من علاقات داخل وخارج الوطن ، خاصة في عصرنا الحالي .

أما فيما يخص أسباب اختيارنا لهذا الموضوع يعود لدافعين ، أولهما الدافع الشخصي الذي يتمثل في ميولنا لدراسة الموضوع من الاقتراحات المعطاة لنا من مواضيع ، أما الدافع الثاني فيتمثل في أهمية ودراسة تحليل النصوص القانونية المتعلقة بأثر الحوادث البحرية على أجرة النقل في عقد النقل البحري للبضائع .

نهدف من هذه الدراسة إلى إبراز معالم عقد النقل البحري للبضائع من خلال تبيان مختلف الأحكام القانونية المنظمة لأثر الحوادث البحرية على الأجرة الناقل ، بالإضافة الى التوصل الى أفكار تساعد على تنمية مجال النقل البحري للبضائع وإيجاد الحلول والتخفيف من الصعوبات التي تواجهه.

في هذا البحث واجهتنا بعض الصعوبات نذكر بعض منها وهي :

ضيق الوقت المخصص للبحث العلمي مقارنة بموضوع دراستنا فهو يتطلب وقت أوسع لأهميته في مجال النقل البحري للبضائع .

كما يعتبر موضوعنا هذا من المواضيع الهامة في القانون البحري .

بالإضافة إلى ذلك ، يعتبر عقد النقل البحري من العقود الملزمة الى جانبين من حيث يلقي على عاتق طرفيه واجبات وحقوق وهما الناقل والشاحن .

وهذا ما يجعلنا نطرح الإشكالية التالية :

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيم أثر الحوادث البحرية على إستحقاق الناقل البحري لأجرة النقل ؟

من هذه الإشكالية الرئيسية تتفرع عنها التساؤلات التالية :

- ما هو مفهوم الحوادث البحرية ؟ وماذا يترتب عن هذه الحوادث البحرية على تأثيرها على أجرة النقل ؟

- ماهي الآثار التي تمس أجرة النقل البحري ؟

- ماهي مخلفات هذه الحوادث البحرية بالنسبة لأجرة النقل ؟

- ما المدى الذي تؤثر به هذه الحوادث البحرية على إستحقاق أجرة النقل ؟

إجابة على هذه الإشكالية إعتدنا المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بأثر الحوادث البحرية على الأجرة .

إضافة إلى المنهج الوصفي من خلال تحليل المفاهيم ذات الصلة بالموضوع وإبراز تفاصيلها النظرية ، كما إعتدنا على المنهج المقارن في بعض الحالات بإستعمال للنصوص القانونية الدولية والمعاهدات والإتفاقيات وبعض النصوص والقوانين للتشريع المصري والأردني كمقارنة لبعض جزئيات عن الحوادث البحرية لسهو من المشرع الجزائري أو لم يذكرها على سبيل الحصر .

تأسيسا على ما تقدم إعتدنا على إنجاز هذا البحث على خطة من فصلين للإلمام بالموضوع من جميع جوانبه، فخصصنا الأول بعنوان الحوادث البحرية في عقد النقل البحري للبضائع ، تناولناه في مبحثين ، الأول بعنوان التصادم والخسائر البحرية المشتركة .

والثاني بعنوان الإسعاف والانقاذ البحري وإنقاذ حطام السفن ، أما الفصل الثاني الموسوم بعنوان أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل البحري للبضائع وضمانات الوفاء بها، وقد تطرقنا له في مبحثين، الأول يتعلق بأثر الحوادث البحرية على أجرة النقل ، والثاني ضمانات الوفاء بأجرة النقل.

الفصل الأول :

الحوادث البحرية في عقد النقل البحري

للبنائع

❖ الفصل الأول: الحوادث البحرية في عقد النقل البحري للبضائع

تتعرض السفن البحرية لعدة حوادث و مخاطر خلال الرحلة البحرية، كما أن تأثيرات الطقس و البيئة و طبيعة الممرات المائية و الأخطاء البشرية و فعل الإنسان، و كذلك قوة تأثير البحار نفسها جعلت من السفن وسيلة إنتقال مهددة بالأخطار في معظم الأحيان، التي قد تتلف السفينة كلياً أو جزئياً، و بالرغم من الوسائل المتعددة التي تتوصل إليها عبر السنين لتوفير الأمان فإن الخطر ما زال قائماً و الحوادث البحرية للبضائع مصدر الكثير من النزاعات التي هي أبرز المشاكل في التاريخ البحري، مازالت مستمرة و تحدث بتتابع، يندر دائماً بعواقب وخيمة¹، هذا ما يطرح إشكالات قانونية عديدة حول تسوية النزاعات الناجمة عن تلك الحوادث و موقف المشرع الجزائري منها².

إلا أنه قد تطرأ أثناء الملاحة البحرية بضعة حوادث إستثنائية تخضع بسبب أهميتها لتنظيم قانوني خاص يتميز عن القواعد العامة وهي :

التصادم البحري، الخسائر البحرية المشتركة التي يحدثها الریان اختياراً في سبيل السلامة العامة، المساعدة البحرية التي تقدمها سفينة لأخرى في حالة خطر الإسعاف و الإنقاذ البحري و إنقاذ حطام السفن³.

هذا و لا بد أن نذكر في معرض كلامنا على أنه قد خصص المشرع الجزائري فصلاً كاملاً و هو الفصل الرابع لهذه الحوادث (المواد من 273 إلى 383 من القانون البحري الجزائري) و بهذا يتضح الخلاف القائم بين الفقه و القانون .

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، طبعة 2003، ص 11.

² - خير الدين فنطازي، محاضرات موجهة للطلبة السنة الثالثة ، قانون خاص، بعنوان: القانون البحري، بكلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، السنة الجامعية 2020-2021، ص 60، منشورة.

³ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، طبعه 2006، ص 325.

حيث لم يرد تعريف قانوني للحوادث البحرية بل عمل المشرع الجزائري على تعداد الحوادث البحرية التي تقع أثناء الرحلة البحرية ، و التي تدخل في نطاق الحوادث البحرية كما تجب الإشارة إلى أن المشرعين البحرين، المصري والجزائري قد اختلفوا إلى حد ما في الحوادث التي تعتبر حوادث بحرية.

فالمشرع الجزائري في الفصل الرابع من القانون البحري ذكر تصادم السفن في البحار و الخسائر البحرية المشتركة و الإسعاف البحري و إنقاذ حطام السفن¹. أما المشرع المصري فذكر التصادم البحري ، الإنقاذ البحري، و الخسائر البحرية المشتركة فقط². و لم يذكر من بينها رفع حطام السفن³.

كما أن كل من المشرعين لم يذكرنا مثلا جنوح السفن كأحد حوادث البحرية رغم أهميته.

أيضا لما كان ذوو الشأن يؤمنون من نتائج هذه الحوادث فإن المؤمنين هم الذين يتحملون عبثها في النهاية، و تفرغا على ذلك يكون ثمة محل لتسوية الحقوق و الالتزامات الناشئة عن هذه الحوادث و لو كانت الأموال التي لحقها الهلاك أو التلف من جهة الأموال التي أحدثت الضرر من جهة أخرى معلومة لشخص واحد.

أي أن التسوية تتم كما لو كانت العلاقة القانونية ناشئة بين شخصين مختلفين.

¹ - العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومه للطباعة والنشر، عين مليلة، الجزائر، طبعه 2020 ، ص 133.

² - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1994، ص 33.

³ - كانت مصر أول الدول العربية التي اهتمت بالحوادث البحرية و القانون البحري، حيث وضعت القانون المصري سنة 1883، والذي يكاد يكون لترجمة حرفية للكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي ، أنظر، سميحة القيلوبي، محاضرات ألقبت على طلبة الماجستير بكلية الحقوق، بعنوان: دروس في القانون البحري، جامعة فؤاد الأول، القاهرة، مصر، السنة الجامعية 2011-2012، ص 13، منشورة.

على هذا تسوى المسؤولية الناشئة على التصادم، كما تستحق مكافأة عن الإنقاذ و لو كانت السفينتان الداخليتان في التصادم أو الإنقاذ مملوكتين لشخص واحد، و ثمة محل كذلك لتسوية الخسارة المشتركة و لو كانت البضاعة المشحونة مملوكة لمجهز السفينة¹.

و سنعرض هذا الفصل إلى مبحثين فالمبحث الأول نتكلم عن التصادم و الخسائر البحرية المشتركة أما المبحث الثاني فنخصصه للإسعاف و الإنقاذ البحري و إنقاذ حطام السفن و ذلك على النحو التالي بينانه.

¹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة و النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 1998، ص 355.

- أنظر، مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر العربي الجامعي، الإسكندرية، مصر، طبعة 2007، ص 402 .

❖ المبحث الأول: التصادم و الخسائر البحرية المشتركة

تتسم الملاحة البحرية عموماً بمخاطر، إذ تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة البحرية نتيجة التصادم البحري الذي قد ينشأ نتيجة سفينتين مع بعضهما ، و قيام سفينة و أشخاصها بتقديم مساعدة لإنقاذ سفينة أخرى كانت قد تعرضت لخطر.

و تعد أيضاً من الحوادث التي تنشأ أثناء الملاحة البحرية، الحالة التي تكون فيها السفينة معرضة لخطر الهلاك أو الغرق في البحر بسبب وقوعها في خطر في البحر ، و قد يكون ناجماً عن زيادة في حمولتها ، مما يؤدي إلى إقدام الریان إلى إلقاء جزء من حمولتها تضحياً بها لأجل تخفيف وزنها ، و الخسارة الناشئة عن هذه العملية ، تسمى بالخسارة البحرية المشتركة التي تقع على كل من إنتفع منها¹.

و من ثم ستكون دراسة هذا المبحث كالاتي :

-المطلب الأول: التصادم البحري.

-المطلب الثاني: الخسائر البحرية المشتركة.

¹ - عادل علي المقداوي، القانون البحري، طبعة 5، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الاردن، 2011، ص 193.

- محمود مختار أحمد بريري، محاضرات في القانون البحري، القيت على طلبة الماجستير، معهد البحوث و الدراسات العربية، القاهرة، مصر، السنة الجامعية 2012-2013، ص 14، منشورة.

المطلب الأول: التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري من أهم الحوادث البحرية و أكثرها وقوعا في عرض البحر لا سيما بعد أن زاد عدد السفن التي تجوب البحار سرعتها و إتخذت خطوط الملاحة ، و هو إلى هذا يتسبب في أضرار جسيمة للأموال و الأشخاص.

ولما شعرت جميع الدول بالحاجة إلى توحيد أحكامه حتى لا تقع في تنازع بين القوانين المتعلقة بها حيث أبرمت العديد من المعاهدات مثل معاهدة بروكسل في 23 سبتمبر 1910 وغيرها¹.

كما أحتت قواعد دولية لمنع التصادم في البحار التي أقرها المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار الذي عقد بلندن في 20 أكتوبر 1972 و التي وافقت وصادقت عليها الجزائر². من خلال ما سبق سنقوم في هذا المطلب بتحديد تعريف التصادم البحري ثم تحديد شروطه و أنواعه، كل في عنصر مستقل ، و هو ما سنوضح بيانه كالآتي:

الفرع الأول: تعريف التصادم البحري

للتصادم البحري عدة تعاريف لهذا لا بد أن نتطرق إلى تعريفه من خلال التعريف اللغوي و الإصطلاحي ، ثم تعريفه عند كل من الفقهاء، و الإتفاقيات الدولية و أخيرا تعريفه في التشريعات المقارنة ، و هو الأمر الذي نبينه في الآتي:

أولا: تعريف التصادم البحري في اللغة و الإصطلاح.

و نبين ذلك من خلال ما يلي:

¹ - أحلام نظور، محاضرات في مادة القانون البحري، ألفت على طلبية السنة الثالثة قانون خاص، بكلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة 20 اوت 1955، سكيكدة، السنة الجامعية 2020 -2021، ص 25 .

² - محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، الجزائر، 2010، ص 72.

أ- لغة: جاءت كلمة تصادم من الفعل صدم أو صدمة يصدمه صدمة أي دفعه و ضربه بجسده، صادمه مصادمة أي ضربه، يقال صدمه أمر شديد أي أصابه، و تصادم الفرسان و إصطداما أي ضرب أحدهما الآخر بنفسه و تراحما، و الإسم الصدمة، و الصدم مصدر و أصله ضرب الشيء الصلب بمثله فهو يعني التضارب و الإحتكاك بين الأجسام الصلبة¹.

ب- إصطلاحا: عرفت المادة الأولى من معاهدة التصادم سنة 1910 على أنه: التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية و مركب ملاحه داخلية، بصرف النظر عن المياه التي يحصل فيها التصادم²، وهو تعريف مجرد من الجانب المكاني إذ لا ينظر إلى مكان وقوع التصادم البحري سواء كانت مياه البحر أو المياه الداخلية³.

و لقد عرف المشرع الجزائري التصادم البحري حسب نص المادة 273 من ق.ب.ج على أنه يعد تصادم سفن في البحار كل إرتطام مادي أو إصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن و بواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم .

وهو ذات التعريف الذي جاءت به إتفاقية التصادم البحري⁴.

بمعنى أنه كل إرتطام أو إحتكاك سفينة أو أكثر، بسفينة أخرى أو أي جسم عائم على سطح البحر أو صخور أو أرصفة أو المنشآت الثابتة ينتج عنه خسائر.

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 25.

² - أحلام نطور، مرجع سابق، ص 26 .

³ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 28.

⁴ - خير الدين فنطازي، مرجع سابق، ص 61.

- أنظر، نبيل صقر، القانون البحري نصا و تطبيقا، دار الهدى للطباعة و النشر، عين مليلة، الجزائر، طبعة 2008، ص 53 .

- أنظر، محمود شحماط، مرجع سابق، ص 72.

ثانيا : تعريف التصادم البحري لدى الفقه

لا يوجد تعريف واحد متفق عليه لأهل الفقه حول التصادم البحري ، لكن هناك إختلاف حول تحديده و من أمثالهم "سميحة القيلوبي" ، "عبد الحميد الشواربي" ، "حلمي المنزلاوي" "عبد الرزاق السنهوري" ، "محسن شفيق" ، "علي عبد شخانة" ، "شكري أحمد الصباغي" " أحمد محرز" ، "محمود مختار أحمد بريري" ، "مصطفى كمال طه" ، "عزيز العكلي" ، " هاني محمد دويدار".

بحيث يعتبرونه بأنه كل تصادم بحري متى وقع الإرتطام بين سفينتين بحريتين أو أكثر أو بين سفينة بحرية واحدة على الأقل و غيرها من المراكب الداخلية ، و لو وقع هذا الإرتطام في الأنهار أو المياه الداخلية، و هذا حسب ما جاءت به معاهدة بروكسل بعاصمة مملكة بلجيكا لسنة 1910¹.

كما يرى إتجاه آخر التركيز على المياه التي وقع التصادم فيها بالمنشآت لأنه يعتبر تصادما بحريا متى وقع الإرتطام على سطح البحر سواء كان بين سفينة بحرية أو بين مراكب ملاحية نهريّة أو داخلية، أما إذا وقع الإحتكاك أو الإرتطام في المياه الداخلية فإنه يعتبر تصادما نهريا حتى و لو وقع بين سفينتين بحريتين .

ووفقا لكل من الإتجاهين يعتبرون بأن الإرتطام الذي يقع بين مركبتين من مراكب الملاحية الداخلية و الذي يقع في الأنهار و المياه الداخلية²، و كذا الإرتطام الذي يقع بين سفينة بحرية أو مركب من مراكب الملاحية النهريّة بين رصيف الميناء أو المنشآت الملحقة به³ .

¹ - سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص 18.

² - هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية، المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، مصر ، 2002 ، ص67.

³ - إيمان آجميل، الحوادث البحرية، (التصادم البحري، الإنقاذ البحري، الخسارات البحرية المشتركة، الشحط والجنوح، الحريق، الحطام)، ط 1، المكتب الجامعي الحديث، مصر ، 2012، ص11.

كما هناك أيضا من يميز تعريف التصادم البحري بكونه حادث من الحوادث البحرية ، و بين المقصود به في التأمين البحري و هذا ما نجده عند الفقه الفرنسي و من أمثالهم¹.

Houin (R) – Brun (C) – Carré (F) – Ripert (J)

Vigreux (pierre) – Rodiere (Réné)

حيث لا يقصد بالتصادم البحري اصطدام سفينتين فقط و إنما اصطدام السفينة المؤمن عليها بأي جسم ثابت كرصيف أو سد ، أو بأي جسم عائم ليس له الرصيف القانوني.

كما يوجد رأي آخر مخالف بأن التصادم لا يختلف معناه في التأمين البحري عنه كحادث من الحوادث البحرية ، و إنما في كل الأحوال نقصد به التصادم بين سفينتين بحريتين، لأنه لا يعتبر إرتطام سفينة بجسم معين و إنما لابد أن يرتطم بمنشأة لها وصف السفينة قانونا و لا يكفي أن يكون هذا الإرتطام بجسم السفينة ، و لكن أن يكون على شرط حدث على درجة من العنف تؤثر و تتأثر بها السفينة.

و لكن أنصار هذا الرأي أن اصطدام السفينة بحجم ثابت و إن كان لا يكون تصادما على حسب رأيهم ، إذ يعتبرونه تصادما بحريا غير مسمى ، و هذا ما نصت عليه وثيقة التأمين من أجل ضمان نتائجه.

أيضا، تظهر أهمية هذه التفرقة في أنه متى ورد إصطلاح التصادم في وثيقة التأمين فإنها لا تعني بذلك سوى التصادم الذي يقع بين سفينتين لهذا يجب أن يتضمن المؤمن نتائج إرتطام السفينة بجسم ثابت دون سفينة².

¹ - سميحة القيلوبي ، مرجع سابق، ص 21.

² - سهام بو كلاب، التأمين البحري على السفينة و البضائع، أطروحة دكتوراه في الطور الثالث ل.م.د.، تخصص قانون التأمينات، بكلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة الإخوة محمود منتوري-1- قسنطينة، السنة الجامعية 2017-2018، ص 135.

- أنظر، محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 26.

- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 194.

ثالثا: تعريف التصادم البحري وفقا لإتفاقية بروكسل 1910 و بعض التشريعات

تعرف المادة الأولى من معاهدة بروكسل 23 سبتمبر 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية للتصادم البحري¹، على أنه: "التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية و مركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم."

من خلال عملنا الجماعي لنا نلاحظ بأن الإتفاقية أو المعاهدة قد إعتدت بصفة المنشآت أو السفن أطراف التصادم البحري ، ولو وقع هذا التصادم في المياه الداخلية الإقليمية المحلية كما إشتطت هذه المعاهدة، أن تكون إحدى السفن المتصادمة على السفن البحرية، حيث أن التصادم الذي يقع بين سفينة بحرية و أحد مراكب الملاحية النهرية الداخلية، يعتبر تصادما وفقا للمفهوم الذي جاءت به المعاهدة الدولية بروكسل و على أي حال بذلك فهو يخضع للقواعد و القوانين المقررة بها².

و منه هنا نستنتج بأن التصادم البحري يعد وفقا لأحكام الإتفاقية أو المعاهدة إرتطام سفينة بحرية بحطام سفينة أخرى .

هنا نقول بأن التعريف الذي وضعته المعاهدة كان سر النجاح و إستطاعت أن تحسم الخلاف الفقهي الذي كان قائما حول هذا المعيار الذي يأخذ به إعتبار الحادثة تصادما بحريا، حيث وضحت المعاهدة يعتبر تصادما بحريا شرط أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية بغض النظر عن مكان وقوع التصادم.

¹ - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 72.

² - محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق، ص 61.

- أنظر، صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2008، ص ص 551-552.

رابعاً: تعريف التصادم البحري في القانون الجزائري و بعض التشريعات

قد تبين المشرع الجزائري أحكام التصادم البحري في القانون البحري ضمن القسم الأول، تحت عنوان التصادم السفن في البحار من الفصل الرابع المتضمن للحوادث البحرية من الباب الأول للمواد 273 إلى 298 و تنص المادة 273 من ق.ب.ج على أنه: " يعد تصادم سفن في البحار، كل إرتطام مادي أو إصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن و بواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الإعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم.

" نلاحظ بأن المشرع الجزائري وضع مفهوم التصادم و بين الإختلاف في عبارتين معاني الإرتطام المادي و الإصطدام بين السفن، لأن الإصطدام هو تصادم بين سفينتين أو بين سفينة و مركب ملاحية إقليمية يكونان في حالة سير و حركة أثناء الملاحة سواء كانت ملاحية داخلية أو في أعالي البحار، و هذا ما جاءت به معاهدة بروكسل¹.

كما بينت المادة 274 ف 2 من نفس القانون² ، على أنه: "... يشبه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل، كل إرتطام حاصل بين سفينة ومنشأة أو منشآت ثابتة أو أي شيء ثابت في نقطة معينة و واقعة في الأملاك العمومية البحرية."

نفهم بأن المشرع الجزائري إعتبر الإرتطام المادي أو التصادم الذي يحصل بين سفينة ومنشآت أو منشأة ثابتة أو أي شيء ثابت في نقطة معينة و واقعة في الأملاك العمومية البحرية.

إضافة إلى ذلك قد تبنت بعض التشريعات العربية و الغربية لهذا الموضوع في قوانينها الداخلية، و من بين هذه التشريعات نذكر:

¹ - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 515.

² - نبيل صقر، مرجع سابق، ص 54 .

_ أنظر، المادة الأولى من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية في 23 سبتمبر 1910.

