

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

عقد القطر البحري

من تقديم الطالبين:

- صهيب بوترة

- أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله

تحت إشراف:

- أ. منال بوقرقور

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ/ حنان رميتة	أستاذة مساعدة	رئيسا
أ/ منال بوقرقور	أستاذة مساعدة	مشرفا ومقررا
أ/ كوثر قنطار	أستاذة مساعدة	مناقشا

دورة جويلية 2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

يفيـض من الحب والتقدير أن نتقدم بخالص الشكر والامتنان للأستاذة المشرفة بوقرقور منال على ما بذلت من جهد وتحملت من مشقة جعلها الله في موازين حسناتها وقد حررت هذه السطور بلسان الإمكان لا بقلم التبيان نسأل الله عز وجل أن يجعلنا وإياها من أهل القرآن الكريم وأن يرزقنا وإياها الفردوس الأعلى من الجنان. أوجه شكرنا الخالص أيضا لكل أساتذتنا الذين تشرفنا بتعلم على أيديهم كما لا يفوتني ان أشكر أعضاء لجنة المناقشة:

الأستاذة: رميـة حنان

الأستاذة: حاجي كريمة

على كرم تلبية الدعوة وتشريفي بحضورهم والإصغاء إلى ملاحظاتهم وتوجيهاتهم. ننهي بتوجيه الشكر إلى كل من ساهم وساعد وشارك في بلورة هذا العمل من قريب أو بعيد حتى اكتملنا هذه الصورة.

بارك الله في الجميع

الطالبين: صهيب - أشرف

إهداء

مرت قاطرة البحث بكثير من العوائق، ومع ذلك حاولت أن أتخطاها بثبات بفضل من الله ومنه.

إلى صاحب السيرة العطرة والفكر المستنير، فلقد كان له الفضل الأول في بلوغي التعليم العالي والذي الحبيب أطال الله في عمره.

إلى من وضعتني على طريق الحياة وجعلتني ربط الجأش وراعتني حتى صرت كبيرا أُمي الغالية طيب الله ثراها.

إلى جدتي شرقي ربيعة أسأل الله أن يتغمد روحك وأن يرحمك برحمته الواسعة لطالما رسمت لي الطريق بدعواتك التي كانت السراج المستقيم.

إلى إخوتي، من كان لهم بالغ الأثر في كثير من العقبات والصعاب، إلى جميع أساتذتي الكرام، ممن لم يتوانوا في مد العون لي.

الطالب/ أحسن جاب لله أشرف عبد المجيد

إهداء

إلى النجم الساري في سما أفقي إلى الغالي الذي سكن أعماقي إلى منبع
الخير الدافق وإلى الحنان الوافر، إلى المربي الفاضل الذي نسج لي طريق
النجاح في حياتي إليك أيها الوالد الحبيب... أشكرك شكرا لا حد له، فقد
ربيتني أحسن تربية وأعنتني في إكمال دراستي، واهتمت في شؤني وعطرت
لي كل حياتي، فأسأل الله أن يبارك في حياتك وأن يطيل في عمرك.

إلى من ملكت حواسي وإحساسي واحتوت عقلي وأفكاري وهامت بها نفسي
وأنفاسي إلى الحب الصادق والمربية الفاضلة، والشمس الوضاعة التي أنارت
لي دروب النجاح في الحياة، إليك أيتها الوالدة الحبيبة... أشكرك شكرا لا
حد له، فقد ربيتني أحسن تربية وأعنتني في إكمال دراستي اهتمت بي في
كل شؤني، فأسأل الله أن يبارك في حياتك وأن يشفيك من المرض والسقم.

إلى جدتي بوترة ربيعة أسأل الله أن يتغمد روحك وأن يرحمك برحمته
الواسعة لطالما رسمت لي الطريق بدعواتك التي كانت السراج المنير.

إلى إخوتي: هارون، نجلاء، لامية.

الطالبة/ بوترة صهيب

قائمة المختصرات:

ق م.....القانون المدني.

ق إ م إ.....قانون الإجراءات المدنية والادارية.