_ أنظر، المادة 273 من القانون رقم 76 / 80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 10 / 4 المؤرخ في: 15 اوت 2010 المعدل و المتمم.

نجد أن المشرع الأردني¹، وضح في نص المادة 236 من قانون التجارة البحرية الأردنية مفهوم التصادم البحري على أنه التصادم الذي يقع بين السفن البحرية أو بين السفن الملاحية الداخلية بغض النظر عن المياه التي حدث بها التصادم و التي تنص على أنه: "إذا وقع تصادم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية و سفن الملاحية الداخلية، فإن التعويض من الضرر اللاحق بالسفن و ما على متنها من أشياء و أشخاص يدفع للأحكام التالية، ولا وعبرة للمياه التي حدث فيها التصادم."

أما بالنسبة للمشرع المصري نجده قد نظم أحكام التصادم البحري في المواد من 242 إلى 301 ق. ب. م و هذا التعريف جاء مطابقا لما جاءت به معاهدة بروكسل لسنة 2010 و من القانون الفرنسي الخاص بالحوادث البحرية رقم 454، الصادر في 9 جوان 1967 نقلا حرفيا منه².

أما بالنسبة للمشرع المغربي فقد سلك نفس المنهج لمختلف التشريعات من خلال نص المادة 292 من قانون التجارة البحرية المغربي، حيث وسع مفهوم التصادم البحري الذي يشمل كل تصادم يخص سفينة بحرية و إخضاع تعويض عن الأضرار التي تلحق بها على الخسائر البحرية.

الفرع الثاني: شروط التصادم البحري

يؤخذ من نص المادة 273 من ق. ب. ج أنه يشترط لإعتبار الحادث تصادما بحريا توافر ثلاثة شروط و تتمثل في :

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 195.

² - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 320.

- أنظر، المادة 292 من ق. ب. م على أنه: في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية و مراكب الملاحية الداخلية، تسوى التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن و الأشخاص الموجودين عليها طبقا للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون إعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم...".

- أنظر، محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 62.

- الشرط الأول: أن يحصل إرتطام بين منشأتين بحريتين.
- الشرط الثاني: صفة المنشأتين .
- الشرط الثالث: أن يكون هناك إرتطام مادي.

و سوف نشرح ذلك بالتفصيل و الترتيب التالي:

أولاً : أن يحصل إرتطام بين منشأتين بحريتين.

يشترط في الحادث حتى يعتبر تصادماً بحرياً أن يقع بين منشأتين عائمتين أو أكثر، أي إرتطام السفينة بجسم ثابت لا يعد تصادماً بل يخضع للمبادئ العامة للمسؤولية¹.

و يقصد بالسفينة في قانون التصادم كل منشأة عائمة، معرضة فعلاً و بطريقة معتادة لمخاطر البحر، كما يقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية أن تكون صالحة لهذه الملاحة بأن تكون في حالة جيدة، تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد تتعرض له من أخطار،

و هذه الصلاحية للملاحة هي التي تحدد بدأ حياة السفينة قانوناً و نهايتها، فالمنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة كما يزول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاماً².

لكن المنشآت الطافية فوق أو على سطح البحر لا تعتبر سفينة كالأرصفة العائمة و الجسور العائمة و الأحواض و الفنادق العائمة و الغواصات³.

أيضاً كما تستبعد من مفهوم السفينة المنشآت التي تسير في البحر دون أن تكون.

¹ - أحلام نظور، مرجع سابق، ص 26.

² - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 30.

³ - عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2014، ص 397.

- أنظر، في نفس المعنى، محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993، ص 51.

مخصصة للملاحة البحرية بل تقدم بعض الخدمات داخل مرفق الملاحة البحرية أي الموانئ و ذلك مثل الرافعات المائية و الصنادل و قوارب الغطس و الزوارق البحرية للنزهة¹.

مما سبق، لا ينظر إلى موقع الحادث الذي يحصل فيه التصادم، سواء كان ذلك في البحر أو الأنهار، إلا أنه لا يمكن إعتبار الحادث تصادما بحريا ، إذا وقع بين مراكب مخصصة للملاحة النهرية الداخلية حتى و إن كان ذلك في المياه البحرية².

ثانيا : صفة المنشأتين

لا يكفي لإعتبار الحادثة تصادما أن يحصل بين منشأتين عائمتين بحريتين، بل لابد أن تكون على الأقل إحدى المنشأتين سفينة بحرية، سواء كانت صادمة أو مصدومة³. حيث أنه إذا وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية، و كثيرا ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة كميناء لندن و بوردو و أنفرس و هامبورج.

و على هذا لو إرتطمت سفينة بحرية بمركب ملاحه داخلية، في المياه البحرية أو الداخلية فإن الحادث يعد تصادما بحريا. أما لو إرتطم مركبا من مراكب الملاحة الداخلية أحدهما بالآخر و لو في المياه البحرية فهذا لا يعد من التصادم البحري، و لا يخضع لأحكام القانون البحري و إنما تسري عليه المبادئ العامة في المسؤولية، بمعنى ليست بطبيعة المياه التي يحصل فيها أو بها بل بصفة المنشأة التي يحصل بينها⁴.

¹ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 329.

- هشام فرعون، القانون البحري، ط 2، المديرية المكتبية للطبوعات الجامعية، حلب سوريا، 1985، ص 269.

- محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 325 .

² - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 196.

³ - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 73.

⁴ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 329.

ثالثا: أن يكون هناك إرتطام مادي

يجب أن يكون هناك إرتطام مادي بين المنشأتين العائمتين، فلا يعد ناشئا عن التصادم الضرر اللاحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التي تحدثها سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن يرتطم بها، ومع ذلك فإن الفقرة الثانية من المادة 274 قضت بتطبيق أحكام التصادم و لم يقع إرتطام مادي على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين على هذه السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عدم مراعاة الأحكام الوطنية أو الدولية السارية المفعول بشأن السير في البحر¹.

حيث يخضع لأحكام التصادم البحري، في التعويض عن الضرر الذي يصيب السفينة بسبب تلاطم و قوة الأمواج الذي أحدثته سفينه أخرى مرت أو كانت مارة بالقرب منها دون أن ترتطم بها، عندما قامت بحركة أو مناورة دون مراعاة للأنظمة القانونية المقارنة².

و لقد وضح المشرع الجزائري مسألة الإرتطام المادي في المادة 273 من ق. ب. ج ، بأن يكون بين السفن بأن يحدث إحتكاك مادي بينهما، كما أدرج ضمن المادة 274 من نفس القانون المذكور أعلاه بالإضافة أيضا الضرر الناشئ عن قيام السفينة بتنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد حتى حصول الإصطدام أو إرتطام مباشر³.

حيث نلخص ذلك على أنه كل حادث يقع بين منشأتين عائمتين إحداهما سفينة بحرية يستوي في ذلك أن يحصل إرتطام بينهما أو ملحقاتهما أولا، ما دام حصول أضرار بأحدهما.

¹ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 330.

² - عادل علي مرجع سابق، ص 639.

³ - خير الدين فنتازي، مرجع سابق، ص 63.

- محمود شحماط، مرجع سابق، ص 74 .

- عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 397.

من جراء قيام أحدهما بحركة أو إغفال أو إهمال القيام بها، أو على أثر مخالفته لقواعد الملاحة سواء كانت القواعد محلية أو دولية¹.

الفرع الثالث: أنواع التصادم البحري

خصص المشرع الجزائري للتصادم البحري أربعة أنواع يختلف حكم المسؤولية في كل حالة منها عن الأخرى باختلاف سببها، و يمكن رد أو إعتبار اسبابه إلى اسباب قهرية أو مشتبه في سببه، أو إلى الخطأ، و يكون هذا الخطأ، إما من جانب واحد ، أو بسبب الخطأ المشترك .

و سنحاول من خلال هذا الفرع أن نبين كل عنصر بالتفصيل الاتي:

أولاً: التصادم القهري

يعتبر التصادم ناجم عن قوة قاهرة أو حادث فجائي²، إذا كان ذلك يعود إلى حدث غير الممكن تفاديه، و غير متوقع و لا دخل لإرادة كل من ريان السفن في وقوعه و مثال ذلك وجود ضباب كثيف تتعدم فيه الرؤية أو وجود عاصفة قوية، أو صدور أمر أو قرار من السلطة بإطفاء الأضواء و الأنوار، فإذا وقع التصادم بتوفر إحدى هذه الحالات أو الشروط يعتبر هذا التصادم، سببه قوة قاهرة أو حادث فجائي³.

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، الأردن، 2004، ص 185.

² - يقصد بالحالة القاهرة أو الفجائي الذي لا يستحيل دفعه و لا يمكن توقعه، حيث أن القوة القاهرة تكون حادثاً خارجاً عن الشيء الذي تتحقق به المسؤولية كحدوث عاصفة أو زلزال الرياح والأعاصير...إلخ، أي تعود الأسباب إلى التي لا دخل للإنسان في حدوثها.

³ عبد القادر البقيرات، "القانون البحري"، محاضرات ملقاة على طلبة السنة الثالثة، قانون خاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، بن عكنون، جامعة الجزائر1، السنة الجامعية، 2014_2015، ص 36، منشورة.

حيث أن الضرر الذي ينجم عنه يتحملة كل متضرر أصابه ضرراً من ذلك التصادم حتى وإن كانت السفن متضررة من هذا التصادم أو إحداهما راسية عند وقوع الحادث، و هذا ما جاء في نص المادة 2 فقرة 1 من إتفاقية بروكسل لسنة 1910¹.

و أيضاً، هذا ما قضت به المادة 237 من القانون البحري الأردني على أنه: "إذا وقع التصادم عرضاً أو إذا سببته القوة القاهرة.

فيتحمل المتضرر ما يلحقه من ضرر وسيستمر العمل بمقتضى هذا النص إذا كانت السفن أو إحداهما راسية على حين تصادمها"².

أما بالنسبة للمشرع الجزائري³ ، فقد نص على هذه الحالة في نص المادة 281 من ق.ب. على أنه: "إذا كان التصادم قهرياً أو سببه حالة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث تحمل الأضرار من التعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداهما عند وقوع التصادم".

ثانياً: التصادم المشتبه في سببه.

يعني التصادم المشتبه في سببه (غير المعروف سببه)، وهو الذي لا يمكن تعيين سببه بصورة أكيدة فلا يمكن معرفة ما إذا كان سببه قوة القاهرة أو خطأ أحد الطرفين أو خطأ

¹ - تنص المادة 2 ف 1 من معاهدة بروكسل لسنة 1910 على أنه: "إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة القاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسارة على عاتق من أصابته".

² - أنظر، عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 198، كذلك أنظر طالب حسن موسى مرجع سابق، 187 أيضاً في نفس المعنى، إيمان الجميل، مرجع سابق، ص 18.

³ - خير الدين فنطازي، مرجع سابق، ص 64.

- أنظر ،أحلام نظور، مرجع سابق، ص 27.

- أنظر، كذلك، محمود شحماط، مرجع سابق، ص 75 ، كذلك في نفس المعنى العربي بوكعبان ،مرجع سابق ،ص137.

مشترك بينهما، ويعرف كذلك بأنه التصادم الذي لا يمكن نسبته إلى خطأ معين ومع ذلك لا يكون سببه قوة القاهرة فهناك شك في أسبابه¹.

فالتصادم غير المعروف سببه يتحقق بإيجاز عندما يعجز الطرفين عن إقامة الدليل على وجود القوة القاهرة أو على وجود خطأ منفرد أو مشترك أدى إلى وقوع الحادث². أي تصادم غير معتمد لا يمكن التنبؤ به.

و وفقا لما هو مقرر قانونا فإن التصادم المشتبه في سببه لا يمكن تعيين سببه أو تحديده على وجه التحقيق، إذن فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعا إلى قوة القاهرة أو حادث مفاجئ أو خطأ أحد الريانيين أو إلى خطأ مشترك بينهم.

لذا فقد جمع المشرع الجزائري بين التصادم القهري و التصادم المشتبه في سببه في نص المادة 281 من ق.ب.ج³. و طبقا عليهما حكما واحدا، و هذا ما نجده عن غالبية التشريعات العربية منها الأردن، مصر، لبنان... الخ و الغربية مثل فرنسا و إنجلترا... الخ و أيضا ما جاءت به نص المادة 282 من نفس القانون المذكور أعلاه على أنه: " لا محل لإفتراسات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار"⁴.

ثالثا: التصادم الناشئ من جانب واحد

تقتضي المادة 277 ف1 على أنه: إذا نتج التصادم بخطأ أحد السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ.

¹ - عبد القادر البقيرات، مرجع سابق، ص 37.

² - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص ص 48-49.

³ - سبق لنا ذكر نص المادة 281 ق ب ج وبيانها.

⁴ - لمزيد من الشرح أنظر، محمود شحماط، مرجع سابق، ص 75.

- أيضا نبيل صقر، مرجع سابق، ص ص 55-56.

نفهم من النص المادة بأن ما هو مقرر قانوناً أن يتحمل صاحب الخطأ في التصادم مسؤولية التعويض عن الضرر و هذا هو أصل القاعدة .

كما يعود الخطأ في هذه الحالة إما لربان السفينة ، أو للهجرة نفسه ، و هنا على المدعي إثبات الخطأ من جانبها و هنا غالب ما يتم إستبعاد القرائن التي دأب القضاء على الأخذ بها¹.

إلا أن الأضرار المقصودة هنا هي المادية و البدنية للغير فهي التي تنشأ المسؤولية عن تصادم البحري².

و تعتبر الأضرار الواقعة على ركاب السفينة المخطئة أو البضائع التي نقلها يكون التعويض على الأساس العلاقة العقدية التي تربطها³، ويتميز هذا التصادم بمعرفة سببه⁴.

كما تنص المادة السادسة من معاهدة بروكسل لسنة 1910 على أنه :

" إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فتلزم السفينة التي ارتكبت ذلك الخطأ بتعويض الخسائر " .

وتطبيقاً لحكم هذه المادة، فإذا وقع التصادم بخطأ من إحدى السفينين وجب تعويض الضرر من ارتكب الخطأ، والخطأ المقصود هنا هو خطأ واجب الإثبات ولا محل لإفترضه ، إذ أن

¹ - خير الدين فنطازي ، مرجع سابق ، ص 65.

² - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 332 .

- العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 136.

³ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية ، مصر، 2001 ، ص 319.

⁴ - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 188 .

الفقرة الثانية منها تقرر بأنه ليست هناك قرائن على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية على المصادمات البحرية¹.

إذن فهي التي تسأل دون غيرها عن كافة الأضرار الناشئة على التصادم سواء كانت في الأموال أو الأشخاص نتيجة التصادم الناشئ عن خطأ إحدى السفينتين².

رابعاً: التصادم الناشئ بخطأ مشترك بين السفينتين

يقصد بهذا النوع من التصادم أن يكون قد وقع أو حدث نتيجة خطأ صدر من ريان أو أحد أفراد طاقم السفينتين التي وقع لهما الحادث، فإذا كان الخطأ مشتركاً، فتكون مسؤولية كل سفينة بنسبة جسامه الخطأ الذي صدر من جانبها، ولكن إذا لم يكن بالإمكان معرفة جسامه أو تحديد نسبة خطأ كل منهما، أو إذا كانت الأخطاء المشتركة متعادلة، فتوزع تبعه المسؤولية بالتساوي على السفينتين، أي يتحمل كل واحد منها 50 % من الأضرار الناشئة عن التصادم³.

- حيث لا يوجد تضامن بين السفن المتصادمة تجاه الغير، إذا تعلق الأمر بأضرار مادية تصيب السفن أو بضائع الشاحنين أو أمتعة الركاب أو البحارة، بل يلزم من تضرر من هؤلاء بتقسيم مطالبته للسفن تبعاً لجسامه خطأ كل واحد منها.

أما بالنسبة للأضرار الناشئة عن الوفاة أو الجراح فتلتزم السفن المتصادمة بالتعويض على وجه التضامن، كما يحق للسفينة التي دفعت حصة تفوق الحصة التي ترتبت عليها مطالبة السفينة الأخرى، بالفرق⁴.

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 199.

² - سهام بو كلاب، مرجع سابق، ص 137.

³ - محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 52.

- إيمان آل جميل، مرجع سابق، ص 23.

⁴ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 201.

و تقضي المادة 4 من المعاهدة على أنه: "إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي إرتكبها على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة، أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسؤولية بالتساوي."

و تنص المادة 278 من ق. ب على أنه: "إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفینتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي إرتكبها كل منها."

غير أنه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظراً لظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية."

ويراعى الفارق بين التصادم المشتبه في سببه، و التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك الذي لا يمكن فيه تحديد نسبة الخطأ الذي صدر من كل سفينة¹.

و عليه يجب إثبات أن تتحمل كل سفينة في حالة التصادم الناتج ، عن خطأ مشترك جزء من الأضرار بحسب جسامه الأخطاء التي صدرت عنها و كانت سببا في وقوع التصادم لكن إستثناء على هذا، إذا تعذر تحديد نسبة الخطأ فتوزع بالتساوي، أما بالنسبة المال فإذا كانت الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية تطبيقاً للقانون².

المطلب الثاني : الخسائر البحرية المشتركة

تعتبر الخسائر البحرية المشتركة من أقدم القواعد البحرية، و قد ظهرت هذه القاعدة لأول مرة في قانون رودس أيام الفينيقيين ، ثم انتقلت بعد ذلك إلى القانون الروماني، حيث وردت في مجموعة جستنيان ، ثم إنتقلت بعد ذلك من الرومان إلى قنصلية البحر في القرن الرابع عشر الميلادي، حيث أوردت قنصلية البحر قواعد مفصلة عن الرمي في البحر.

¹ - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 77.

² - سهام بوكلاب، مرجع سابق، ص 138.

إذ كان يتوجب على الريان بموجب أحكام قنصلية البحر أن يأخذ رأي الشاحنين قبل إلقاء البضاعة في البحر.

حيث إنتقل بعد ذلك نظام الخسائر المشتركة إلى مجموعة أوليرون و هذه كانت أيضا تتطلب موافقة الشاحنين قبل إلقاء البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة لتفادي الخطر و متابعة السفر¹.

كما تتعرض السفينة و ما عليها من أموال لأخطار عديدة لأنها تعرض مصالح ذوي الشأن جميعا للخطر ، خاصة إذا كانت السفينة ذاتها مهددة بالخطر، إذ عندئذ ستعرض حتما للأموال التي تحملها للخطر، فإما تنجو و تمنع من الخطر و إما تهلك .

كما يتخذ الريان قرار بالتضحية ببعض الأموال أو بعض الملحقات أو ينفق مصروفات لإعادة تعويم السفينة فيخفف و ينقص العبء و تنجو السفينة وما تبقى من الأموال، وهذا هو سبب تسميتها بالخسارة البحرية أو الخسائر البحرية المشتركة².

من خلال ما سبق سنحاول أن نبين مفهوم الخسائر البحرية المشتركة و شروطها و أنواعها و إثباتها بشي من التفصيل الآتي :

- الفرع الأول : تعريف الخسائر البحرية المشتركة

تعتبر القواعد القانونية الخسائر البحرية المشتركة من أقدم الأنظمة البحرية ، و يقصد بها إقدام ريان سفينة بالتضحية قصدا ببعض تجهيزات السفينة أو البضائع المشحونة ، تأمينا

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 218 - 219 .

² - سعاد حسان ، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية،(التصادم و المساعدة و الإنقاذ البحريين) ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، تخصص القانون البحري و النقل، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، السنة الجامعية 2018 - 2019 ، ص 278 .

لسلامة الرحلة البحرية من خطر مشترك يهددها¹ ، بإجماع عدة نظريات حقوقية لتبرير صحتها².

فكلمة الخسائر لها معنى واسع جدا ، فهي تدل على جميع الأضرار و كل الخسائر التي يمكن أن تحدث أثناء الرحلة البحرية سواء كانت الخسارة كلية أو اضرار مادية تلحق السفينة أو البضائع³.

و بناء على ما تقدم يمكن القول بأن كلمة الخسائر تشمل جميع المصاريف الإستثنائية أو غير العادية حيث يمكن اللجوء إلى إجراء أثناء الرحلة البحرية من أجل الوصول⁴.

ومما يستدعي بيانه لفهم مفهوم الخسائر المشتركة لا بد من تحديد تعريف شامل و مفصل لها بإختصار إلى حد ما من حيث مفهومه لغة و إصطلاحا، و الفقه و التشريع الجزائري و بعض التشريعات الأخرى من خلال ما يلي:

أولاً: تعريف الخسائر البحرية المشتركة من الناحية اللغوية و الإصطلاحية

سنوضح ذلك كما يلي:

أ- لغة:

إن المدلول اللغوي لمصطلح الخسائر البحرية المشتركة يأتي من المعنى اللغوي لكلمات خسائر، بحرية مشتركة ، فمن حيث كلمة خسائر : مفردها خسارة وتجمع على خسارات

¹ - هشام فرعون ، مرجع سابق، ص 273.

² - محمود مختار أحمد بريري ، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر، 2002، ص 547.

³ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 218 .

- أنظر، كذلك ، مصطفى كمال طه ، مرجع سابق، ص 347 .

⁴ - علي بن غانم ، " التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني ، دراسة مقارنة ، طبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون ، الجزائر، 2005 ، ص 66 .

وفعلها (خسر) التاجر - خسرا ، و خسارة ، و خسارنا : غبن في ماله ، و نقص ماله فيها وفلان : هلك.¹

فالخسائر تعني نقص التجارة أو هلاكها أو بعضها ، أي التلف أو العوار² ، أما كلمة (البحرية) ، فقد جاءت من كلمة (البحر) ، الماء الواسع الكثير و يغالب في الملح البحري، الملاح ، و كل منسوب إلى البحر³ ، البحرية : عدة الدولة في البحر من سفن وغواصات و طائرات و جنود ، فالبحرية كل شيء منسوب للبحر من بضاعة أو وسائل الملاحة.

و أخيرا كلمة (مشتركة) : فعلها (شارك) فهو شريك : كان لكل منهما نصيب منه. (أشركه) في أمره أدخله فيه ، ولفظ (مشترك) ، مال أو أمر مشترك لك و لغيرك فيه حصة .

فالمشتركة تعني البضاعة التي لكل من له مصالح ممثلة في الإرسالية البحرية حصة فيها⁴. وبهذا يكون المدلول اللغوي للخسائر البحرية المشتركة بأنه : كل نقص أو هلاك يصيب البضاعة أو وسائل الملاحة التي تمثل المصالح المشتركة للتجار في الإرسالية البحرية

¹ - حسن حرب اللصاصمة ، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي ، دراسة مقارنة، دار الخليج ، عمان، الأردن 2010 ، ص 62 .

² - الخسائر البحرية المشتركة كانت من قبل تعرف بالعوارات العامة، و هو من المبادئ البحرية القديمة و كان في القدم يتمثل في عملية الرمي في البحر بإلقاء البضائع في البحر لتفادي خطر الغرق ، ولكن نظرا لإختلاف الأحوال و الظروف فيما يخص الملاحة البحرية فقد توسع هذا المعنى : العوارية العامة أو الخسائر البحرية ، أنظر، محمود مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص 547.

- سهام بوكلاب، مرجع سابق، ص 219.

³ - حسن حرب اللصاصمة ، مرجع سابق، ص 62.

- أنظر المزيد من الشرح بالتفصيل ، سعاد حسان ، مرجع سابق، ص 18.

- صلاح الدين عامر، مرجع سابق ، 593.

⁴ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 221 و كذلك، حسن حرب اللصاصمة ، مرجع سابق، ص 642 ، أيضا، طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 203 ، محمود سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 64.

ب - إصطلاحا :

يقصد به التضحية بالبضاعة أو بأجزاء من السفينة يرميها بالبحر أثناء الرحلة البحرية لإنقاذ الإرسالية البحرية من الخطر الذي يتهدها لتأمين السلامة للمصالح العامة المتمثلة فيها، على أن يساهم في التعويض حسب ما أفادوه من نجاتها¹.

ثانيا : تعريف الخسائر البحرية المشتركة في الفقه.

لقد لقي تعريف الخسائر البحرية المشتركة إهتماما واسعا منذ القديم. سواء على مستوى الفقه الوضعي القديم أو الفقه الإسلامي أو الفقه الحديث، هذا الذي يعد محل جدل بين جل من الفقهاء ورجال القانون والإجتهدات القضائية حيث يعرف القاضي بلاكييرن blackburn الخسائر البحرية المشتركة بأنها: " أن تكون التضحية إختيارية من أجل أكثر من واحد من ذوي الشأن في الرسالة البحرية ، و ليست تضحية حتمية و إلا إنعدم العرض المطلوب ، و لا فرق في أن تكون التضحية بجزء من السفينة أو البضاعة أو بإنفاق مال من أجل السلامة العامة."

و يعتبر اللورد kings down أن التضحية التي تتم تقصد سلامة السفينة أو البضاعة، يجب أن يتحملها من أستفاد منها ، و لذلك أوجب القانون إشتراك الجميع في تحمل ما ينشأ من هذه التضحية من خسارة أو أضرار² أما اللورد أيشر " Esher " فقد قال : " أن الذي قام بإنفاق المال في ظروف إستثنائية بقصد سلامة السفينة والبضاعة له الحق في الرجوع على ذو الشأن . في الرسالة البحرية لمطالبتهم بالإشتراك في تحمل هذا المال كل نصيبه³.

و وفقا لقاعدة يورك و أنفرس بأنجلترا عام 1864 تعريفا لها ، و هي عبارة عن خلاصة

¹ - عبد القادر العطير، مرجع سابق ، ص 541. أيضا أنظر، حسن حرب اللصاصمة، مرجع سابق ، ص 65 .

² - سهام بوكلاب، مرجع سابق، ص 217 .

³ - نفس المرجع ، ص 219 .

المؤثرات التي إنعقدت في منتصف القرن 19 بين أصحاب السفن و أصحاب البضائع و خبراء تسوية الخسارات البحرية المشتركة، و كان مكان إنعقادها تارة في جلاسجو، لندن ، يورك ، و أنفرس سنة 1877 بلجيكا ، وليفربول سنة 1890 ، و جنوة بإيطاليا، أمستردام سنة 1949 م¹.

ثالثا: تعريف الخسائر البحرية المشتركة في القانون الجزائرية و بعض التشريعات

لقد عرفها المشرع الجزائري في نص المادة 300 من ق ب على أنه: "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة إختيارية و معقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك و كذلك البضائع الموجودة على متنها و شحناتها".

أما المشرع الأردني فقد عرفها في نص المادة 262 من ق. ب . أ . على أنه : "الخسائر البحرية المشتركة هي ما ينتج من أضرار و هلاك أشياء و نفقات إستثنائية عند هلاك أقدم عليه الربان قصدا للمنفعة المشتركة و مجابهة لخطر تعرضت له الرحلة، و لا يشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك ، فيما عدا الحالات المنصوص عليها في المادة 266"² .

¹ - عادل علي المقدادي ، مرجع سابق، ص 221 .

- مصطفى كمال طه، مرجع سابق ، 357.

² - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 220 .

كما عرفها المشرع المصري في المادة 319 ف 1 من قانون التجارة البحرية

المصري لسنة 1990، على أنه " كل تضحية أو مصروفات غير إعتيادية يقررها الريان تبذل أو تتفق عن قصد و بكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لإتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها ، وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعد خسارة خاصة¹ .

إذن ، فنظام الخسائر البحرية المشتركة هو نظام قديم جدا يعود إلى عهد الفينيقيين في القرن العاشر قبل الميلاد من خلال ما كان يعرف بقانون رودوس نسبة إلى جزيرة رودس، و معناه السماح للريان برمي بعض البضائع في البحر لحماية بقية الثروات البحرية المشتركة في الرحلة، مع ضرورة إشراك المستفيدين من هذه التضحية² .

الفرع الثاني : شروط الخسائر البحرية المشتركة.

من خلال ما سبق ذكره أنه يشترط لتحقيق الخسارة البحرية المشتركة وجود ثلاث شروط نذكرها كالاتي :

1- أن يقوم الريان أو من يقوم مقامه بتضحية إختيارية معقولة في صورة رمي لبعض البضائع ، أو إتلاف لها ، أو إستعمالها كوقود لإتمام الرحلة³ ، أو اللجوء

¹ - سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص 239.

- أنظر، محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق، ص 578

- محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 643.

²-العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص ص 145 - 146 .

- أنظر، للمزيد من الشرح، أنظر ، سعاد حسان ، مرجع سابق، ص 279 .

³ - علي بن غانم ، مرجع سابق، ص 76.

الإضطرابي إلى الرسو في ميناء غير منصوص عليه دراء للخطر¹، و إضطرابا أو طلب الإسعاف أو قطر أو القيام بإصلاح لعطب و الأمتلة كلها على سبيل المثال من شأنها أن تترتب عنها مصروفات ونفقات².

حيث أنه عندما يكون عمل الريان إختياريا ، فإن كل النتائج لهذا العمل تعتبر من قبيل الخسائر المشتركة لأنه قصد منها إنقاذهم³.

2- أن تكون التضحية الإختيارية ناتجة عن خطر جدي مضمون يجعل الريان أمام الإختيار بين الضرر الأقل خسارة أو الضرر الأكبر كهلاك السفينة كليا⁴.

و وفقا لما ورد في نص المادة 262 من ق ب، أ، فإن الخسائر البحرية المشتركة تشترط وجود خطر تتعرض له السفينة والحمولة ، وبسببه تمت التضحية الإختيارية من قبل الريان لجزء من حمولة السفينة ، لأبعاد السفينة ومن فيها من ذلك الخطر .

و كما هو معلوم في الواقع ، لأنه لا يشترط أن يكون الخطر الذي يواجه السفينة حالا بل يكفي أن يكون ممكن الوقوع⁵.

كما تعتبر التضحية بجزء من حمولة السفينة خسائر بحرية مشتركة ، يلزم بها الجميع حتى ولو كانت التضحية بها من قبل الريان قبل وقوع الخطر، طالما أن وقوع الخطر كان ممكناً و متوقعا قبل إقدام الريان بالتضحية بذلك الجزء من حمولة السفينة .

¹ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 362.

² - العربي بوكعبان ، مرجع سابق، ص 146.

³ - سهام بو كلاب ، مرجع سابق ، ص 223.

⁴ - علي بن غانم ، مرجع سابق ، ص 77.

⁵ - عادل علي مقدادي ، مرجع سابق، ص 223 .

و كذلك إذا أنفق الريان مصروفات بقصد الإلتجاء إلى ميناء قريب بسبب هبوب الرياح أو رياح شديدة كالعواصف وهياج البحر، فإن الخطر هنا موجود و حدوثه متوقعا¹ ، لأن مثل هذه الحالة إذا ما إستمرت قد تؤدي إلى خطر غرق السفينة، و عليه فإن نفقات الإلتجاء إلتقاء لهذا الخطر تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة و على العكس من ذلك حيث أن الإلتجاء إلى ميناء معين بقصد الراحة أو الإستراحة من تعب السفر أو من عناء التعب في العمل ، لا يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة لإنتفاء وجود الخطر².

و لهذا يجب أن يكون وجود الخطر جدي ، حتى و إن لم يقع هذا الخطر، و يترك تقدير ذلك إلى الريان ، و يجب أن يكون تقدير وجوده من قبل الريان .

كما لو كان بسبب قوة قاهرة ، فلا تعد الخسارة الحادثة خسارة مشتركة فلو قدفت الرياح بأشعة السفينة أو ببعض البضائع أو دخل الماء إليها ، فلا تعد هذه الحالة خسارة مشتركة لأنها لم تحدث بقرار الريان ، و لكن لو قدر إلقاء بعض أشعة السفينة أو بعض البضائع لمجابهة خطر ممكن ومعقول ، كانت الحالة خسارة بحرية مشتركة³

3 - أن تكون التضحية الإختيارية من أجل نجاة و سلامة الرحلة البحرية كلها ، فلولا التضحية لكانت الخسارة عامة و ليست خاصة ببضاعة دون أخرى و لا بالسفينة دون البضائع.

و منه فلا معنى للخسائر المشتركة دون مقابلتها بالخسائر الخاصة ، لهذا جاء في المادة 172 ف 11 من التقنين التأمين الفرنسي الجديد على أنه : " يلتزم المؤمن بالأضرار المادية اللاحقة بالأشياء المؤمن عليها نتيجة لخطر البحر أو من حوادث القوة القاهرة كما يلتزم المؤمن.

¹ - عادل علي المقدادي ، مرجع سابق ، ص 223 .

² - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق، ص 353.

³ -- طالب حسن موسى ، مرجع سابق، ص 205.

أ - بمساهمة الأشياء المؤمن عليها من الخسائر المشتركة إلا إذا نتجت من خطر غير مضمون في التأمين.

ب - المصروفات الناتجة من خطر مضمون من أجل المحافظة على الشيء المؤمن عليه من ضرر مادي أو من الأضرار.

كما تقابل هذه المادة الفرنسية المادة 101 من الأمر 95 - 07 الجزائري الي جاءت في الفقرة ما يلي¹ :

" كما يغطي :

أ - الإسهام في الخسائر العامة (المشتركة) و تكاليف مساعدة و إنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عن خطر غير مضمون في التأمين .

ب - المصاريف الضرورية و المعقولة المنفعة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره" .

و نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع²، على ضمان المساهمة في الخسائر المشتركة في المادة الرابعة في فقرتها الأولى والثانية، في حين نصت على ضمانها المادة الأولى.

للوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على السفن ، فقد جاء في حكم لغرفة التحكيم البحري بباريس ما يلي :

" إن شرط الإعفاء من الخسائر الخاصة ما عدا . " لا يضمن الخسائر الخاصة الناتجة من توقف التبريد أو التهوية في حين أنه يغطي في الوثيقة ما يترتب بسبب التأخر المستمر من

¹ - الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات ، الصادر ج .ج . ج ، لسنة 1995 رقم 13 ، المعدل والمتمم .

² - علي بن غانم ، مرجع سابق، ص 77 .

خسائر مشتركة إذن تغطي في قضية الحال الأضرار الناتجة من التأخر المستمر من الخسائر المشتركة (تعطل عمود في الكهرباء) ، ولكن لا يضمن الموجود نتيجة التعطل (لأنه خسائر خاصة) من القطر. "

أي مصاريف القطر و الإصلاح ، هي التي تضمن فقط. و من المعلوم أن التأمين تحت شرط : "ضد جميع الأخطار، بمعنى يضمن الخسائر المشتركة والخاصة، في حين أن التأمين تحت شرط: الخسائر الخاصة ، يستبعد الخسائر المشتركة وشرط الإغفاء من الخسائر الخاصة .

إلا أنه في الغالب ما تكون الخسائر المشتركة مضمونة لأنها في فائدة جميع المعنيين بالرحلة وهي الأصل في القاعدة القانونية¹.

كما أضافت المادة 305 من ق. ب. ج على أنه : "تطبق الأحكام الخاصة بالخسائر المشتركة حتى و لو كان الحادث الذي أنجزت عنه التضحية أو المصاريف نتيجة خطأ ارتكبه الغير أو أحد الأطراف الملتزمين بالرحلة و لكن دون الإخلال بالرجوع على الشخص الذي نسب إليه الخطأ"²

الفرع الثالث : أنواع الخسائر البحرية المشتركة

تنقسم الخسائر البحرية المشتركة إلى نوعين أساسيين هما :

الخسائر المادية و النقدية .

وعليه سوف نوضح هذين النوعين من الخسائر تباعا لما يلي :

أولا : الخسائر المادية.

¹ - علي بن غانم ، مرجع سابق، ص ص79 - 78.

- أنظر، كذلك في نفس المعنى ، سهام بوكلاب ، مرجع سابق، ص 224.

² - نبيل صقر ، مرجع سابق ، ص61.

تسمى خسائر الأضرار ، و هي نوعان ، فهي أما خسائر لحقت بالبضائع المشحونة على السفينة ، أو هي خسائر أضرار لحقت بالسفينة نفسها¹.

وسنوضح ذلك من خلال ما يلي :

أ- **الخسائر البحرية التي تلحق بالبضائع** : و نقصد بها الخسائر التي تمت التضحية بها من قبل الريان من أجل غاية إبعاد الخطر الذي يهدد الرحلة البحرية .

كما حدد المشرع الأردني في المادة 262 من ق. ب. أ. ، و نذكر ذلك بشئ من التفصيل التالي:

1- طرح البضائع في البحر

كانت هذه الطريقة شائعة في القدم من أجل تخفيف حمولة السفينة لتفادي الخطر لإنقاذ بضائعهم

2- إستعمال البضائع كوقود لإكمال السفر

قد تكون السفينة مزودة بالوقود الكافي عند بدء الرحلة ، و لكن القوة القاهرة تؤدي إلى تعطيلها في البحر، فيقرر الريان إستخدام البضائع (كشحنة من الخشب) كوقود وقواعد يورك وأنفرس تقضي بإعتبار ذلك من قبيل الخسارة المشتركة².

3- تفرغ البضائع لتخفيف حمولة السفينة أو لتعويمها

إذا كانت السفينة بحاجة إلى تخفيف حمولتها لتفادي خطر و كان لا بد لذلك من تفرغ بعض البضائع³.

¹- إيمان أجميل ، مرجع سابق ، ص 129.

²- نفس المرجع نفس الصفحة .

³- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 228 .

ففي هذه الحالة إذا كانت البضائع قد تعرضت لهلاك أو تلف بسبب التفريغ و إعادة الشحن فالخسائر تعتبر مشتركة .

4- الأضرار الناشئة عن إطفاء حريق.

إذا شب حريق في السفينة و أدت عملية الإطفاء إلى إغراق بعض البضائع بالماء ، فإن الأضرار اللاحقة بهذه البضاعة تعتبر خسارة مشتركة لأنها نتيجة عمل إختياري من الريان، أما بالنسبة للبضائع التي إحتترقت فلا تندرج في قائمة الخسائر المشتركة لأن هلاكها كان بقوة قاهرة أو بخطأ من المجهز أو الريان أو الغير¹.

ب- الخسائر التي تلحق بالسفينة

و تتمثل في:

1- هلاك ملحقات السفينة

إن التضحية بكل أو جزء من ملحقات السفينة يعد من الخسائر البحرية المشتركة ، من أجل تقادي خطر تعرضت له بقصد التخفيف عن الحمولة أو الملحقات ، كقطع الحبال و الصواري و الشراعات ...إلخ

2 - جنوح السفينة

لقد عبر المشرع الأردني عن التعويم بالتنشيب ، فأعتبر خسارة بحرية مشتركة تعويم السفينة في البحر لتقادي جنوحها ، أو إصطدامها بالصخور البحرية².

¹ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 369.

² - عادل علي المقدادي ، مرجع سابق، ص ص 229 - 234 .

3 - الأضرار اللاحقة بالسفينة بقصد إنقاذ الحمولة

كأن يقرر الريان عمداً إلى فتح ثغرة في جسم السفينة لإخراج البضائع منها و إنقاذها أو يقوم بمناورات لتعويم السفينة ، و هي تحدث غالبا أضرارا جسيمة بالسفينة¹.
كما تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة أيضا الأضرار التي تلحق السفينة في حال المدافعة عنها²

4 - الأضرار الناجمة عن عمليات زيادة سرعة السفينة

إن الأضرار الناجمة عن زيادة سرعة السفينة عند إطلاق العنان للأشرعة أو للبخار بقصد تقادي خطر كان يهدد السفينة³.
فإذا أدى زيادة السرعة التي تلف الأشرعة أو هلاكها أو هلاك وتلف الصواري و مراحل السفينة ، فإن ذلك يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة⁴.

ثانيا : النفقات النقدية

يقصد بها خسائر النفقات و هي تعني المصروفات أو النفقات الإستثنائية التي يدفع الريان لأجل المنفعة المشتركة للرسالة البحرية ، و هي الصورة الغالبة و الأكثر شيوعاً التي تتخذها الخسائر المشتركة في الوقت الحاضر. و تتمثل في أربع مجموعات نبينها كالاتي :

¹ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 370.

² - محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق، ص 661.

- محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 549.

³ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق، ص 370 .

⁴ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 230.

1- النفقات لإستثنائية :

هي مصروفات ذات طابع إستثنائي ، بمعنى أنها نفقات غير معتاد على صرفها الريان في الملاحة العادية وتتمثل في نفقات التعويم ، ونفقات المساعدة وهي :

أ - نفقات المساعدة البحرية.

إذا تعرفت السفينة لخطر يهدد سلامة الرحلة البحرية ، و اضطرت إلى الاستعانة بسفينة أخرى لتفادي هذا الخطر ، كما لو قامت بقطرها إلى ميناء قريب ، فإن كانت المكافأة التي تلزم السفينة بدفعها للسفينة التي قدمت لها المساعدة و تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة¹.

ب - نفقات التعويم :

إذا تعرضت السفينة لخطر يهدد سلامة الرحلة ، و لجأ الريان إلى الجنوح بالسفينة عمدا لتفادي الخطر، فيعتبر من الخسائر البحرية المشتركة ، نفقات إعادة تعويمها مجدداً، و لكن لا تعد مصروفات تعويم السفينة خسائر بحرية مشتركة ، فإذا كان جنوح السفينة بسبب قوة قاهرة ، كما لو كان ذلك الجنوح بسبب عاصفة دفعت السفينة إلى الجنوح² .

2 - النفقات الناجمة عن حادث إستثنائي.

وتتمثل في:

نفقات الرسو، القطر، أجور الريان والبجارة وسوف نشرح ذلك كما يلي :

أ - الرسو الإجباري :

¹ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 372.

² - عادل علي المقدادي ، مرجع سابق ، ص 231.

هي النفقات التي يكون مصدر نشوئها تعرض السفينة لحادث إستثنائي ، كما لو إضطرت الریان بسبب حادث إستثنائي اللجوء إلى أحد الموانئ لتفادي خطر يواجه السفينة والحمولة .

ب - مصروفات القطر:

القطر مناورة عادية من مناورات الملاحة ، يلجأ إليها الریان عادة لمعاونة السفينة على الدخول في ميناء أو الخروج منه أو الرسو على الرصيف ، و هذه النفقات تقع على عاتق المجهز¹

ج- أجور الریان والبحارة مصروفات غنائم:

تعد نفقات و أجور البحارة من مصروفات الملاحة العادية التي يتحملها المجهز، إلا أنها تعتبر نفقات إستثنائية تخضع لنظام الخسائر البحرية المشتركة .

3- النفقات البديلة:

هي النفقات أو المصروفات التي أنفقت بدلا من مصروفات أخرى كانت تدخل في الخسائر البحرية المشتركة ، بشرط عدم تجاوزها مبلغ النفقة المستبدلة كما لو تعرضت السفينة لخطر و ألحق بها الریان ضررا لتفادي خطر ، و الضرر الذي أصاب السفينة بفعل الریان يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة².