ق ت.....القانون التجاري.

ق ب ج.....قانون بحري جزائري.

ص.....صفحة.

ط.....طبعة.

ف.....فقرة.

د س ن.....دون سنة نشر.

د د ن.....دون دار نشر.

د ط.....بدون طبعة.

ج ر.....الجريدة الرسمية.

د م ن.....دون مكان النشر.

مقدمة

للبحر أهمية عظيمة بالنسبة للمجتمع الإنساني، بحيث يمثل وسيلة التعارف والالتقاء والاتصال بين مختلف أجناس العالم وأيضاً يعتبر عصب المبادلات التجارية وخزناً هائلاً لما يحتويه من الثروات والموارد الطبيعية، حيث تتم فيه مختلف النشاطات الاقتصادية التي تؤدي بالنهوض وتقدم الدول من خلال تحقيق الربح الهائل، وهذه الأنشطة التي تتم عبر البحر تحتوي على جانب واسع من مجموع باقي الأنشطة الاقتصادية بدرجة عالية خاصة تلك الدول الصناعية الكبرى المطلة عليه، والتي تمثل حركة التجارة البحرية ركيزة أساسية للعديد من الصناعات فيها.

إن الحديث عن النشاط البحري يقودنا بالضرورة إلى الحديث عن الملاحة البحرية، والتي تنقسم إلى ملاحية الرئيسية وملاحية عامة وملاحية مساعدة، ويقصد بالملاحية المساعدة الملاحة التي تقوم بها بعض السفن لمساعدة السفن الرئيسية، قصد تحقيق أغراضها التجارية، ويتعلق الأمر بمراكب القطر والإرشاد والإنقاذ.

فإن عمليات استغلال السفن البحرية تتمثل أساساً في مباشرة الملاحة في مجال نقل الأشخاص والبضائع وعمليات النقل هذه تحتاج إلى مساعدة وعون صادر من سفن أخرى تباشر الملاحة البحرية المساعدة سواء كانت قطراً أو إرشاداً، فقد تكون بحاجة للجر والسحب خاصة عند دخول الموانئ أو عند خروجها منها أو أثناء تحركها، نظراً لما تحتاجه من قوة دفع قد تتجاوز قوتها الذاتية.

فعملية القطر تقوم بها في الغالب سفن متخصصة معدة لهذا الغرض وتختلف الخدمات التي تؤديها سفن القطر، فقد يكون الهدف منها مساعدة سفينة على الرسو بمحاذاة أرصفة الميناء وهو ما يسمى بالترافي، وقد يكون القصد منها سحب السفن التي تتعطل في عرض البحر أو في داخل الموانئ ونقلها إلى أماكن آمنة لها، ولغيرها من المنشآت البحرية الموجودة.

وقد تهدف عملية القطر إلى المساعدة في تعويم السفن الجائحة التي تقذفها الأمواج فوق الشعب المرجانية والصخور وسحب السفن التي تصبح غير صالحة للملاحة إلى الأحواض

التي تفك فيها لتباع حطاما، أو تستعمل لقطر المنشآت البحرية التي لا تملك قوة دافعة لنقلها من منطقة إلى أخرى كما هو بالنسبة للرافعات والمواعين والصنادل.

والقطر بوجه عام هو الاستعانة بقوة محرك خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له، أو لم تعد تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتيا.

فالقطر على هذا النحو لا يختلف في مضمونه المادي وإن اختلفت صورته أو تعددت وسائله أو طرق تنفيذه أو مواقع إجرائه، وسواء تم القطر بطريق الجر أو بطريق الدفع.

ولم يكن القطر من العقود البحرية القديمة أي أنه لم يعرف في الماضي إلا بعد اكتشاف وظهور السفن البخارية التي كانت تعمل بالمحرك البخاري لتسيير السفن.

ولكنه الآن أصبح صناعة بحرية لا يمكن الاستغناء عنها حيث لم يعد قاصر على تقديم المساعدة للسفن في عرض البحر بل امتد ليشمل مساعدة السفن أثناء دخولها إلى الميناء وخروجها منه، وكذا تمكين رسو السفن بجوار رصيف الميناء.