4- نفقات تسوية الخسارة البحرية المشتركة :

تعتبر نفقات تسوية الخسارة المشتركة خسارة مشتركة كذلك بطريق التبعية بشرط أن تصرف المصلحة جميع ذوي الشأن أو المشتركين بالرحلة البحرية و هذا التوزيع يكون بمقدار ما إستفاد كل واحد منهم من فعل التضحية التي أقدم عليها الریان³.

¹ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق، ص 372 .

² - عادل علي المقدادي ، مرجع سابق، ص 233 .

³ - محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق، ص 667 .

أما بالنسبة لنفقات الكفالة المصرفية التي يقدمها متسلم البضاعة لمصلحته الخاصة فلا تندرج في قائمة عداد الخسائر البحرية المشتركة¹.

الفرع الرابع: إثبات الخسائر البحرية المشتركة

تنشأ الخسائر البحرية المشتركة نتيجة التضحيات المبذولة للمحافظة على الإرسالية البحرية، أي تشمل هذه التضحيات البضاعة المنقولة على متن السفينة و أجزاء من السفينة و دفع المبالغ المالية، و هذا ما يترتب عليها من أضرار و خسائر تلحق بها .

و لقد سبق لنا و أن شرحنا الخسائر بنوعيتها الأضرار و النفقات أي لا تدخل في نطاق الخسائر البحرية المشتركة إلا إذا توافرت الشروط العامة لتحقيق الخسائر².

و الأصل أن تطبيق نظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة يقوم على تحديد خسائر

الأضرار اللاحقة بالسفينة والحمولة، حيث أن خسائر النفقات المتمثلة بدفع المبالغ المالية لإتمام الرحلة البحرية في حالة تعرضها لظروف إستثنائية تعرقل سيرها العادي ، و ثبوت توافر الشروط العامة لتحقيق الخسائر البحرية المشتركة.

و يعني إثبات الخسائر البحرية المشتركة هو تحديد الخسائر (أضرار و نفقات) ، و أن الخسائر البحرية المشتركة قد استوفت جميع عناصرها و شروطها ، و يمكن أن تلخيصها فيما يلي :

أولاً : تحديد خسائر الأضرار و خسائر النفقات .

ثانياً : الشروط العامة لتحقيقها .

ثالثاً : تسوية الخسائر البحرية المشتركة .

و سوف نوضح ذلك بالترتيب التالي :

¹ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 374.

² - حسن حرب اللصاصة ، مرجع سابق ، ص 128.

أولاً : تحديد خسائر الأضرار و خسائر النفقات

و تمثل التضحيات الإختيارية التي يبذلها الريان من أجل تأمين الرحلة البحرية و سلامتها من حدث تعرضها لحادث بحري إستثنائي يهدد سلامتها و أمنها و يعرقل سير الرحلة البحرية في حالتها العادية .

كما تمثل خسائر الأضرار ، التضحيات العينية بالبضاعة، أو بأجزاء من السفينة لغرض السلامة العامة للإرسالية البحرية بينما تمثل خسائر النفقات ، المبالغ النقدية التي تبذلها من أجل تحقيق غايتها¹ .

ثانياً : الشروط العامة لتحقيق الخسائر البحرية المشتركة

إن الشروط الواجب توافرها في خسائر الأضرار و خسائر النفقات اللاحقة بأصحاب المصالح الممثلة في الإرسالية البحرية لكي تدخل في عداد الخسائر المشتركة هي :

1- شروطها من حيث طبيعتها : وتكون : إختيارية ، معقولة ، إستثنائية .

2- شروطها من حيث غايتها: من أجل تأمين السلامة العامة تجاه الإرسالية البحرية المشتركة

3 - شروطها من حيث نتيجتها: تكون نتيجة مباشرة للتضحية الإختيارية .

¹ - حسن حرب اللصاصمة، مرجع سابق، ص 129.

- أنظر، نص المادة 261 من ق. ب . أ .

ثالثا : تسوية الخسائر البحرية المشتركة

الخسارة المشتركة هي كل تضحية إختيارية يقوم بها الربان للمنفعة المشتركة ودرء لخطر تتعرض له الرسالة البحرية ، و يلتزم كل من أفاد من هذه التضحية بأن يساهم ويشترك فيها كل من مالك السفينة و الشاحنون¹.

و يقوم نظام هذه المساهمة على تحديد أطرافها من دائنين .

و تتمثل هذه المجموعة الدائنة أصحاب المصالح التي ضحى بمصالحهم في سبيل إنقاذ مصالحه المجموعة المدينة و مدينين ، و تشمل أصحاب المصالح التي سلمت جراء التضحية بمصالح المجموعة الدائنة، و إيجاد النسبة التي على أساسها يتوزع المبلغ المطلوب من المجموعة المدينة للمجموعة الدائنة².

أما في حال عدم الإتفاق على عملية التسوية هذه وديا بين ذوي الشأن يحال الأمر كله قضائيا،³ حيث تحدد عملية التسوية أحكام دعوى تسوية الخسائر البحرية المشتركة من حيث أحكامها و آثارها⁴.

¹ - مصطفى كمال طه ،مرجع سابق، ص 374.

² . - حسن حرب اللصاصمة، مرجع سابق، ص 130.

³ - محمود مختار أحمد بريري ،مرجع سابق، ص561.

⁴ - كمال عليوش قربوع، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، ط 4 ، بوساحة للطباعة و النشر، سوق أهراس، الجزائر، 2017 ، ص 123 .

المبحث الثاني : الإسعاف و الإنقاذ البحري و إنقاذ حطام السفن

تتعرض السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة البحرية إلى أخطار عديدة ، فقد تتحقق وينتج عنها عواقب وخيمة و هلاك للأفراد و ضياع للأموال و الأرواح .

حيث تكون السفينة و ما عليها من أموال و أفراد في أمس الحاجة إلى تقديم و مد يد العون و المساعدة و الإنقاذ البحري¹. و قد كانت المساعدة البحرية في الماضي أمراً إختيارياً ، و لم تكن التشريعات تفرض على ربانة (الربان) السفن الإلتزام بتقديم المساعدة لبعضها البعض عند الخطر² ، و لكن بعد ذلك تقرر جعل المساعدة البحرية إلتزاماً قانونياً بداية بالمساعدة³.

فالإنقاذ البحري⁴، يقصد به المعونة التي تقدمها سفينة إلى أخرى⁵، و التي تتم بين سفينة و إحدى مراكب الملاحة الداخلية التي تكون معرضة لخطر الهلاك و ذلك بعض النظر عن المياه التي يتم فيها الإنقاذ مثلما ذكرت المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1910⁶.

كما عرف الحطام في مشروع الإتفاقية الدولية لإزالة الحطام بأنه يعني السفينة الغارقة أو الجانحة أو أي جزء منها و يشمل أي شيء على السفينة الغارقة أو السفينة الجانحة

أو السفينة الواقعة في خطر أو أي شيء يفقد من السفينة في البحر⁷.

¹ - هشام فرعون ، مرجع سابق، ص 263 .

² - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق، ص 337.

³ - العربي بوكعبان ، مرجع سابق، ص 141 .

⁴ - يسميه القانون السوري بالمساعدة البحرية من خلال نص المادة 315 ق . ب . س ، وأيضاً القانون الأردني بالإسعاف

و الإنقاذ في مواده من 248-258 من ق. ب . أ ، أما المشرع المصري يسميه الإنقاذ البحري في المادة 302 من

ق . ب ، م ، و كذلك معاهدة بروكسل 1910 حيث إستعملت مصطلح الإنقاذ و المساعدة ، و لهذا فالإنقاذ البحري

أو الإسعاف أو المساعدة أو المعونة إسم واحد .

⁵ - عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 413 .

⁶ - إيمان آجميل ، مرجع سابق، ص 44 .

⁷ - نفس المرجع، ص 165 .

مما سبق ذكره في هذا المبحث يمكننا أن نحدد مفهوم الإنقاذ و الإسعاف البحري في مطلب أول ثم نخصص إنقاذ حطام السفن في مطلب ثاني ، وسوف نوضح ذلك بالتفصيل كما يلي :

المطلب الأول : الإسعاف و الإنقاذ البحري

إن طبيعة العلاقة بين طرفي الإنقاذ و الإسعاف البحريين لا تزال محل إهتمام بين جل من المفكرين و الفقهاء حول تحديد مفهوم دقيق و واضح من الناحية القانونية لها ، أو بعبارة أخرى تحديد الأساس الذي دفع المنقذين للقيام بعملية الإسعاف و المساعدة و العون فالأصل أن الإنقاذ و الإسعاف البحري ليس إلزاماً قانونياً بل من الواجبات الأدبية و الأخلاقية فهي إنسانية¹.

لعل ما يترتب على الحوادث البحرية من أضرار جسيمة في الأرواح البشرية

و الأموال ، فقد إتجهت الحلول الدولية و القانونية في التشريعات المقارنة العربية و الغربية إلى جعل المساعدة و الإنقاذ التزاماً قانونياً².

و سوف نوضح من خلال هذا المطلب تعريف للإسعاف و الإنقاذ البحري ثم تحديد شروطه و أخيراً نحدد المكافأة الناتجة على الإنقاذ و الإسعاف البحري و ذلك كما يلي :

الفرع الأول : تعريف الإسعاف و الإنقاذ البحري

تعددت التعريفات للإسعاف و الإنقاذ البحري من عدة نواحي سواء من الناحية اللغوية

أو الإصطلاحية و كذلك من جانب الفقه و رجال القانون و أيضاً لبعض التشريعات المقارنة الأخرى، ونبين ذلك كما يلي :

¹ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 337 .

² - سعاد حسان، مرجع سابق، ص 464.

أولاً : مفهوم الإسعاف و الإنقاذ البحري . (المساعدة)

و نبين ذلك من خلال المفهوم اللغوي و الإصطلاحي و ذلك وفقاً لما يلي :

أ - لغة :

الإنقاذ يعني التجية و التخلص ، يقال أنقذ فلان بمعنى نجا و تخلص¹.

أما المساعدة من الناحية اللغوية فتعني المعاونة في كل أمر يعمله عامل ، يقال ساعده مساعدة بمعنى أعانه².

ب - إصطلاحاً :

من الناحية الاصطلاحية توجد عدة تعريفات مختلفة بالرغم من أن هناك إتفاق من حيث المعنى لكن يوجد إختلاف من حيث الصياغة و يقصد به إنقاذ السفن و البضائع أو السلع في البحر ، كما يقصد به أيضاً بأنه يعني النجدة و المعاونة التي تقدم للسفن و المركبات البحرية التي تواجه خطر الهلاك في عرض البحر³.

كما أن الإسعاف و الإنقاذ هو خدمة تقدمها سفينة لسفينة أخرى بسبب ظروف أحاطت بها و ليس تنفيذ الإلتزام رتبة عقد قائم بين الطرفين⁴.

¹ - إيمان آلجميل، مرجع سابق، ص 265.

² - سعاد حسان ، مرجع سابق، ص 265 .

³ - نفس المرجع ، ص 266.

⁴ - سهام بو كلاب ، مرجع سابق، ص 132 .

- أنظر ، في نفس المعنى ، هشام فرعون ، مرجع سابق، ص 264 ، و كذلك محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق، ص 618 .

ثانيا : تعريف الإسعاف و الإنقاذ البحري في الفقه

هناك إختلاف كبير في الآراء بشأن تعريف الفقه للإسعاف و الإنقاذ البحري (المساعدة) و لكل واحد منهم رأي و دليل من أجل إثبات صحة موقفهم .

يرى بعض الفقه بأن الإسعاف و الإنقاذ البحري إلى أن المساعدة يلزم أن تقدم في البحر و بواسطة سفينة أخرى ، فإذا كانت عملية الإنقاذ قد إنطلقت منذ البداية أي وقوع الخطر¹ ، و هذا الرأي أنتقد بالإجماع و لا يؤخذ به كما أن القضاء لا يميل إليه.

أما الرأي الآخر فيعرفه بأنه المعونة المقدمة لسفينة في خطر، و أنها قد تقدم للسفينة أو للحمولة أو للمسافرين.

و عرفه إتجاه آخر بأنه العمل الذي يكون من طرف منشأتين عائمتين إحداها على الأقل سفينة يترتب عليه أن تنقذ إحداها الأخرى².

ثالثا : تعريف الإسعاف و الإنقاذ البحري في القانون الجزائري وبعض التشريعات

بين المشرع الجزائري أحكام الإنقاذ البحري في القانون البحري الجزائري في القسم الثالث تحت عنوان الإسعاف البحري من الفصل الرابع المتضمن للحوادث البحرية من الباب الأول في مواد من 332 ق. ب . إلى 357 ق. ب.

جاءت نص المادة 332- من نفس القانون على أنه :

" يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على مئتها و كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الإعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة³.

¹- إيمان آجميل ، مرجع سابق، ص 45.

²- سعاد حسان، مرجع سابق، ص 267 .

³- أنظر، نبيل صقر، مرجع سابق ، ص 66.

من خلال نص المادة نلاحظ ما قمنا به للعمل الجماعي لنا بأن المشرع الجزائري ذكر مصطلح الإسعاف البحري و هو مرادف مصطلح المساعدة أو الإنقاذ أو العون ، و قد سبق لنا و أن أشرنا إلى ذلك باعتبار تقريبا كل التشريعات على أنها تدل على إسم موحد لهذا المصطلح ، وعليه نلاحظ بأن المشرع كل مرة يذكر إما إسعاف أو إنقاذ و تارة أخرى بالمساعدة ... إلخ .

أما قانون التجارة البحرية ينص في المادة 248 ق . ب أ ، على أنه :

" كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة ، خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر و للأشياء الموجودة على متن هذه السفينة و لأجرتها و أجره نقل ركابها حتى في حال ترك بحارتها لها يخضع للأحكام التالية كما تعرف معاهدة بروكسل لسنة 1910 الإنقاذ البحري في مادتها الأولى بنصها على أنه : " تطبق الأحكام الآتية على مساعدة و إنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر و على الأشياء الموجودة على ظهرها و على أجره النقل و أجره الركاب و كذلك على الخدمات التي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون تمييز بين هذين النوعين من الخدمات و بقطع النظر عن المياه التي حصلت فيها¹ .

مما سبق ذكره بأن الاتفاقية تشير إلى أن أعمال المساعدة و الإنقاذ موجهة إلى المنشأة والأشياء الموجودة على متنها و لم تتعرض للأشخاص و هذا ما جاء في نص المادة 11 منها حيث ألزمت ربانة السفن ضرورة تقديم المساعدة لكل الأشخاص المعرضين للخطر بصفة إجبارية لأن مساعدة الأشخاص لا تنشئ روابط قانونية و لا تخول الحق في الحصول على مكافأة ، كما استثنت المادة أيضا الحالة التي يكون فيها تقديم الإنقاذ و المساعدة يعرض السفينة المساعدة و ما عليها للخطر² .

¹ - طالب حسن موسى ، مرجع سابق، ص 194 .

² - سعاد حسان ، مرجع سابق ، ص 272 .

- أنظر، عبد القادر العطير ، مرجع سابق، ص 364 .

و أيضا ، نظم المشرع المصري في نص المادة 302 من ق . ب . م على أنه¹ :

تسري أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته الى تؤدي بين السفن البحرية و مراكب الملاحة الداخلية و ذلك دون إعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة و تعد كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال .

يتضح لنا من نص المادة أن الإنقاذ البحري يقصد به المعونة التي تقدمها سفينة إلى أخرى و التي تتم بين سفينة و إحدى مراكب الملاحة الداخلية التي تكون معرضة لخطر الهلاك ، و ذلك بعض النظر عن المياه التي يتم فيها الإنقاذ².

أما بالنسبة لتعريف الإنقاذ حسب إتفاقية لندن 1989 ، وجاءت في مادتها الأولى³. التي تنص على أنه :

"كل عمل أو نشاط تتخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في الملاحة البحرية أو أي مياه أخرى أيا كانت ."

الفرع الثاني : شروط الإسعاف و الإنقاذ البحري

تتمثل شروط الإسعاف و الإنقاذ البحري في ثلاثة شروط نذكرها كالآتي :

- أن تقدم خدمة الإنقاذ من سفينة.
- أن تقدم المساعدة لسفينة.
- أن تكون السفينة في حالة خطر.

¹- إيمان أجميل ، مرجع سابق، ص 44 .

²- نفس المرجع ، ص 45.

³- أنظر، المرسوم الرئاسي 11-385 المؤرخ 23 في نوفمبر 2011، المتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية للإنقاذ ، لندن، بتاريخ 23 أبريل 1989، ج.ر، ع 64 ، الصادرة في 27 نوفمبر 2011.

و سوف نشرح كل عنصر على حدا كما يتم بيانه .

الشرط الأول : أن تقدم خدمة الإنقاذ من سفينة

نخص بذلك أن تقدم مساعدة أو معاونة أو نجدة لإنقاذ للسفن التي تواجه خطرا بحريا و هي تعد خدمة تقدمها سفينة إلى سفينة أخرى من أجل تقديم لها المساعدة لإنقاذها من خطر الهلاك سواء "اتعلق الأمر بإنقاذ الأموال أو الأشخاص، و عليه فإن الإنقاذ و الإسعاف هي معونة تقدمها سفينة لسفينة أخرى تعرضت لخطر بحري أو هلاك¹.

- الشرط الثاني : أن تكون المساعدة و الإنقاذ مقدمة لسفينة

تنص المادة 332 من ق . ب على أنه :

" يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها و كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الإعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

أعتبر المشرع الجزائري أن يشترط أن تتوافر في إحدى المنشأتين العائمتين صفة السفينة سواءا كانت المقدمة للمعونة أو المساعدة لها ، حيث لا يعتبر من قبل الإنقاذ البحري العون الذي تقدمه باخرة ملاحية داخلية لباخرة أخرى حتى و لو كان حاصلها في المياه البحرية و هذا ما وضعه القانون الإيطالي و البلجيكي بالتفصيل ، كما وضع أيضا المشرع الأردني في نص المادة 252 من ق. ب . أ صراحة².

¹ - عادل علي المقدادي ، مرجع سابق، ص 206.

² - طالب حسن موسى ، مرجع سابق ، ص 195.

الشرط الثالث : أن تكون السفينة في حالة خطر

يشترط لإلزام الريان لتقديم المساعدة و الإنقاذ البحري للسفينة أن تكون في حالة خطر يخشى منه هلاكها ، بحيث لا يستطيع الخروج من حالة الخطر إلا بتدخل سفينة أخرى و تقديم لها المساعدة¹.

حيث أنه لم يحدد المشرع الجزائري و لا غيره نوع الخطر المبرر للإنقاذ البحري و إنما اعتبروه بأنه خطر هلاك فقط ، أي أن تكون السفينة قد أشرفت على الفرق أو نشوب و إندلاع حريق فيها أو كانت جانحة أو توقف محركها أو فقدان الريان السيطرة عليها بالقدرة على تحديد إتجاهها نتيجة سوء الأحوال الجوية مثلاً².

كما يشترط في هذا الخطر أن يكون جدياً و محتمل الوقوع حالا وفعلياً يؤدي بالضرورة إلى هلاكها إذا لم يتم التدخل لإنقاذ السفينة في ذلك الوقت بالذات المحتمل وقوعه³.

الفرع الثالث : مكافأة الإنقاذ البحري

تتشئ مساعدة السفن و حمولتها للبضائع و الأشخاص حقا في المكافأة لصالح السفينة التي قامت بها ، و لا تستحق السفينة المنقذة أو المنجاة مكافأة إلا إذا أتت المساعدة بنتيجة مفيدة⁴. فإذا تم الإنقاذ البحري بنجاح فإنه من المنطقي أن يستحق المنقذ مكافأة براعي في

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 209 .

² - طالب حسن موسى ، مرجع سابق، ص 196 .

³ - عبد القادر العطير ، مرجع سابق، 418.

- أنظر، سميحة القيلوبي ، مرجع سابق، ص 43.

- مصطفى كمال طه، مرجع سابق مع سابق، ص 338.

⁴ - نفس المرجع ، ص 344 .

تقديرها الظروف الصعبة التي تم فيها الإنقاذ ، و قيمة الأموال التي أنقذت من الهلاك أو التلف¹.

جاءت المادة 336 من ق. ب. على أنه :

"يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادل ، و تستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة و ثمن الرحلة"². أما في حالة عدم نجاح عملية الإنقاذ أو الإسعاف البحري فلا يستحق من قام بمحاولة الإنقاذ أية مكافأة و لهذا فشرط نجاح العملية يأخذ عليها مكافأة³، و ذلك طبقاً لنص المادة 337 من نفس القانون المذكور أعلاه على أنه : " لا تدفع مكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى". و لقد أستقر العرف البحري مند القديم على وجوب منح مكافأة مجزية لمن يقوم بعملية الإنقاذ أو الإسعاف البحري .

و نظرا لكون المكافأة محل طمع لدى الكثيرين ، فلقد وضع القانون شروط لإستحقاقها تتمثل في أن تكون المساعدة و المعونة ذات صفة بحرية بأن تتدخل في العملية سفينة بحرية أو عائمة مشابهة و أن تكون هذه العائمة التي تتلقى المعونة و المساعدة في حالة خطر و أن تحقق نتيجة مفيدة .

حيث لا تستحق المكافأة دون الحصول على نتيجة مفيدة و هذا ما يسمى أو يعرف مبدأ : لا نتيجة مفيدة لا دفع و يقصد باللغة الانجليزية (NO PAY ...No Cure)⁴.

كما تجب الإشارة أيضاً أن من شروط إستحقاق مكافأة الإنقاذ أن يكون إنقاذاً ، بمعنى أن يتم بين سفينتين ، و تكون إحدهما في خطر حقيقي ، فلا تستحق مكافأة الإنقاذ إذا كان بين سفينة قطر⁵.

¹ - العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 143 .

² - تقابلها المادة 305 من ق . ب . م ، و أيضا المادة 246 في ق . ب . أ . و المادة 149 من ق . ب اللباني.

³ - العربي بو كعبان ، مرجع سابق، ص 143 .

⁴ - إيمان آلجميل ، مرجع سابق، ص 67.

⁵ - العربي بوكعبان ، مرجع سابق، ص 143 .

و سفينة عادية إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات إستثنائية لا تدخل عادة في القطر،
و هذا طبقا لنص المادة 339 من ق. ب. ج على أنه:

" ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا
قامت بخدمات إستثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر " .

و أيضا ، أن المكافأة لا تستحق عن إنقاذ الأشخاص لأن ذلك واجب قانوني و أخلاقي
و الأرواح البشرية التي لا تقدر بثمن¹.

وتقضي المادة 253 من ق. ب. أ ، بذلك ، حيث أن المادة 311 من ق. ب. م .

قد أجازت صراحة يطلب مكافأة عن إنقاذ الأشخاص و القاضي هو من يحدد قيمتها².

كما نظم المشرع الجزائري في نص المادة 345 من نفس القانون على أنه :

" تحدد المحكمة المكافأة حسب الظروف آخذة كأساس :

أ - أولا:

- النجاح الحاصل .

- جهود و جدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة .

- الخطر الذي تعرضت إليه السفينة المسعفة مع مسافريها و طاقمها و حمولتها من طرف
الأشخاص القائمين بالإنقاذ و من طرف السفينة التي قامت بالإسعاف .

- الوقت المستعمل و المصاريف و الأضرار التي أنجزت و خطر المسؤولية و الأخطار
الأخرى التي تعرض إليها القائمون بالإنقاذ.

¹ - تنص المادة 342 من ق. ب. ج على أنه : " لا تسحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم " .

² - أنظر، المادة 343 من نفس القانون.

- قيمة المعدات المستخدمة من القائمين بالإنقاذ، مع الأخذ بعين الإعتبار.

عند الاقتضاء، الامتلاك الخاص بالسفينة التي قامت بالإنقاذ

ب- ثانيا :

- قيمة الأشياء التي أنقذت و الحمولة و أجرة الرحلة، تطبق نفس الأحكام على توزيع المكافاة بين القائمين بالإنقاذ.

المطلب الثاني : إنقاذ حطام السفن

قد تصبح السفينة و ما عليها من بضاعة حطاماً بحرياً نتيجة لحادث بحري ، مما يستدعي إنتشاله و إزالته كونه يشكل خطراً على البيئة البحرية ، و قد أثار موضوع مفهوم الحطام البحري و المعيار اللازم لتحديده الكثير من الجدل¹.

نظم المشرع الجزائري أحكام الحطام البحري في القسم الرابع من الفصل الرابع بعنوان :

" إنقاذ حطام السفن"، و ذلك في المواد من 358 ق.ب إلى 383 من ق.ب².

تقصي المادة 358 من نفس القانون على أنه :

"تعد حطاماً بموجب هذا القانون :

أ- السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية ، و كذا حمولتها و مؤونتها.

ب - الآلات و عتاد السفن أو آلات الرسو و السلاسل ، و عتاد الصيد البحري المهمة وشظايا السفن و الطائرات.

¹- سعاد حسان، مرجع سابق، ص 280 .

²- أنظر ، نبيل صقر، مرجع سابق، ص71.

ج - الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه لا سيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدها المالك أو تخلى عنها والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر ، أو عثر عليها طافية فوق الماء أو مستخرجة من أعماق مياه البحر، التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني أو وجدت طافية فوق الماء أو أخرجت من أعماق أعالي البحر و أعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ، و لا تعد حطاما، الآليات و المواد المذكورة في المادة السالفة " و التي أهملت طوعيا أو ألقيت في البحر ، أو على الشاطئ ، بما يخالف التشريع المعمول به".

قد عرف الحطام لغة : يعني بقاء السفينة بعد أن تصيبها كارثة بحرية ، و قد عرفه القانون رقم 79 لسنة 1961¹ ، على أنه : هو أي شيء يعثر عليه على شواطئ الدولة أو مياهها الداخلية أو الإقليمية من بقايا السفن و حمولتها.

كما عرفت المادة 55 من قانون الأملاك الوطنية لسنة 1990². على أنه:

" يعتبر حطاما كل الأشياء أو القيم المنقولة التي تركها مالكها في أي مكان وكذا التي يكون مالكها مجهولا."

و أيضا ، عرفته إتفاقية نيروبي الحطام البحري في المادة 1 فقرة 4 على أنه : " الحطام هو على إثر وقوع حادثة بحرية ما يلي :

أ - سفينة غارقة أو جائحة .

ب - أو أي جزء من سفينة غارقة أو جانحة بما في ذلك شئ موجود أو كان موجودا على متن هذه السفينة .

¹ - أنظر، القانون رقم 79 لسنة 1961، المتعلق بشأن الكوارث البحرية والحطام، الصادر بتاريخ 05 جوان 1961 بمصر، أشارت إليه: إيمان آجميل، مرجع سابق، ص 165.

² - أنظر، القانون 30 / 90 المتعلق بالأملاك الوطنية الجزائرية الصادر بتاريخ 01 ديسمبر 1990، ج . ر . ج . ج ، ع 52 ، الصادر 01 ديسمبر 1990 .

ج - أو أي شيء مفقود من سفينة في البحر يكون جانحا أو غارقا أو طافيا على سطح الماء.

د- أو سفينة على وشك ، أو يتوقع بصورة معقولة ، أن تغرق أو تجنح، و لم تتخذ أية تدابير فعلية لتقديم المساعدة للسفينة أو لأي أملاك. معرضة للخطر، أو كانت في طور الإلتخاذ¹.

من خلال ما سبق ذكره ، يمكننا أن نبين ماهية الحطام و أنواعه، في الفرع الأول ثم نخصص أحكام الحطام البحري في فرع ثاني و أخيرا نبين حقوق منقذ أو مكتشف الحطام البحري و ذلك وفقا لما يلي :

الفرع الأول: ماهية و أنواع الحطام البحري

يعرف الحطام في مشروع الإتفاقية الدولية لإزالة الحطام بأنه يعني السفينة الغارقة أو الجانحة أو أي جزء منها ، و يشمل أي شيء على السفينة الغارقة أو السفينة الجانحة أو السفينة الواقعة في خطر أو أي شئ يفقد من السفينة التي على وشك أو التي قد يتوقع أن تصبح حطاما للأسباب التالية :

1- التصادم ، الجنوح أو أي حادث ملاحى .

2- أي حدث آخر على السفينة أو خارجها يؤدي إلى تلف مادي أو تهديد وشيك الوقوع بحدوث تلف مادي للسفينة.

و هناك عدة أنواع أو عدة تسميات لأشكال مختلفة من الحطام هذه الأنواع إن كانت تجتمع فيها صفة واحدة و هي أنها من بقايا السفن أو حمولاتها إلا أنها تختلف عن بعضها

كما يلي²:

¹ - العربي بوكعبان ، مرجع سابق، ص 152.

² - إيمان الجميل ، مرجع سابق، ص 166.

1- Jetsam هي البضائع التي تضيع أو تطرح من السفينة ثم تسترد بعد جرفها أخيرا إلى الشاطئ أو بسبب بقائها غاطسة نسبيا في مياه ضحلة .

2-Flostam هي البضائع التي تطرح من السفينة أو تفقد أو تسترد بسبب بقائها طافية فوق الماء .

3-Legan وهي البضائع التي تطرح من السفينة و يعلم موقعها بواسطة عوامة أو علامة حتى يمكن إستردادها وتجنب فقدها.

4-Derlict (سفينة مهجورة) ، و هي تلك السفينة التي كانت قد تركت تماما من طاقمها مع بقائها طافية بدون أي شخص عليها ، حيث أن السفينة التي يبقى عليها شخص واحد لا تعد حطاما، أما إذا تركها جميع من عليها فتعد حطاما .

و يرجع هذا إلى عهد هنري الأول الذي قرر أن السفينة يبقى عليها غريق واحد لا تعتبر حطاما و قد عرفها "sir William scott" في قضية "aquila" بأنها تلك الملكية التي تهجر في البحر بواسطة ربانها و طاقمها بدون أي أمل في إستعادتها¹.

و هذا ما أقره الفقيه الفرنسي (R) - Ripert ، و أيضا ، الفقيه "farrella"²

الفرع الثاني : أحكام الحطام البحري

تقضي المادة 359 من ق . ب . على أنه :

"يتعين على كل شخص يكون قد اكتشف أو أنقذ حطاما بحريا أن يقدم تصريحًا للسلطة الإدارية البحرية في الثماني و الأربعين ساعة من اكتشاف الحطام على الساحل أو عند الوصول إلى ميناء الجزائر الأول عندما يكتشف الحطام أو وينقذ في البحر حيث يجب أن يحمل هذا التصريح المعطيات الخاصة بوقت و مكان و ظروف إكتشاف أو إنقاذ الحطام."

¹ - إيمان آلجميل ، مرجع سابق ، ص ص 166 - 167.

² - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق، ص 49.

كما نصت المواد من 360 إلى 363 من نفس القانون المذكور أعلاه أيضا القانون المتعلق بالحطام البحري¹. وضح المشرع الجزائري بأن يوضع الحطام المنقذ أو المكتشف تحت حماية و رعاية السلطة الإدارية البحرية التي تتخذ جميع الإجراءات اللازمة من أجل ضمان مصالحه أو مصلحة مالكه و من قام بإنقاذه حسب نص المادة 360 من نفس القانون²، كما لا تتحمل السلطة الإدارية الأضرار التي يحتمل أن تحصل للحطام الموضوع تحت رعايتها بل يكون على عاتق مالكه طبقا لنص المادة 361 من نفس القانون، و تبين المادة 363 من نفس القانون المذكور أعلاه على أنه : " يكون الإكتشاف أو الإنقاذ لحطام بحري مجهول مالكه ، موضوع إشهار تحت شكل تبليغ يلصق في جميع المناطق البحرية و ينشر في الصحافة و ذلك من طرف السلطة الإدارية البحرية .

عندما يتم التعرف على مالك الحطام البحري توجه له السلطة الإدارية البحرية تبليغا، و إذا كان أجنبيا ، تقوم بإخطار قنصلية الدولة التي يكون مالك الحطام من رعاياها ، أو يفترض أنه من رعاياها ، وله ثلاثة أشهر إعتبارا من يوم النشر أو التبليغ لاسترداد الحطام أو المطالبة به قانونا³.

و عن الأخطار البحرية التي يتعين التبليغ عنها وهي :

1- الثلوج ، جبال الثلج ، الحطام ، الأخطار الملاحية .

2 - العواصف الإستوائية.

¹ - العربي بوكعبان ، مرجع سابق، ص 154.

² - أنظر، المادة 360 من ق. ب. ج .

³ - أنظر المادتين 364 و 365 من ق . ب.

- العربي بوكعبان ، مرجع سابق، ص 154 .

3 - عند مقابلة إنخفاض في درجة حرارة الهواء إلى أقل من درجة التجمد مصحوبة برياح عاصفة مسببة تراكم الثلوج على منشآت السفينة أو رياح بقوة 10 بيفورت أو أكثر¹.

الفرع الثالث : حقوق منقذ أو مكتشف الحطام

يحق لمنقذ الحطام الحصول على تعويض مناسب تدخل في حسابه عدة معطيات أو إعتبرات و هي مشابهة لحساب مكافأة الإسعاف البحري ، حيث نصت المادة 370 من القانون البحري على أنه : " كل شخص يجد أو يرفع حطاما عائما في البحر ومملوكا للغير أو يساهم في إنقاذ هذا الحطام، يستحق مكافأة تحسب شكل مشابه للشكل المنصوص عليه بالنسبة للإسعاف البحري والمذكور في القسم الثالث من هذا الباب"²

و تنص المادة 371 من ق . ب على أنه :

"كل شخص يجد و يحفظ حطاما بحريا يلقي به البحر على الساحل ، يستحق مكافأة لا تتعدى 30% من قيمة الحطام".

و تضيف المادة 372 من نفس القانون على أنه : "علاوة على المكافأة المنصوص عليها في المواد السابقة ، فلمنقذي الحطام البحري، الحق في إسترداد المصاريف التي تحملوها بمناسبة رفع الحطام وحفظه ."

من خلال ما سبق ذكر فإن المشرع الجزائري لا يؤخذ بعين الإعتبار المواد من 370 إلى 372 من نفس القانون أعلاه على أنه لا تحسب المكافأة بموجب المواد المذكورة³.

¹ - إيمان أجميل ، مرجع سابق، ص 171.

² - أنظر، نبيل صقر، مرجع سابق، ص 73.

³ - العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 175.

و تتقادم الدعاوى المتولدة عن عملية الإنقاذ أو رفع حطام السفن بمضي سنتين إعتباراً من يوم إنتهاء عمليات إنقاذ الحطام أو رفعه¹.

¹ - أنظر المادة 383 من ق. ب . ج .

الفصل الثاني:

ماهية أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل

للبيضاء

الفصل الثاني : ماهية أثر الحوادث البحرية على أجرة نقل البضائع .

تعد أجرة النقل للبضائع في الحوادث البحرية للنقل البحري ذو طبيعة جوهرية لما تلعبه من دور فعال على الصعيد الداخلي والخارجي ، نظرا للعلاقات التي تربطه من الناحية الإقتصادية والتجارية وحتى الإنسانية في تلبية مختلف الحاجيات والمتطلبات الضرورية من أجل خدمة المصالح العامة ، ولعل ذلك نظرا لأهميته في القانون البحري والقانون الدولي بصفة عامة .

كما قد تطرأ أثناء الرحلة البحرية بعض الحوادث التي قد ينجم عنها هلاك البضاعة أو تلفها أو تعذر وصولها¹.

وقد لا يحتاج الناقل إلى ضمانات الوفاء بالأجرة خاصة إذا كانت هذه الأخيرة مستحقة الدفع في ميناء القيام عند التسليم².

كما تعد أجرة النقل عنصرا جوهريا وذو أهمية خاصة في عقد النقل، وهي من أبرز وأهم الإلتزامات التي يلقيها عقد النقل البحري على عاتق المرسل إليه ، إذ أنه على الرغم من أن الأصل هو أداء الأجرة من قبل مرسل البضاعة في ميناء الشحن، إلا أن الظروف التي تصادف الرحلة البحرية والتي يكون لها تأثير على إستحقاق دين الأجرة ومقداره، قد دفعت بكل من الناقل والمرسل إلى الإتفاق أن تكون أجرة النقل مستحقة الأداء عند وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ³.

وهذا ما يؤدي إلى التساؤل عن أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل البحري للبضائع و ضمانات الوفاء بها.

¹ - وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان ، 2008 ، ص188.

² - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص221.

³ - أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص223.

سنوضح في الفصل الثاني الإجابة عن بعض هذه الحالات عن مفهوم الأجرة في المبحث الأول، ثم نوضح أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل وضماداتها في المبحث الثاني.

و ذلك كما يلي:

المبحث الأول : مفهوم الأجرة :

يمكن تعريف أجرة النقل بأنها المقابل المادي الذي يلتزم المرسل إليه أو المرسل لآدائه إلى الناقل بعد قيام الأخير بنقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد .

والواقع من الأمر فإن التعريف المذكور يقتصر على الأجرة بالمفهوم الضيق لها ، إذ أن المرسل إليه يلتزم في إطار عقد النقل بحرا لأداء مبلغ إجمالي يشمل بالإضافة إلى الأجرة التي تم الإتفاق عليها ابتداءا بتثبيت مقدارها في سند الشحن كافة المصروفات الإضافية التي يتكبدها الناقل منذ بدء سير الإرسالية البحرية ولحين تسليم البضائع الى المرسل اليه كمصاريف الصيانة التي يتكبدها الناقل للمحافظة على البضاعة أثناء وجودها في عهده¹ ، ومبلغ التأمين الذي يدفعه الناقل في حالة الإتفاق على قيام الناقل بالتأمين على البضاعة ، أو إذا جرى العرف على إجراء مثل هذا التأمين ، كما تشمل الأجرة بالإضافة الى ما تقدم رسوم الخزن الأرضية والرسوم الجمركية إذا قام الناقل بأداءها على سلطات الميناء نيابة عن المرسل اليه² .

وعلى الرغم من وضوح التعريف لأجرة النقل فإن الإحاطة بالمفهوم القانوني لها تقتضي دراسة تعريف الأجرة كمطلب أول وكيفية تعيين الأجرة والعوامل المؤثرة في تحديدها كمطلب ثاني وسنبين ذلك كما يلي:

¹ - اسيل باقر جاسم ، مرجع سابق ، ص 224 .

² - طالب حسن موسى ، مرجع سابق ، ص 37.

المطلب الأول : تعريف الأجرة :

هي المقابل الذي يحصل عليه الناقل البحري مقابل تنفيذه لإلتزامه بنقل البضاعة أو الأشخاص ، تدفع مقدما أو بعد إنتهاء الرحلة البحرية ، وقد تضمنت

المادة 1 ف 3 على إعتبار أجرة النقل من الأموال التي تكون محلا لعملية المساعدة ، وبذلك يتضح أن الأجرة المعرضة للخطر هي التي تخضع لعملية الإنقاذ وهي الأجرة المقدمة بعد بدء الرحلة البحرية ، لأن الأجرة المدفوعة مقدما لا تعرض للخطر حيث تم تحصيلها فعلا¹.

وأیضا هي عبارة عن المبلغ النقدي الذي يدفعه الشاحن أو المرسل إليه للناقل في مقابل نقل البضاعة عن طريق البحر ولأطراف عقد النقل مطلق الحرية في إختيار الطريقة التي يتم بها تحديد أجرة النقل² . وتتص المادة 797 على أنه :

" تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب إتفاقية الأطراف . وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول ، عدا المرسل إليه مدینا بذلك إذا قبل استلام البضائع " نفهم من خلال المادة مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعها هو محدد بإتفاق الطرفين وبالتالي هناك حرية في تحديد الأجرة بشرط إحترام القواعد المتعلقة بالنظام العام فيما يخص المنافسة وتحديد الثمن³.

وأیضا تعرف أجرة النقل بانها المبلغ الذي يلتزم الشاحن دفعه للناقل مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضاعة ، ودفع أجرة النقل هو أهم التزام يلتزم به الشاحن اتجاه الناقل ، إذ الناقل لا يقوم بنقل بضائع الشاحن مجانا⁴ .

¹ - سعاد حسان ، مرجع سابق ، ص 302.

² - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ص 320.

³ - مراد بسعيد ، مرجع سابق ، ص 170.

⁴ - سليم بودليو ، مرجع سابق ، ص 23 .

أو هو كمية النقود التي يتحصل عليها مالك السفينة لقاء نقل البضاعة في أمان وهو يدفع مقدما ، أو على أساس المسافة أو الوقت أو القيمة أو على أساس تسليم البضائع¹.

المطلب الثاني : تعيين الأجرة و العوامل المؤثرة في تحديدها .

الأصل هو أن يتم تحديد مقدار الأجرة التي يلتزم المرسل إليه بأدائها للإتفاق بين الناقل والمرسل ، وقد يتم تحديدها على أساس وزن البضاعة ومقدارها أو حجمها أو عددها أو قياسها ، إذ تحدد أجرة النقل للحبوب مثلا على أساس الوزن ، أما بالنسبة للسوائل فتحدد أجرة نقلها بحسب المقاس.

وقد تحدد الأجرة كذلك على أساس القطعة أو العدد كما هو الحال في نقل السيارات والآلات الضخمة والمواد المغلفة في هيئة طرود².

وقد تحسب أجرة النقل بحسب قيمة البضائع كما هو الحال في نقل المجوهرات والسلع باهضة الثمن واللوحات الفنية النادرة³، وقد يتم تحديد أجرة النقل أحيانا بصورة جزافية ، بذى أنه يشترط لاستحقاقها في الفرض المذكور أن تتم السفينة رحلتها بحيث يتمكن المرسل إليه من تسليم البضاعة في الميناء المحدد للتسلم ، أما في حالة عدم الإتفاق مسبقا على تحديد مقدار أجرة النقل فيتم الركون عندئذ إلى العرف السائد في ميناء التفريغ⁴. وفي حالة عدم وجود عرف لهذا الصدد فتقدر الأجرة وفقا لقواعد العدالة على أساس أجر المثل يوم إبرام العقد⁵.

1 - عبد الكريم بوقادة ، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية ، مجلة جزائرية للقانون البحري والنقل ، عدد 5 ، منشورات مخبر القانون البحري والنقل ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2017 ، ص 265 .

2 - اسيل باقر جاسم ، مرجع سابق ، ص 225 .

3 - هشام فرعون ، مرجع سابق ، ص 182 .

4 - محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 836 .

5 - سميحة القيلوبي ، مرجع سابق ، ص 33 .

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا كان الأصل هو تحديد مقدار الأجرة على أساس كميتها مبينة في سند الشحن ، بيد أن الغالب عملاً هو أن يتم تحديد الأجرة وفقاً لكمية البضاعة التي يتسلمها المرسل إليه في ميناء التفريغ . فقد يشترط الناقل ذلك في حالة عدم إتساع الوقت أمامه في التحقق من كمية البضاعة أو وزنها في ميناء الشحن .

كما قد يلجأ المرسل إليه إلى ذلك ألا يدفع إلا أجرة ما تسلمه بالفعل من البضاعة في ميناء التفريغ¹ .