لم يكن للجزائر تنظيم قانوني لنشاط القطر البحري قبل الاستقلال، بل كان يخضع إلى أحكام القواعد العامة، إلى غاية صدور قانون 3 يناير 1963 الخاص بالتجهيز والبيع البحرية في فرنسا، حيث تضمنت المواد 26 إلى 30 منه عمليات القطر البحري، أما المشرع الجزائري نقل أحكام هذا التنظيم عن القانون الفرنسي، بحيث نظم عملية القطر في الباب السادس من الكتاب الثاني تحت عنوان الاستغلال التجاري للسفينة وذلك في المواد 860 إلى غاية 872 منه.

لا يستطيع أحد أن ينكر مدى أهمية الدور الهائل الذي يلعبه عقد القطر البحري في تسيير دخول السفن إلى الموانئ، أو الرسو فيها، أو الخروج منها إلى عرض البحر سليمة دون أن تتعرض إلى أي أذى، فهو عظيم الفائدة في الحفاظ على أمن وسلامة السفن، وما عليها من أرواح وأموال، وسلامة المنشآت المينائية، وأمن الملاحة البحرية بشكل عام.

ويكمن دافعنا الرئيسي لاختيار هذا الموضوع في رغبتنا في دراسة تخصص القانون البحري وميولنا لمواضيعه، لأنها أصبحت في الوقت الحالي مستقبل الحياة الاقتصادية للدول

فيما يتعلق بأمن السفن والمنشآت المينائية العائمة بصفة عامة لدخولها الموانئ وخروجها منه، لذا سنتصب دراستنا على هذا الموضوع الذي سنعالج فيه العديد من الجوانب المتعلقة بعقد القطر البحري مع التفصيل في الجزئيات المرتبطة به.

تهدف هذه الدراسة البحثية إلى التعرض إلى مختلف الجوانب المتعلقة بالنظام القانوني لعقد القطر البحري، من خلال الوقوف على أهم النقاط منها مفهوم عقد القطر البحري وطبيعته وكيفية تكوينه وتمييزه عن باقي الأنظمة القانونية، وكذلك الآثار المترتبة عليه، وفي الأخير أحكام المسؤولية والدعاوي الناشئة عنه.

من بين المشكلات والعراقيل التي واجهتنا في إعداد هذه المذكرة، أولها قلة وندرة المراجع المتخصصة في هذا الموضوع خاصة الجزائرية منها، حيث لم يتم التطرق له من طرف الفقهاء والباحثين بشكل مفصل ومتخصص، وهو ما أخذ منا وقتاً وجهداً أكبر لدراسة هذا الموضوع، إضافة لشح المعلومات المتحصل عليها خاصة وأن المؤسسة المينائية تأبى التعاون مع الباحثين.

ونظراً للأهمية عقد القطر البحري يمكن طرح الإشكال الآتي:

الى أي مدى وفقت التشريعات في تنظيم الاحكام القانونية في عقد القطر البحري ؟
وتتفرع عن هذه الإشكالية العديد من التساؤلات الفرعية تتمثل في: ما هو مفهوم عقد القطر البحري؟ وكيف يتم إبرامه؟ وما هي طبيعته القانونية؟ وفيما تكمن الالتزامات الناشئة عنه؟ وما هي أحكام المسؤولية المطبقة في حالة الإخلال بها؟ وفيما تتمثل أهم الدعاوى الناشئة عليه؟

اعتمدنا على منهجية وضمنا من خلالها منهجين مختلفين :

اعتمدنا على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية بعقد القطر البحري ، بالإضافة الى المنهج المقابل من خلال مقارنته بمختلف التشريعات القانونية و على غرارها التشريع الفرنسي و المصري .

للإجابة عن هذه الإشكالية، سنقوم بتقسيم الدراسة إلى فصلين، حيث تناولنا في الفصل الأول الإطار المفاهيمي لعقد القطر البحري، في حين خصصنا الفصل الثاني لدراسة الآثار المترتبة عن عقد القطر البحري.