كما سبق بيانه تحدد الأجرة بعدة طرق نبينها كآلاتي :

الفرع الأول : تحديد الأجرة بإتفاق أطراف العقد

للأطراف مطلق الحرية في إختيار الطريقة التي يتم بها تحديد الأجرة وقد تحدد الأجرة عن كل يوم أو شهر وذلك إذا كانت السفينة مستأجرة مدة معينة . وقد تحدد الأجرة بالسفرة إذا كانت السفينة مستأجرة لسفرة واحدة أو عدة سفرات معينة ، أما في عقد النقل البحري فقد جرت العادة على تقدير الأجرة حسب وزن البضاعة².

حسب ما جاءت به المادة 42 من المرسوم الفرنسي 31 ديسمبر 1966

على أنه : "سعر أجرة الحمولة تحدد حسب إتفاق الأطراف " ، يعني أن أجرة الحمولة تتناقص بكل حرية بين أطراف العقد ، غير أن هناك ظروف إقتصادية يمكن أن تضغط على موقف أحد الأطراف وتقوده ليتحمل قانون الآخر ، لذا سعى الأطراف من خلال مفاوضات إلى الوصول إلى إتفاق نهائي حول الشحن ومحل التعاقد دون إجحاف حقوق طرف عمل الآخر كما يبين المشرع الجزائري مبدأ حرية الأطراف في تحديد الأجرة .

¹ - اسيل باقر جاسم ، مرجع سابق ، ص 226 .

² - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 215 .

حسب ما جاء في المادة 686 / ف 01 ق . ب . ج على أنه :

" يحدد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه بموجب إتفاق بين الأطراف"¹.

إلا أنه هناك نفقات أخرى تلحق بالأجرة بمعناها المتقدم كتلك المعروفة في عقد إيجار على أساس الرحلة التي تمثل مقابل المهلة الإضافية التي يمنحها المؤجر للمستأجر في حالة إنتهاء مدة الشحن بالتفريغ الأصلية المحددة في العقد².

بالرغم من أن القانون منح للمتعاقدين حرية تحديد الأجرة ، لكن هذه الحرية ليست مطلقة بل مقيدة .

حيث يجب عليها إحترام القواعد التي أدرجت في المؤتمرات الملاحية البحرية لتحديد أجرة الحمولة .

الفرع الثاني : تحديد الأجرة وفقا للمؤتمرات البحرية

تسمى مؤتمرات الخطوط البحرية على أنها تجمع أصحاب السفن التي تعمل في نفس التجارة الخطية بناء على نوع من الإتفاق يتم بينهم ، قد يكون هذا الإتفاق رسمي أو غير رسمي. وتعرف كذلك بأنها إتفاقات التي يعقدها المؤجرون الذين يسيرون سفنا على الخط نفسه بهدف وضع تعريف موحدة لأجرة النقل وتنظيم عملية النقل بين سفنهم إلى غير ذلك ، والواقع أن الإتفاقيات والمؤتمرات الملاحية يتعلق بعقود النقل البحري وليس بعقود إيجار السفينة³.

وتم إنشاء مؤتمرات النقل البحري نتيجة التنافس الحاد بين السفن في أواخر القرن التاسع عشر ، إذ أصبح إستغلال خط ملاحي منتظم يستدعي وضع أسطول كامل قيد الخدمة

¹ - انظر المادة 708 ق . ب . ج .

² - خالد عباس ، أحكام عقد إستئجار السفن في التشريع البحري الجزائري ، مذكرة ماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية ، كلية الحقوق ، جامعة وهران 2012 ، ص 46 .

³ - ليندة آكلي ، مرجع سابق ، ص 110 .

وليس لسفينة واحدة فبدأ هذا الأستثمار من طرف مجهزين وذلك بغية تحقيق أرباح إضافية وتجنب المنافسة بين الناقلين¹.

المبحث الثاني: أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل للبضائع وضمانات الوفاء بها.

كما هو مقرر قانوناً تطراً على أثر الحوادث البحرية لأجرة النقل البحري للبضائع من آثار قد تؤثر عليها وتؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصول البضائع في الوقت والأجل المحدد ، وهذا ما يؤدي إلى آثار وخيمة تؤثر من الناحية السلبية على الإتفاق المبرم في عقد الأجرة لنقل البضائع ، وهذا الأخير ما يؤدي إلى خلل على الضمانات الكفيلة من أجل حسن ضبط الإجراءات لغاية الوفاء والضمان لتحقيق مبدأ حق الإمتياز والحبس وكذلك الإجراءات والآليات المضبوطة لتقادم الأجرة بالإعتماد على أساس تقديمها على أحسن وجه ونلخص ذلك كما يلي :

المطلب الأول : أثرها على أجرة النقل .

تقضي المادة 738 من ق. ب على أنه :

" يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة "

كما يلتزم الناقل بموجب عقد النقل البحري ، تسليم البضاعة عند إحضارها من قبل الشاحن، ويقع عليه بعد ذلك الإلتزام بنقلها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول .

فإذا إمتنع عن تسليمها أو نقلها و دون أن يكون هناك سبب مشروع لهذا الإمتناع ، فإنه يعد ناكلاً عند تنفيذ إلتزامه الجوهري، بنقل البضائع التي إتفق على نقلها مع مالكيها

¹ - ماهر الشريف محمد ، إدارة النقل البحري "التجارة الخطية" ، دار الجامعية للنشر والتوزيع ، الإسكندرية ، مصر ، 2006 ، ص 57.

الشاحن¹، وعند ذلك يترتب مسؤوليته تجاه هذا الأخير، فيكون مسؤولاً عن كل ضرر²، وقع للشاحن.

ويتحقق الضرر الذي يمكن أن يلحق الشاحن أو المرسل إليه بـ صور ثلاث حالات، إما بهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها .

- وهذا ما نبينه كالاتي :

الفرع الأول : هلاك البضاعة

الهلاك يعني زوال مادة الشيء، أو تدميره ، أو عدم العثور عليه بحيث يتعذر على الناقل تسليم الشيء إلى المرسل إليه، لينهي الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل³.

وقد يكون هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً⁴.

ويعني هلاك البضاعة كلياً يكون عند تسليم البضاعة كلياً إلى المرسل إليه كما لو سُرقت أو إحترقت أو غرقت ...

أما الهلاك الجزئي فهو تسليم جزء من البضاعة للمرسل إليه حتى وإن كان بها نقص في وزنها أو مقدارها أو عددها.

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص128.

² - الضرر هو الأذى الذي يلحق شخص في حق من حقوقه أو مصلحة مشروعة له.

³ - سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باجي مختار، عنابة، 2000.

⁴ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص128.

كما تنص المادة 798 من ق. ب على أنه :

"لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن"¹.

وأيضاً، تنص المادة 181 فقرة 1 من ق ، ب ، أ على أنه :

-لا تستحق أية أجرة عن البضائع التي لم تسلم للمرسل إليه أو توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول. وعلى هذا إذا هلكت البضاعة بقوة قاهرة كالغرق أو الحريق أو أعمال السلطة العامة أو حالة الحرب، إنقضى الإلتزام بدفع الأجرة وعلى الربان أن يرد الأجرة التي دفعت له مقدماً².

وهذا ما أكدته المادة 801 ف1 من ق. ب. ج³ ، وهذا الحكم ما هو إلا تطبيقاً للقواعد العامة⁴.

من خلال ما سبق ذكره ، يجب علينا أن نفرق بين هلاك البضاعة نتيجة لقوة قاهرة كفرع أول، أو نتيجة إهمال الناقل وبين هلاكها نتيجة فعل الشاحن في فرع ثاني أو بسبب عيب ذاتي في البضائع كفرع ثالث، ونبين ذلك كما يلي:

أولاً : هلاك البضائع هلاكاً كلياً بقوة قاهرة أو بإهمال الناقل.

لما كان عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين فإن تنفيذ أي من الطرفين لإلتزامه يتأثر بتنفيذ الطرف الآخر لإلتزامه، ويفهم من هذا بأن أجرة النقل لا تستحق للناقل إذا هلكت

¹ - نبيل صقر، مرجع سابق، ص 180 .

² - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 217.

³ - تنص المادة 801 ف1 من ق. ب على أنه : " إذا لم يستحق أي أجرة للحمولةه وجب إرجاع أجرة الحمله المدفوعه مقدماً".

⁴ - أسيل باقر جاسم، مرجع سابق، ص 230 .

البضائع بسبب قوة قاهرة أو بإهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات¹.

وهذا ما وضحته المادة 800 من ق. ب².

وتضيف المادة 773 من نفس القانون على أنه:

" يقوم الناقل بالغاية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الإتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل.

وإذا إقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن."

ويوجد في هذه الحالة مما سبق استثنائين نذكرهما كالآتي :

1- تستحق أجرة النقل عن البضائع التي يقرر الريان إلقاؤها في البحر أو التضحية بها بأي صورة من صور أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة.

2- تستحق أجرة النقل عن البضائع التي اضطر الريان إلى بيعها أثناء الرحلة للحصول على المؤونة أو لإصلاح السفينة، وذلك لحصول الشاحن على قيمة البضائع بسعرها في ميناء التفريغ³.

¹ - مريم درويش، "الإلتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص243.

² - تنص المادة 800 من ق.ب، على أنه: " لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء إهمال الناقل في تلبية الإلتزامات المذكورة في المواد 770 و 773 و 775 المذكورة أعلاه.

³ - مريم درويش، مرجع سابق، ص244.

ثانياً: هلاك البضاعة بفعل الشاحن هلاكاً كلياً أو بفعل تابعيه أو بسبب عيب ذاتي في البضاعة.

ولقد سبق لنا الإشارة إلى نص المادة 798 من ق، ب.

حيث إذا كان هلاك البضاعة بفعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب ذاتي في البضاعة فلا تأثير بهذا الهلاك على دين الأجرة المستحقة للناقل.

كما يلتزم بها أيضاً الشاحن كاملة، فضلاً عن مسؤوليته عن تعويض عن الضرر الذي أصاب السفينة أو البضائع كلها أو جزء منها التي كانت مشحونة عليها نتيجة وقوع فعل أو أفعال هلاك البضاعة بفعل تابعية أو سبب خلل أو عيب في البضاعة بذات¹.

ثالثاً : هلاك البضاعة هلاكاً جزئياً أو تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها.

تترتب في حالة ما إذا وصلت البضاعة إلى ميناء الوصول، وكانت قد تعرضت إلى نقص وزنها أو مقدارها أو عددها²، فإن الناقل لا يسأل عن النقص المعتاد الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب يعود إلى طبيعتها أو إلى عملية النقل، وهو ما يعرف بنقص أو عجز الطريق، ولو كانت البضاعة عبارة عن مواد من السوائل وتبخّر جزء منها بسبب عوامل الجو، أو كانت البضاعة من الحبوب وسقطت كمية صغيرة منها أثناء الشحن³، إذا لا تستوجب أية أجرة للسفينة عن البضائع التي لم تسلم للمستلم أو التي لم توضح تحت تصرفه في الميناء المرسل إليها⁴.

1 - مريم درويش ، مرجع سابق ، ص245.

2 - محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق، ص372، وكذلك سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص38.

3 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص129.

4 - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص188.

مما يستدعي بيانه بيان إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة يتمثل في هلاكها جزئياً أو في تلفها، أو نقص كميتها أو قيمتها فإن الشاحن أو من له الحق في تسليم البضاعة لا يبرأ من دفع الأجرة ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أثناء السفر¹.

ونوضح ذلك من خلال الفرع الثاني فيما يلي:

الفرع الثاني: تلف البضاعة

ويقصد بتلف البضاعة أنها تصل كاملة من حيث الوزن والمقدار إلا أن الضرر أصابها من حيث نوعها فتصل تالفة، كفاكهة تفسد أو أجهزة تحطمت، إذ يستوي أن يشتمل التلف البضاعة كلها أو جزء منها².

ويقصد به أيضاً التلف بأنه العوار التي تلحق بالبضائع أثناء النقل، وقد يأخذ شكل دويان البضائع الجامدة، تعطل مفعولها بسبب النقل، تعفن المواد الغذائية والخضر والفواكه أو دبول الزهور المنقولة، وغيرها من صور العوار الأخرى³.

يسأل الناقل في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي أصابت البضاعة، ولكنه لا يسأل عن العيب الذي يوجد في البضاعة إذا كان هذا العيب قد ثبته الناقل في سند الشحن، أما إذا كان سند الشحن نضيفاً، أي خالياً من التحفيزات، فإنه يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب

¹ - مريم درويش، مرجع سابق، ص 257.

² - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012، ص 259.

³ - سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص 37.

البضاعة¹، وذلك لأن الناقل يكون قد قام بتنفيذ إلتزامه بنقل البضاعة فيستحق الأجرة عنها كاملة²، وهذا ما نصت عليه المادة 187 ق . ب . أ.

كما بينت المادة 756 من ق.ب.ج. على أنه : " يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة.

و إذا تم تسليم البضاعة وهي مخزونة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها".

وتضيف المادة 757 من نفس القانون على أنه :

" تعتبر باطلة وعديمة الأثر إتجاه الغير³، جميع الرسائل أو الإتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد هذا الأخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفض وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها بأنه يجوز للغير التمسك بها إتجاه الشاحن".

وهذا ما جاء به في نص المادة 3 ف 6 من معاهدة بروكسل لسنة 1924 والتي تنص على أنه :

"إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك والتلف وبماهية هذا الهلاك أو التلف، للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أوقات تسليم البضاعة أو وضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في إستلامها طبقا لعقد النقل، فإن هذا التسليم يعتبر - إلى أن يثبت العكس - قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن".

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص130.

² - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص218.

³ - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص188.

وتعتبر محكمة النقض المصرية على أن:

" مسؤولية أمين النقل هي مسؤولية عقدية تتحقق بإثبات عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها دون حاجة إلى إثبات وقوع إهمال في جانب أمين النقل"¹. فتلف البضاعة إذا هو وصول البضاعة ولكنها فاسدة ، أي في غير الحالة التي وجدت عليها قبل النقل².

الفرع الثالث: تعذر وصول البضاعة (التأخير).

التأخير هو عدم وصول البضاعة في الوقت المحدد أو اللازم . ويعني عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي، إذا لم يوجد هناك إتفاق على وقت تسليم البضاعة³، إذا تعذر على التزام الناقل على إيصال البضاعة على الحالة التي إستلمها من حيث الكم أو الكيف، فلا يقتصر عليها أن يسلمها في الآجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن⁴، خاصة إذا كان محددًا وإلا خلال مدة زمنية يحددها عادة العرض و فقا لنوع البضاعة، ومسار الرحلة البحرية، أو أي تأخير للسفينة لا يكون سببا في التعويض.

ومن المنطقي أن يسأل الناقل عن التأخير في إيصال البضائع إلى الأمكنة وفي الأوقات المحددة إتفاقا أو وفقا للأعراف المتعامل بها، ويتحقق التأخير في حالتين:

¹ - محمود مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص129.

² - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية لنشر والطباعة، بيروت، لبنان، 2008، ص86.

- أيضا في نفس المعني، عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص131.

³ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص130.

⁴ - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص189.

- الحالة الأولى: وهو حصول التأخير من طرف الناقل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في الوقت الذي حصل الإتفاق عليه.

- الحالة الثانية: عندما لا يكون ثمة إتفاق على تحديد ميعاد محدد تسلم فيه البضاعة، فعلى الناقل أن يسلمها في المعاد الذي يسلمها فيه أي ناقل عادي آخر، وفي نفس الظروف طبقا لما هو متعامل به في موانئ التفريغ أو الوصول¹.

تقضي المادة 775 من ق . ب على أنه :

" يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده، فالطريق العادي ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك"².

يتضح لنا من خلال عملنا الجماعي بأنه يمكن أن يعفى الناقل من المسؤولية عن عدم وصول البضاعة إذا كان ذلك من أجل إنقاذ حياة الأشخاص من موت محقق أو إنقاذ أموال في البحر لأنها أولوية.

غير أن التأخير بذاته يعتبر ضررا بالنسبة للشاحن حتى إن وصلت البضاعة على حالها سالمة لا يوجد بها عيوب، لأنها قد تتعرض إلى الكساد مما يؤدي إلى إنخفاض في الأسعار بعكس إذا ما وصلت في ميعادها المقرر لأنها مرتبطة بالمدة والوقت محدد جدا³.

¹ - سليم بوليبو، مرجع سابق، ص74.

² - أنظر، نبيل صقر، مرجع سابق، ص166.

³ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص261.

والتأخير من جانب آخر، يؤدي إلى فوات كسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشاحن، إذا ما تأخر الناقل عن تسليم البضاعة في ميعادها المقرر، الأمر الذي يلحق ضرر بالشاحن¹، وقد وضع المشرع الجزائري في المواد 805 و775 و771 من ق . ب . ج .

عن التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه.

وتنص المادة 771 من نفس القانون المذكور أعلاه على أنه :

"يحق للناقل الإختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير".

إستخلصنا من خلال نص المادة بأن الناقل مسؤولا عن كل تأخير في تسليم البضائع، كما يمكن له أيضا إعطاءه فرصة ثانية من أجل إستدراك التأخير والتعويض بإستبدال الناقل السفينة المعنية في العقد بإستبدالها بسفينة أخرى، وذلك حتى لا يتأثر ذلك على الوقت المتفق عليه بين الأطراف الذي يتم خلاله تسليم البضاعة في الوقت المحدد والمتفق عليه قانونا.

وقد وضع المشرع الجزائري حالتين عند عدم وصول البضاعة والتأخير عنها في نص المادة 805 من ق . ب . ج . وهي :

1- الوقت المتفق عليه بين الأطراف.

2- الوقت المعقول أو المناسب.

جاءت المادة 773 من نفس القانون على أنه :

¹ - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص131.

" يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الإتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل، وإذا إقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن¹، كما أنه يقع على عاتق المرسل إليه أو ممثله القانوني مطالبته للناقل بالتعويض لإخلاله بتنفيذ إلتزامه عبء إثبات عقد النقل، وأن الناقل لم يحم بتنفيذ إلتزامه أو قام به على نحو معيب وعلى أنه قد لحقته اضراراً.

فإذا أثبت المرسل إليه ذلك، كان هذا إثباتاً للخطأ العقدي، كما يثبت عدم إرتكابه للخطأ وذلك لأن يبذل العناية اللازمة لتفادي الأضرار الحاصلة بالبضاعة².

المطلب الثاني: ضمانات الوفاء بأجرة النقل

تقرر التشريعات المختلفة ثمة ضمانات يتمكن من خلالها الناقل من ضمان حقه في الحصول على أجرة النقل من الملتزم بأدائها سواء كان ضمان حقه في الحصول على أجرة النقل من الملتزم بأدائها سواء كان المرسل أو المرسل إليه، وتتجسد تلك الضمانات عموماً في حبس البضاعة محل عقد النقل لحين إستيفاء الأجرة وحق الإمتياز على ثمن تلك البضاعة³.

وتنص المادة 791 من ق. ب. ج على أنه:

"يترتب على إستلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى".

¹ - أنظر، للمادة 03 ف 01 و 02 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924.

² - سليم بودليو، مرجع سابق، ص 75.

³ - أسيل باقر جاسم، مرجع سابق، ص 239.

إن لا يحتاج الناقل إلى ضمانات عندما تكون الأجرة مستحقة الأداء في ميناء الشحن إذ يحصل عليها مقدما ، ولذلك أجاز للناقل بأن يحبس البضاعة إلى أن يحصل على أجرة النقل، وله أيضا حق إمتياز على البضائع المنقولة طبقا لما هو مقرر قانونا. ولقد أعطى المشرع الجزائري بعض التشريعات المقارنة للناقل البحري نوعين من الضمانات¹، وهما حق الحبس وحق الإمتياز لإستفاء الأجرة².

فمن خلال هذا المبحث نحاول أن نشرح شيء بالتفصيل عن كل عنصر على حدا من خلال تقسيمنا لهذا المبحث الثاني من الفصل الثاني إلى مطلبين، فالأول بعنوان حق الإمتياز وحق الحبس كضمان لضمانات الوفاء بأجرة النقل أما المطلب الثاني فخصناه إلى تقادم الأجرة .

وهذا ما نبينه كما يلي:

الفرع الأول: حق الإمتياز وحق الحبس.

قد منح المشرع الجزائري لمؤجر السفينة ضمانا لإستفاء الأجرة بحقين متميزين على البضاعة هما حق الإمتياز (أولا) وحق الحبس، والذي يكون في حالة الدفع عند الوصول لأنه لو كان الدفع في ميناء الإنطلاق فلا مبرر لهذه الضمانات (ثانيا) وذلك من خلال إتباع ما يلي:

¹ - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص190.

² - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص221.

اولا: حق الإمتياز.

يعرف الإمتياز عموما بأنه: "أولوية في إستفاء دين معين مراعاة لصفة ذلك الدين، وهو حق عيني تبغي يخول الدائن سلطة مباشرة على شيء معين بحيث يتمكن من إستفاء دينه من ثمن ذلك الشيء في أي يد يكون متقدما على الدائنين العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة"¹.

الإمتياز البحري يعطى للدائن الممتاز حق التتبع ، وحق الأفضلية .فحق التتبع يمكن الدائن من مطالبة كل من تنتقل إليه ملكية السفينة بدينه الممتاز المترتب على السفينة، أما بالنسبة لحق الأفضلية فيمنح للدائن الممتاز الأولوية في إستفاء دينه من قيمة السفينة وتوابعها بالنسبة إلى باقي الدائنين².

إلا أن هذا الإمتياز يقع في المرتبة الرابعة وتسبقه إمتيازات أخرى مثل المصاريف القضائية، ومصاريف الإسعاف والإنقاذ البحري، والمبالغ المستحقة عن الخسائر البحرية المشتركة، كما أن حق الإمتياز هذا يبطل إذا لم يرفع المطالب به الدعوى خلال 15 يوم من التفريغ وقبل أن تصبح البضائع المنزلة من السفينة في يد الغير شرعا³.

كما عرف المشرع الجزائري الإمتياز من خلال نص المادة 982 من ق. م على أنه:

" الإمتياز أولوية يقرها القانون لدين معين مراعاة" منه لصفته، ولا يكون للدين إمتياز إلا بمقتضى نص قانوني "

1 - أسيل باقر جاسم، مرجع سابق، ص244.

2- ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، أطروحة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، تاريخ المناقشة : 2021/09/22، ص ص 114 - 115.

3 - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص201.

- أنظر، وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص190.

كما أضافت المادة 645 من ق.ب. ج على أنه:

"يتمتع المؤجر بالإمتياز على البضائع لوفاء أجرة حملته والأعباء الأخرى المذكورة في عقد الإيجار".

من خلال هذين المادتين يتضح لنا بأن تقرير حق الإمتياز للمؤجر يتيح له عند بيع البضاعة أن يتقدم حسب مرتبته على غيره من دائني المستأجر أو دائني المرسل إليه على ثمنها في إقتضاء الحقوق¹.

وعليه إذا قام الناقل بإيداع البضائع لدى مكان أمين ورغم ذلك لم يدفع المرسل إليه أجرة النقل، فإن له أن يطلب بيع البضائع كلها أو جزء منها، فإذا تم البيع فإن له حق إمتياز على ثمن البضائع لإستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب ذلك.

وهذا ما نصت عليه المادة 795 من نفس القانون المذكور أعلاه على أنه:

"إذا لم تستجب البضائع التي وضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، خلال شهرين إبتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضاعة.

ويمكن كذلك بيع البضائع الغير مطالب بها قبل وضعها في المستودع وقبل إنقضاء شهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها.

¹ - ليندة أكلي، مرجع سابق، ص 115.

ثانيا: حق الحبس.

يمثل الحق في حبس البضاعة في الواقع أولى الطرق القانونية التي يسلكها الناقل عادة لغرض إستيفاء أجرة النقل من المرسل إليه في حالة إمتناع الأخير عن أداءها، ويعرف الحق في الحبس عموما بأنه:

"حق الدائن الذي يكون مدينا لمدينه في ذات الوقت بتسليم شيء معين بالإمتناع عن تسليم ذلك الشيء حتى ينفذ المدين إلتزامه الذي ترتب في ذمته بمناسبة إلتزام الدائن وإرتبط به"¹.

ولمؤجر السفينة حق حبس البضائع بسبب عدم دفع أجزتها مالم تقدم له كفالة وله أيضا أن يطلب إيداعها بين يدي شخص ثالث لغاية دفع أجرة السفينة، وأن يطلب بيعها إذا كانت عرضة لتلف وهذا ما جاءت به المادة 194 من ق. ب. أ.

كما يعتبر هذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة وفقا للمادة 272 من قانون الموجبات والعقود للقانون الأردني².

وقد حرص المشرع الجزائري على إلزام المرسل إليه بضرورة دفع الأجرة للحمولة كلما دفعها واجبا عند الوصول، بل ولم يكتفي بذلك وألزمه بدفع كامل المبلغ بقوة القانون³.

وعليه يحق للناقل حبس البضاعة المشحونة ضمانا لإستيفاء دين الأجرة، فيحق له الإمتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه حتى يستلم أجرة النقل وهذا ما بينته بالتفصيل المادة 200 من ق. م. ج.⁴

¹ - أسيل باقر جاسم، مرجع سابق، ص 239.

² - وهيب الأسير، مرجع سابق، ص 190.

³ - أنظر، المادتين 791 و 792 من ق. ب. ج.

⁴ - مريم درويش، مرجع سابق، ص 246.

من خلال ما سبق بيانه للمادة 200 من ق . م . ج ، فإن إستعمال الناقل لحقه في حبس البضاعة لإستيفاء أجره النقل المستحقة له يلزم عليه بالمحافظة على البضاعة أثناء وجودها عنده خلال فترة الإحتباس، كما يعد مسؤولاً مسؤولاً كاملة عن هلاكها أو تلفها أو ضياعها أو سرقتها... ما لم يثبت أن ذلك كان يسبب أجنبي لا بد له فيه، ويظل حق الحبس قائماً حتى يوفي المرسل إليه الأجره المستحقة كاملة¹.

الفرع الثاني : تقادم الأجره.

يختلف أحكام التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين الأخرى، وتجعل منه نظاماً قانونياً ذاتياً بتقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين، سواء كانت الدعوى من أجل المطالبة بمبلغ التعويض أو دفع القسط أو كانت دعوى المساهمة في الخسائر المشتركة أو التخلي أو رجوع المؤمن له على ميعاد التأمين البحري، ويتجلى الإختلاف في هذا الصدد في أكثر من جانب لا سيما مدة التقادم وأسباب وقف التقادم وإنقطاعها وتاريخ بدأ سريان التقادم².

حيث تنص المادة 218 ف 1 من ق. ب. أ على أن :

" الدعوى المتعلقة بأجره السفينة تتقادم بعد سنة من إنقضاء السفرة ، ولا يقوم هذا التقادم السنوي على قرينة الوفاء، بل على الرغبة في تصفية حسابات الرسالة البحرية بسرعة"³.

وتنص المادة 2219 من التقنين المدني الفرنسي على أنه:

" التقادم وسيلة لإكتساب أو التخلص بعد إنقضاء بعض الفترات من الزمن، وطبقاً للشروط المحددة قانوناً".

¹ -مريم درويش ، مرجع سابق ، ص 247.

² - علي نديم، مرجع سابق، ص111.

³ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص222.

فالتقادم المسقط الذي يعنينا هنا هو سقوط الحق نتيجة عدم تحرك صاحبه خلال زمن معين¹.

وهذا ما جاءت به المادة 20 من معاهدة هامبورغ²، على أنه:

"تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الإتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكم خلال مدة سنتين.

تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل تسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه. لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة، يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب، ويجوز إعادة تحديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.

الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن إنقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات.

على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها 90 يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة تسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه³.

¹ - علي نديم، مرجع سابق، ص ص 111 - 112.

² - أنظر، الإتفاقية الدولية لسنة 1979 حول البحث والإنقاذ في البحر، والمنعقدة في 27 أبريل 1979 بهامبورغ، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 82-340، المؤرخ في 13 نوفمبر سنة 1982، ج.ر، رقم 46، لسنة 1982.

³ - أشار إليها، مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 357.

من خلال ما سبق لنا تبيانه يمكننا أن نوضح ذلك بتقسيمنا هذا الفرع إلى ثلاثة عناصر فالأول نخصه لأساس ونطاق التقادم أما الفرع الثاني إلى مدة التقادم، وأخيرا آثار التقادم. وذلك بإتباع ما يلي:

أولا : أساس ونطاق التقادم على الأجرة

- أ: أساسه

نظم المشرع الجزائري الأحكام العامة للتقادم في المواد من 308 إلى 322 من ق. م. ج وضعت المادة 308 من نفس القانون إلى وجود حالات خاصة للتقادم بمقتضى أحكام خاصة، وهي تغلب على القواعد العامة كما هو الحال بالنسبة لتقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين¹.

حيث نصت المادة: 743 من ق . ب . ج على أنه :

"تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الكاملة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد ، بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين بإتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى"².

فهنا من خلال نص المادة بأنه يجوز للأطراف الإتفاق على زيادة المدة وإطالتها³.

¹ - علي نديم، مرجع سابق، ص112.

² - أنظر، نبيل صقر، مرجع سابق، ص ص 152- 153.

³ - أنظر، المادة 5 ف1 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924، فقد نصت على نفس ما جاءت به المادة 743 من ق. ب. ج، لأن المعاهدة إعتبرت التقادم بأن أساسه السرعة وأنه لا يقوم على قرينة الوفاء، لكنه يجوز تحديد الإتفاق.

ب: نطاق التقادم.

يسري التقادم الذي نصت عليه المادتان 743 و 744 من نفس القانون المذكور أعلاه على دعاوي المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها التي ترفع ضد الناقل البحري، ومن ثم يسري التقادم على الدعاوي التالية:¹

- دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل المطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وذلك خلال سنة تبدأ من تاريخ التسليم.

- دعوى الرجوع التي تخص المؤمن لتحصيل حقوقه في حدود المبلغ الذي سدده للمؤمن له وذلك حتى بعد إنقضاء أجل السنة المقررة لدعوى المرسل إليه على أن يكون في خلال 3 أشهر من اليوم الذي يسدد فيه رافع دعوى الرجوع (المؤمن) المبلغ المطالب به تعويضا عن الخسائر.²

ثانيا : مدة التقادم

تكون مدة التقادم وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 743 ف1 من ق . ب وهي سنة كاملة أي إثني عشر شهرا.

¹ - مراد بسعيد، مرجع سابق، ص 358.

² - نفس المرجع ، ص 361.

- أنظر، أيضا نص المادة 744 من ق. ب. ج .

- أنظر، المادة 314 من نفس القانون .

كما يجوز تمديد هذه المدة وهذا الترخيص يكون بالإتفاق القانوني بين الأطراف بعد وقوع الحادث، وتحسب هذه المادة بالتقويم الميلادي وبالأيام لا بالساعات، بحيث لا يحسب اليوم الأول ولا اليوم الأخير كمواعيد كاملة المدة¹.

وهذا ما وضعته المادة 742 من نفس القانون².

ولكل ما سبق فإن الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للبضائع سواءا في القانون البحري الجزائري أو بعض القوانين والتشريعات العربية أو معاهدة بروكسل لسنة 1924. تخدم مصلحة الناقل أكثر مما تخدم مصلحة الشاحن أو من يحل محله³، ولهذا سعى المشرع أن يوازن بين الناقل والشاحن لأن كل ما يقال قانونا وإتفاقا على الناقل يطبق بالضرورة على الشاحن بقوة القانون وهذا ما عمل عليه المشرع الجزائري.

ثالثا : آثار التقادم

طبقا لنص المادة 320 من ق. م. ج⁴، التي تقضي بأنه إذا تقادمت دعوى التأمين، أي إنقطعت المدة دون وقفه أو إنقطاعه ورفعت دعوى من طرف الدائن ضد المدين، يستطيع هذا الأخير التمسك بالتقادم المسقط أي الدفع بسقوط إلتزامه.

غير أن القاضي لا يستطيع إثارته من تلقاء نفسه، لأن الحق ليس من النظام العام ولمن تقرر لصالحه أن يتمسك به على مختلف مراحل الدعوى ما عدا أمام المحكمة العليا، لأنه يعتبر وجها جديدا لا يقند به أو لا يجوز إثارته لأول مرة أمام المحكمة العليا.

¹ - سليم بودليو، مرجع سابق، ص113.

² - تنص المادة 742 ق. م. ج على انه: "من التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه".

³ - سليم بودليو، مرجع سابق، ص 114.

⁴ - تنص المادة 320 ق. م. ج على أنه " يترتب على التقادم إنقضاء الإلتزام، ولكن يختلف في ذمة المدين إلتزام طبيعي وإذا سقط الحق بالتقادم تسقط معه ملحقاته ولو لم تكتمل مدة التقادم الخاصة بهذه الملحقات".

ومن أوجه آثار التقادم نذكر بعضها في:

- 1 - أن كل الدعاوى الناشئة من عقد التأمين البحري تتقادم بمدة قصيرة، وهي سنتين على خلاف الحالات الأخرى من التأمين فالتقادم يتم في فترة أطول.
 - 2 - إن النظام العام بالنسبة للتقادم لا يمس جميع أحكامه، ولكن يقتصر على مدة التقادم وعدم جواز التنازل عنه أو إختصاره في القواعد العامة.
- لكن القانون الفرنسي يجيز إختصار مدة التقادم، كما يعتبر هذا الأخير بأن هناك طرق أخرى خاصة لقطع التقادم كتعيين الخبير مثلاً¹.

¹ - علي نديم، مرجع سابق، ص 119.

خاتمة

خاتمة

بالإستناد إلى الدراسة والتحليل يتضح أن الحوادث البحرية تلعب دورا كبيرا في التأثير على أجرة النقل في عقد النقل البحري للبضائع .

إذن فإن تحسيس إجراءات السلامة وتعزيز التدابير الوقائية ، يمكن أن يقلل من هذا التأثير السلبي، كما يجب على الناقل البحري تطبيق المعايير الدولية للسلامة البحرية لتعزيزها والحد من تكاليف الخسارة .

من خلال ماسبق ذكره في خاتمة بحثنا هذا توصلنا إلى بعض نتائج نذكر منها مايلي :

- الحث على تقديم خدمة للإنقاذ لأشخاص عمل لا مقابل له، كون حياة الإنسان لا تقدر بثمن، في حين نجد أن الخدمات المقدمة في إطار إنقاذ الأموال عمل مأجور يقدم مقابلة بعد إتمام العملية.

- الحث على إستحقاق مكافأة الإنقاذ والمساعدة البحرية المرتبط بشروط أهمها تحقق النتيجة المرجوة من وراء تنفيذ عملية الإنقاذ البحري ليرتبط بمكان تنفيذ عملية الإنقاذ و جنسية السفينة.

- أن عقد النقل البحري للبضائع يكون دائما مرتبط بإصدار وثائق مكتوبة بين طرفيه تتمثل في سند الشحن ، الذي ألزم المشرع الناقل بتمكين الشاحن منه بعد تسليمه للبضائع لمحل نقل العقد الذي ينشأ بين طرفين هما الشاحن والناقل ويترتب على كل منهما التزامات في ذمة كليهما.

- تعد معاهدة بروكسل سنة 1910 نتائج جهود دولية لتوحيد المسائل المتعلقة بالتصادم البحري والخسائر البحرية ، وكذلك الإسعاف والإنقاذ البحري لحطام السفن .

- تبنت التشريعات والقوانين العربية والغربية موضوع أثر الحوادث البحرية في عقد النقل البحري للبضائع من مختلف القوانين والنصوص الداخلية من أجل تنظيميه.

- لا تثار مشكلة القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناجمة عن الحوادث البحرية حيث تظهر تعيين القانون الواجب التطبيق .

- إن عقد النقل البحري يتسم بالطابع الدولي ، لذا يتعين تنظيم أحكامه خاصة عند تنازع القوانين .
- كما يمكن لنا أن ندرج جملة من الإقتراحات أهمها :
- إعادة النظر في النصوص القانونية المفروضة على إثر الحوادث البحرية في عقد النقل البحري للبضائع والعمل على إزالة اللبس والغموض فيها .
- العمل على الحث للاهتمام بالقانون البحري والتخصص فيه من طرف الأساتذة وكذا من الطلاب تخصص القانون البحري .
- نقترح على المشرع الجزائري إعادة النظر في أحكام تقنين القانون البحري الجزائري بما يتماشى وأحكام القوانين الدولية .
- وضع حلول وتوحيد للمسائل التي لا زالت عالقة ولم تعالج بوضع معاهدة جديدة أو القيام بتعديلات على المعاهدات السابقة .
- على المشرع أن يجدد القواعد القانونية باستمرار ، لأن التجارة البحرية تتميز بالتجديد أمام التطور العلمي ، والتقني والصناعي المتزايد ، والإنتفاح على الأسواق الدولية من أجل نقل مختلف البضائع ، وتحسين المعاملات الداخلية والخارجية لها .
- إعطاء فرصة لتمكين الأطراف من عرض نزاعاتهم على القضاء ، وذلك برفعها على إحدى المحاكم المحددة قانونا ويمكنهم من الاتفاق على عرض نزاعهم على التحكيم .
- المطالبة بإنشاء محاكم خاصة للنظر في المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية .
- نقترح على المشرع الجزائري صدور قانون بحري موحد للتجارة البحرية يتفق مع القواعد الدولية ويأخذ بملامح هذه الدراسة ، ووصولاً لهدف التقنين العربي الموحد في مجال القانون البحري ، ويلبي المقتضى الإقتصادي العربي بصفة عامة .
- الحث على إفراد المشرع الجزائري لمدة التقادم خاصة لدعوى المطالبة بالوفاء بحصة المساهمة في تسوية الخسائر البحرية المشتركة ، وأن تكون المدة سنتين تبدأ سريانها بصدور قرار المحكمة المختصة بالتسبيق على التسوية أو إصدار قرار خاص بها.

- نقترح إنشاء لجنة وطنية لتطوير نصوص التشريعات البحرية في الجزائر ، بحيث يشارك في عضويتها أساتذة وباحثون وقضاة مختصين في مجال القانون البحري.
- على المشرع الجزائري تعديل أحكام القانون البحري الجزائري في النصوص القانونية وخاصة تطبيق المادة 830 ق . إ . م . إ . وإعادة النظر في المادة 575 من القانون البحري الجزائري .
- نقترح كما عمل المشرع على تعديل القانون 05/22 المتضمن المحاكم التجارية المتخصصة بتعميم قوانين تخص أحكام القانون البحري في مختلف المجالات البحرية كمثال الحوادث البحرية.
- حث المشرع الجزائري على تشكيل محاكم بحرية متخصصة للنظر بالفصل في منازعات الحوادث البحرية.

الملاحق

الملحق 01

ملحق 01
Skikda le,03.11.2022

**A Monsieur le Directeur Général de l'Entreprise Portuaire de Skikda,
S/C De la voie hiérarchique.**

Objet : Rapport d'information C/F TASSILI II

J'ai l'honneur de venir par le présent rapport porter à votre connaissance ce qui suit :

Ce jour, le 02.11.2022, lors de l'accostage du C/F TASSILI II au poste à quai N5AP assisté par le pilote de service Mr. BADJI ABDELAZIZ par 02 deux remorqueurs R/R SKIKDA et R/R MAZAFRAN 5, le dit navire a subi un problème technique qu'il a empêché de battre en arrière malgré que l'ancre Bâbord mouillée pour stopper le navire il continue d'avancer avec la même allure et heurte le quai par le bulbe entre le poste N6/7AP. les dégâts occasionnés par cet incident sont les suivants :

Dégâts apparents coté quai :

- Endommagement d'environ 02 deux mètres de largeur au niveau du quai N7AP.
- La partie submergée du quai nécessite une reconnaissance sous-marine pour déterminer les dégâts non apparents.

Dégâts apparents coté Navire :

- Enfoncement au niveau du bulbe d'étrave avant coté Tribord sur une surface d'environ 2M²
- Un léger enfoncement sur le bulbe arrière.
- Froissement de la tôle sur l'arrière de la porte avant.
- La porte avant reste verrouillée en position fermée suite au choc.

Aucun impact sur la vie humaine ni l'environnement a été enregistré.

A signaler que pour faire débarquer les passagers et les véhicule a bord par la porte arrière, le navire a effectuer un mouvement de bord sur bord et a accosté Bâbord à quai au poste N5AP

A rappeler que Le C/F TASSILI II à son bord 279 passagers et 213 véhicule. Commandé ce jour par le sieur. BENAMGHAR MOKRANE capitaine de 1^{er} classe de la navigation maritime, ayant pour port d'attache ALGER et de dimension de 146,5 mètres de longueur sur 24 mètres de largeur, immatriculé sous le numéro OMI : 9265419, jaugeant Brut 20024tx et 7858tx Net. Appartenant à la compagnie Algérie-Ferries, dont le siège social est située à 05 et 06 Rue Nehru Alger. Et consigné par l'agence de consignation ENTMV et assuré par l'agence d'assurance CAAT du 01/07/2022 jusqu'au 30.06.2023 mode de risque couverts (Tous Risques). Ledit navire est construit en 2004.

Pour des raisons de sécurité il a été décidé la création d'une commission mixte regroupent les services et les autorités compétentes dans le domaine de faire immobiliser le Navire au port de Skikda, et faire rappeler un autre à savoir le C/F EL DJAZAIR II pour le voyage retour Skikda-Marseille programmé selon les premières estimations pour le 05.11.2022.

Chronologie des événements :

Le 01.11.2022 :

- 12H12 appareillage du port de Marseille a destination port de Skikda.

-Le 02.11.2022 :

-07H00 arrivé sur rade de Skikda.

-08H00 Pilote de service à bord.

-08H10 entrée à la passe.

- 08H15 le C/F TASSILI II heurte le quai par le bulbe.

- 08H50 Accostage Tribord à quai N5AP.

- 09H50 changement de position de Tribord à Bâbord a quai au même poste N5AP.

- 13H30 Le plongeur M. BOUGHAOUAS effectue une reconnaissance sous-marine au niveau de l'endroit du quai touché pour déterminer les dégâts non apparents sur l'infrastructures.

Le 03.11.2022 :

Les autorités compétentes et les services concernés décident pour des raisons sécuritaires liée au Navire qu'il reste à l'intérieure du port et sera remplacé par Le C/F EL DJAZAIR II temps estimé d'arrivée au port de Skikda le 04.11.2022 à 06H30.

18h00 : début de mouvement du C/F TASSILI II du quai N5AP au quai N10AP.

NB : (toutes les heures de ce rapport sont indiquées en heures GMT+1).

Je vous transmets ce rapport pour servir à toute fin utile.

ملحق 02

REPUBLIQUE TOGOLAISE
TRAVAIL - LIBERTE - PATRIE



TOGOLESE MARITIME AUTHORITY'S
INTERNATIONAL SHIP REGISTRY

Whereas, the Maritime Authority of the Government of the Republic of Togo, has considered and approved the application submitted to the Ship Registrar of the Togolese International Ship Registry, for the permanent registration of the ship (particulars) (see below), in accordance with the applicable provisions of the Togolese Merchant Shipping Act for vessels engaged in international voyages.

CERTIFICAT DE PAVILLON PERMANENT CERTIFICATE OF REGISTRY

Certificate Number: TG/PR/133-M/517/12

IMO NUMBER: 8008110	OFFICIAL NUMBER: TG-0100HL	
PORT OF REGISTRY: LOME	CALL SIGN: 5VF84	

This office under the Authority granted by the Togolese Maritime Administration, and according to the requirements of the Togolese Merchant Shipping Act, has permanently registered the vessel, whose particulars are described here below:

GENERAL DATA

NAME OF SHIP: LOSTA	OWNER/SHIPPER: EVA OVERSEAS LTD. SA (HONG KONG)
NAME OF OWNER: GENERAL COMMISSIONER/AGENCY	
NAME OF BUILDER: COLOMEL CASTANO JOY-GALLE IN-ORCA TREREGION SA S.R.L. HONOLULU, CA	
YEAR BUILT: 1991	TYPE OF HULL: STEEL
YEAR OF REGISTRATION: 2017	PLATE AND YEAR OF BUILT: 5VF84 - 1991
PLATE NUMBER: 5VF84	
PLATE LETTERS: 5VF84	

SHIP'S MAIN PARTICULARS

GROSS TONNAGE: 490	NET TONNAGE: 215	NUMBER OF DECKS: 04(5)
PRINCIPAL LENGTH: 100.02 M	BREADTH: 14.00 M	DEPTH: 2.90 M

MAIN PARTICULARS OF MAIN ENGINE

NUMBER OF ENGINES: ONE	ENGINE'S OUTPUT: 3815 kW
PLATE: DATE OF BUILT: JANUARY 1991	ENGINE'S MAKERS: HARMER DIESEL WORKS LTD.

This certificate is issued on the 25th day of the month JULY of the year 2017 under Maritime Authority of the Government of the Republic of Togo and is valid in Permanent.



Ship Registrar
Medawar



Director

Form No. 1001 - F/PT/2012/176 - Rev. 04/01/12

الملحق 03

ملحق 02

Skikda, le 10.10.2012

A MONSIEUR LE DIRECTEUR DE LA CAPITAINEURIE
S/c de la voie hiérarchique

Objet : Rapport d'accident.

J'ai l'honneur de venir par le présent rapport vous informer de ce qui suit :

De service le 10.10.2012 à 19h30, Lors de la manœuvre d'appareillage du M.V PIRIN au poste N12.AP, navire battant pavillon malta, jaugeant brut13965 mt, jaugeant net 7244 mt, assuré auprès de la compagnie d'assurance WEST OF ENGLAND sous le n° de police 290123, , armé par GEORGI MARITIME LTD, commandé par le sieur MARINOV MARIN POLIMENOV, né le30.12.1960 varna, Bulgarie, immatriculé sous le numéro OMI 9381861, ce dernier a heurté le navire M/V IMPERIUS accosté au poste N13.AP, battant pavillon CYPRUS jaugeant brut 15934 mt , jaugeant net 9568 mt, assuré auprès de la compagnie d'assurance SKULD sous le numéro de police 20526742, armé par AUSTRAL SHIPPING LTD , commandé par le sieur KOUTSOKERAS DIMITRIOS né le 20.06.55 HELLENIC, immatriculé sous le numéro OMI 9159062, lui causant un enfoncement de 04 mètres, coté avant tribord.

Je vous transmets ce présent rapport pour servir à toute fin utile.

L'OFFICIER DE PORT

الملحق 04

No: 392399



Certificate of Entry

The undermentioned ship is entered in NorthStandard EU Designated Activity Company on the terms and conditions set out below, and in accordance with the articles and the rules from time to time in force, and the terms of any circulars which have been or may be issued pursuant to the rules, for the period of insurance stated below unless lost, sold or withdrawn in accordance with the rules. Attention is drawn to Rule 1.5.2 concerning excluded provisions of the Insurance Act 2015.

Ship	IMO Number	GT	Flag
YPAPANTI	9693082	62,388	Malta

MEMBER: Zante Shipping Limited

INTEREST: P & I

POLICY YEAR: 2024

PERIOD OF INSURANCE: noon GMT 20 February 2024 to noon GMT 20 February 2025

PORT OF REGISTRY: Valletta

NAME AND FULL ADDRESS OF THE PRINCIPAL PLACE OF BUSINESS OF THE REGISTERED OWNER: Zante Shipping Limited, 147/1 St. Lucia Street, Valletta, VLT 04, Malta

EVIDENCE OF INSURANCE

This certificate of entry is evidence only of the contract of indemnity insurance between the above-named member and the club and shall not be construed as evidence of any undertaking on the part of the club to any other party.

In the event that the member tenders this certificate as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, this is not to be taken as any indication that the club thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The club does not so consent.

NorthStandard EU DAC | Fitzwilliam Hall | Fitzwilliam Place | Dublin | D02 T292 | Ireland

Telephone: +353 1576 7335 | Email: enquiries@north-standard.com

Registered in Ireland No. 628193 | Registered office above. VAT No. IE 358 4748 B4.

Authorized and regulated by the Central Bank of Ireland.


For office locations and contact details, please visit: www.north-standard.com

Directors: D Bruce (British), P Jennings (British), R Panagiotis Ince Coleman (British), P Shaker (British), C Somers, M Thompson (British), J Tynell

19/01/2024

NorthStandard	
CLASS	PROTECTION & INDEMNITY
STANDARD RISKS COVERED	<p>P&I risks in accordance with the rules.</p> <p>Wreck liabilities in accordance with rule 3.11.</p>
SPECIAL RISKS & ADDITIONAL TERMS	<p>In accordance with rule 1.3, cover includes:</p> <p>MARITIME LABOUR CONVENTION Liabilities in accordance with the terms of the club's Maritime Labour Convention extension clause 2024.</p> <p>CREW EXTENSION Repatriation expenses and compensation for crew as provided by articles 69, 75 and 76 of the Greek Code of Private Marine Law but excluding those liabilities that arise from normal running operations.</p> <p>MINOR RE-ROUTEING AND DELAYS Liabilities arising out of minor re-routeing and delays to pick up stores or spare parts, to make crew changes, to sample oil cargo and to pick up bunkers, providing the ship is not delayed for more than twelve hours.</p> <p>P&I WAR RISKS P&I war risks in accordance with the terms of the club's P&I war risks clause 2024. Notwithstanding clause 6, but subject always to clause 1.2, of the club's P&I war risks clause 2024, cover also includes liability for bio-chemical risks in accordance with the terms of the club's bio-chemical risks inclusion clause 2024. A portion of this cover for certain ships is provided pursuant to the requirements of the Terrorism Risk Insurance Program Reauthorization Act 2007. Notice of the availability and details of this cover was included as part of the initial coverage cost quotation provided by the club. The portion of club coverage costs attributable to the cover made available for relevant ships is US\$0.0025 per entered ton.</p>
DEDUCTIBLES	<p>The member is to bear the following deductibles:</p> <p>US\$ 18,000, each single voyage, in respect of cargo claims arising under rules 3.13 and 3.14;</p> <p>US\$ 18,000, any one event, in respect of all other claims.</p> <p>These deductibles shall also apply to fees, costs and expenses.</p>

19/01/2024


NorthStandard

LIMITS OF COVER The club's liability is limited in accordance with the rules unless limited to a lesser amount in this certificate of entry. Such limit(s) shall apply in the aggregate in respect of the member and any other person entitled to claim under the rules, any one event, including legal and survey fees and expenses. In relation to recovery by a charterer, whether under a charterer's entry or where a charterer is an insured party, where any limit stated in this certificate exceeds the charterers' limit set out in rule 6.9, the latter limit shall always apply.

P&I war risks clause 2024: US\$ 500m, subject to the following:- liabilities incurred whilst the ship is transiting and/or calling within waters set out in paragraph 9.3: US\$ 80m sublimit.


Bio-chemical risks inclusion clause 2024: US\$ 30m
Oil pollution claims arising under rule 3.8: US\$ 1bn

INFORMATION **CLEAN / DIRTY**

 The ship may trade either persistent oil or non-persistent products as cargo. The ship will be rated from attachment as a persistent oil ('dirty') tanker unless declared and warranted otherwise.


 If the ship will trade non-persistent ('clean') products, the member must inform the managers in arrears and provided the ship operates in that mode for a minimum period of 30 consecutive days, the clean tanker reinsurance rate will apply for that period or periods and the relevant premium reduction will be applied. Any declaration of clean trading and application for return premium must be made no later than three months after the end of the policy year in question.

NorthStandard EU DAC



William Robinson

392399


NorthStandard

SUMMARY OF COVER

CERTIFICATE OF ENTRY - OWNER'S ENTRY

Ship: **YPAPANTI**

Club: NorthStandard EU Designated Activity Company

Member: **Zante Shipping Limited**

This document confirms that the following risks are included in the cover provided by the contract of insurance evidenced by the Certificate of Entry numbered above and that they are covered in accordance with the terms set out in that contract.

Risks covered:

- Oil Pollution
- Wreck Removal

This document is intended purely as a summary of some of the principal risks covered and does not constitute a contract of insurance and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the club to any other party.

In the event that a member tenders this summary as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this summary by the member is not to be taken as any indication that the club thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The club does not so consent.

NorthStandard EU DAC | Fitzwilliam Hall | Fitzwilliam Place | Dublin 1 D02 T292 | Ireland
Telephone: +353 1576 7335 | Email: enquiries@north-standard.com
Registered in Ireland No. 628181; Registered office address: VAT No. IE 358 4746 BH.
Authorised and regulated by the Central Bank of Ireland.
For office locations and contact details, please visit: www.north-standard.com
Directors: D Bruce (British), P Jennings (British), R Panagiotidis (nee Coleman) (British), P Shirke (British), C Somers, M Thompson (British), J Tyrrell

19/01/2024

Page 4

قائمة المصادر و المراجع

قائمة المصادر و المراجع

• المصادر

أولاً: النصوص القانونية

1- الإتفاقيات الدولية :

1. معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية في 23 سبتمبر 1910، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ الموقعة ببروكسل، عاصمة بلجيكا، في 23/09/1910 .
2. معاهدة بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في : 25 أغسطس 1924 ، المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-76 و إنضمت إليها الجزائر بموجب 64-71 المؤرخ في 02 / 03 / 1964 ، ج . ر ، رقم 28 لسنة 1964 .
3. الإتفاقية الدولية لسنة 1979 حول البحث والإنقاذ في البحر، والمنعقدة في 27 أبريل 1979 بهامبورغ، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 82-340، المؤرخ في 13 نوفمبر سنة 1982، ج.ر، رقم 46، لسنة 1982.

2- النصوص القانونية العربية .

- قانون التجارة البحري، رقم 35 لسنة 1983 المعدل .
- قانون التجاري البحري السوري، رقم 86 لسنة 1950.
- قانون التجاري اللبناني، رقم 08 لسنة 1947 الناقد .
- قانون التجارة البحري المصري، رقم 08 لسنة 1990 .
- قانون بحري تجاري، رقم 13 لسنة 1962.

3- النصوص القانونية الوطنية.

- القوانين و الأوامر

- القانون 90 / 30 المتعلق بالأحكام الوطنية الجزائرية الصادر بتاريخ 01 ديسمبر 1990 ، ج . ر . ج . ج ع 52 ، الصادر 01 ديسمبر 1990 .
- القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل و المتمم للأمر 76 -80 المؤرخ في 23 أكتوبر 76 19 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر، ع 46 المؤرخ 18 أوت 2010.
- القانون رقم 79 لسنة 1961 ، المتعلق بشأن الكوارث البحرية والحطام، الصادر بتاريخ 05 جوان 1961 بمصر، أشارت إليه : إيمان الجميل، مرجع سابق، ص.165
- القانون 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني.

- الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ 6 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات ، الصادر ج .ج . ج ، لسنة 1995 رقم 13 ، المعدل والمتمم .الصادر ج .ج . ج ، لسنة 1995 رقم 13 ، المعدل والمتمم .
1. الامر 76-80 ، المؤرخ في 29 شوال 1396هـ، الموافق ل 23 أكتوبر 1976 ، المعدل والمتمم بالقانون 05-08 والمتضمن القانون البحري الجزائري ، ج، العدد 47 ، المؤرخ في 25 يوليو 1998.
- المراسيم:
5. المرسوم الرئاسي 385-11 المؤرخ 23 في نوفمبر 2011، المتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية للإتقاد ، لندن بتاريخ 23 أبريل 1989، ج.ر.ع 64 الصادرة في 27 نوفمبر 2011.

المراجع باللغة العربية

ثانيا :الكتب

1. أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
2. إيمان آلجميل، الحوادث البحرية، (التصادم البحري، الإنقاذ البحري، الخسارات البحرية المشتركة، الشحط والجنوح، الحريق، الحطام)، الطبعة 1، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2012.
3. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة ، مصر 2008.
4. طالب حسن موسى، القانون البحري ، ط 1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، الأردن، 2004.
5. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2007.
6. عادل علي المقدادي، القانون البحري ، طبعة 5، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الاردن، 2011.
7. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية،(دراسة مقارنة) ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2014.
8. العربي بوكعبان ، الوفاى فى القانون البحري ، دار هومة للطباعة والنشر، عين مليلة الجزائر ، طبعة 2020 .
9. علي بن غانم ، " التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني ، دراسة مقارنة ، طبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون ، الجزائر، 2005 .
10. كمال عليوش قربوع ، التحكيم التجاري الدولي فى الجزائر، طبعة 4 ، بوساحة للطباعة و النشر، سوق أهراس ، الجزائر ، 2017 .

11. ماهر الشريف محمد ، إدارة النقل البحري "التجارة الخطية" ، دار الجامعة للنشر والتوزيع ، الإسكندرية ، مصر ، 2006 .
12. محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، الجزائر، 2010.
13. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، طبعة 2003.
14. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993.
15. محمود شحماط ،الموجز في القانون البحري ، دار بلقيس ، دار البيضاء ، الجزائر 2014.
16. محمود مختار أحمد بريري ، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر، 2002.
17. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، طبعه 2006.
18. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر العربي الجامعي، الإسكندرية، مصر طبعة 2007.
19. مصطفى كمال طه، القانون البحري، (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة و النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، مصر، 1998.
20. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارض، الإسكندرية، مصر 1994.
21. نبيل صقر، القانون البحري نسا و تطبيقا، دار الهدى للطباعة و النشر، عين مليلة الجزائر، طبعة 2008.
22. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية لنشر والطباعة، بيروت، لبنان، 2008.
23. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، 2001.
24. هشام علي صادق ، تنازع القوانين ، مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة ، منشأة المعارف ، مصر، 2002 .
25. هشام فرعون ، القانون البحري ، ط2، المديرية المكتبية للمطبوعات الجامعية ، حلب ، سوريا ، 1985 .
26. وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.

ثالثا : الرسائل و المذكرات.

أ- أطروحات الدكتوراه

1. سعاد حسان، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، (التصادم و المساعدة و الإنقاذ البحريين) ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، تخصص القانون البحري و النقل كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، السنة الجامعية 2018 - 2019 .
2. سهام بو كلاب، التأمين البحري على السفينة و البضائع، أطروحة دكتوراه في الطور الثالث ل.م.د."، تخصص قانون التأمينات، بكلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة الإخوة محمود منتوري-1- قسنطينة، السنة الجامعية 2017-2018.
3. ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، أطروحة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، تاريخ المناقشة: 2021/09/22.
4. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون البحري والاتفاقيات الجزائرية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.

ب- رسائل الماجستير

1. خالد عباس ، أحكام عقد إستئجار السفن في التشريع البحري الجزائري ، مذكرة ماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية ، كلية الحقوق ، جامعة وهران 2012 .
2. سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة باجي مختار عنابة، 2000.

ج- المحاضرات

1. أحلام نظور، محاضرات في مادة القانون البحري، أقيمت على طلبة السنة الثالثة قانون خاص، بكلية الحقوق و العلوم السياسية 1955، سكيكدة، السنة الجامعية 2020 -2021.
2. خير الدين فنطازي، محاضرات موجهة للطلبة السنة الثالثة قانون خاص بعنوان: القانون البحري، بكلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، السنة الجامعية 2020-2021، منشورة.

3. سميحة القيلوبي، محاضرات أقيت على طلبة الماجستير بكلية الحقوق، بعنوان: دروس في القانون البحري، جامعة فؤاد الأول، القاهرة، مصر، السنة الجامعية 2011-2012، منشورة.

4. عبد القادر البقيرات، القانون البحري، محاضرات ملقاة على طلبة السنة الثالثة، قانون خاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، بن عكنون، جامعة الجزائر1، السنة الجامعية، 2014_2015 منشوره.

5. محمود مختار بريري ، محاضرات في القانون البحري، أقيت على طلبة الماجستير، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة ، مصر، 2012-2013، منشورة .

رابعاً : المقالات

1. مريم درويش، الإلتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص243.

2. عبد الكريم بوقادة ، مدى إعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية ، مجلة جزائرية للقانون البحري والنقل ، عدد 5 ، منشورات مخبر القانون البحري والنقل ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2017 ، ص265 .

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

.....	شكر و تقدير
.....	إهداء
.....	إهداء
.....	قائمة المختصرات باللغة العربية
1.....	مقدمة
5.....	❖ الفصل الأول: الحوادث البحرية في عقد النقل البحري للبضائع.
8.....	❖ المبحث الأول: التصادم والخسائر البحرية المشتركة.
9.....	المطلب الأول: التصادم البحري.
9.....	أولاً: تعريف التصادم البحري في اللغة والإصطلاح.
11.....	ثانياً : تعريف التصادم البحري لدى الفقه
13.....	ثالثاً: تعريف التصادم البحري وفقاً لإتفاقية بروكسل 1910 وبعض التشريعات.
14.....	رابعاً: تعريف التصادم البحري في القانون الجزائري وبعض التشريعات.
15.....	الفرع الثاني: شروط التصادم البحري.
16.....	أولاً : أن يحصل إرتطام بين منشأتين بحريتين.
17.....	ثانياً : صفة المنشأتين.
18.....	ثالثاً: أن يكون هناك إرتطام مادي.
19.....	الفرع الثالث: أنواع التصادم البحري.
19.....	أولاً: التصادم القهري.
20.....	ثانياً: التصادم المشتبه في سببه.
21.....	ثالثاً: التصادم الناشئ من جانب واحد.
23.....	رابعاً: التصادم الناشئ بخطأ مشترك بين السفينتين.
24.....	المطلب الثاني : الخسائر البحرية المشتركة .
25.....	الفرع الأول : تعريف الخسائر البحرية المشتركة.
26.....	أولاً : تعريف الخسائر البحرية المشتركة من الناحية اللغوية والإصطلاحية
28.....	ثانياً : تعريف الخسائر البحرية المشتركة في الفقه.

29	ثالثا: تعريف الخسائر البحرية المشتركة في القانون الجزائري وبعض التشريعات.
30	الفرع الثاني : شروط الخسائر البحرية المشتركة.
34	الفرع الثالث : أنواع الخسائر البحرية المشتركة .
34	أولا : الخسائر المادية.
37	ثانيا : النفقات النقدية.
40	الفرع الرابع: إثبات الخسائر البحرية المشتركة.
41	أولا : تحديد خسائر الأضرار وخسائر النفقات.
41	ثانيا : الشروط العامة لتحقيق الخسائر البحرية المشتركة .
42	ثالثا : تسوية الخسائر البحرية المشتركة.
43	المبحث الثاني : الإسعاف والإنقاذ البحري وإنقاذ حطام السفن.
44	المطلب الأول : الإسعاف والإنقاذ البحري .
44	الفرع الأول : تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري .
45	أولا : مفهوم الإسعاف والإنقاذ البحري . (المساعدة)
46	ثانيا : تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري في الفقه.
46	ثالثا : تعريف الإسعاف والإنقاذ البحري في القانون الجزائري وبعض التشريعات.
48	الفرع الثاني : شروط الإسعاف والإنقاذ البحري .
50	الشرط الثالث : أن تكون السفينة في حالة خطر.
51	الفرع الثالث : مكافأة الإنقاذ البحري .
53	المطلب الثاني : إنقاذ حطام السفن.
55	الفرع الأول: ماهية وأنواع الحطام البحري .
56	الفرع الثاني : أحكام الحطام البحري
58	الفرع الثالث : حقوق منقذ أو مكتشف الحطام.
61	الفصل الثاني: ماهية أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل للبضائع
62	المبحث الأول: مفهوم الأجرة
63	المطلب الأول: تعريف الأجرة
64	المطلب الثاني : تعيين الأجرة والعوامل المؤثرة في تحديدها
67	المبحث الثاني : أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل.
67	المطلب الأول: أثرها على أجرة النقل

68	الفرع الأول: هلاك البضائع.....
72	الفرع الثاني: تلف البضاعة.....
74	الفرع الثالث: تأخير البضاعة .
77	المطلب الثاني: ضمانات الوفاء بأجرة النقل.....
78	الفرع الأول: حق الإمتياز و حق الحبس.....
82	الفرع الثاني : تقادم الأجرة.....
82	أولا : تقادم الأجرة.....
84	أولا : أساس ونطاق التقادم على الأجرة.....
85	ثانيا : مدة التقادم.....
86	ثالثا : آثار التقادم.....
88	خاتمة.....
92	ملاحق
101	قائمة المصادر والمراجع _.....