الفصل الأول:

الإطار المفاهيمي لعقد القطر البحري.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لعقد القطر البحري.

يعتبر عقد القطر البحري من أهم العقود البحرية، وهو عملية اعتيادية التي تحدث بصفة يومية على مستوى الموانئ والمرافئ البحرية، والقطر بوجه عام والاستعانة بقوة محرك لتغيير مكان الشيء لا تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتياً¹، والقطر يحتل مكانة في مجال الملاحة البحرية، وتبرز أهميته من خلال تقديم المساعدة للسفينة العاطلة عن الحركة بجرها إلى مناطق آمنة.

وزادت أهمية القطر البحري مع تطور التجارة البحرية، وزيادة استقلال البحار، فأصبح القطر عملاً ثابتاً يستخدم لمساعدة السفن على القيام بالمناورات اللازمة، للدخول إلى الميناء والرسو على الرصيف والخروج منه، كما أصبح القطر يستخدم في شحن السفن وتفريغها بجرها للموانئ والصنادل لتوصيلها من الأرصفة إلى السفن الراسية في الموانئ والعكس².

وتختلف عقود القطر أساساً اختلافاً كبيراً في مضمونها وفحواها من حيث ما ترتبه من آثار، وما يتولد عنها من التزامات ومسؤوليات، باختلاف البيئة التي تتم فيها عمليات القطر والظروف الواقعية والملازمات الفعلية، التي تكتنف هذه العمليات³.

وعليه سنتطرق في هذا الفصل إلى تعريف عقد القطر البحري وخصائصه كمبحث أول، ثم نتناول تكوين عقد القطر البحري والطبيعة القانونية له كمبحث ثاني.

المبحث الأول: مفهوم عقد القطر البحري.

تقتضي دراسة عقد القطر البحري تحديد مفهوم دقيق له، وكذا إبراز أهميته في الملاحة البحرية كونه أصبح مطلباً إلزامياً لدخول السفن إلى الموانئ والخروج منها، لذا سنسلط الضوء

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2000، ص 126.

² كمال حمدي، القانون البحري، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر والإرشاد)، د ط، دار المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 286.

³ مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد، دراسة مقارنة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بكر بالفايد- تلمسان، 2019، ص 16.

في هذا المبحث، على تعريف عقد القطر البحري كمطلب أول، وكذا خصائصه والتفرقة بين عقد القطر البحري وبعض الأنظمة المشابهة له كمطلب ثاني.

المطلب الأول: تعريف عقد القطر البحري.

القطر عبارة عن عملية تتكون من وسيلة نقل معينة لها قوتها المحركة لكي تستغلها وسيلة نقل أخرى محرومة أو حرمت من وسيلتها المحركة اللازمة لسير أو الدفع، أو التي لا تريد استخدام قوتها، أو في حاجة لمعونة الناقلة، الأولى لزيادة سرعتها، وتتم عملية القطر البحري بموجب عقد القطر البحري، وعليه سنتطرق لتحديد التعريف الفقهي كفرع أول والتعريف التشريعي كفرع ثاني.

الفرع الأول: التعريف الفقهي لعقد القطر البحري: اختلف فقهاء القانون في إيجاد

تعريف موحد لعقد القطر البحري، فكل فقيه يعرفه حسب وجهة نظره وتصوره له، والمدرسة التي ينتمي إليها.

يقصد بقطر السفينة هو سحبها أو جرّها بواسطة قاطرة بحرية ففي نطاق عقد القطر يفترض وجود سفينتان واحدة قاطرة والأخرى مقطورة، وتتم عملية القطر بموجب عقد، يتعاقد فيه مجهز السفينة المقطورة مع مجهز السفينة القاطرة على أن القاطرة هي التي تقوم بعملية القطر مقابل أجر متفق عليه¹.

كما عرفه آخرون بأنه عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر نظير أجر متفق عليه².

كما عرفته الأستاذة "نهاد السباعي"، والأستاذ "رزق الله أنطاكي": بأنه عقد تقوم بموجبه القاطرة بقيادة السفينة المقطورة مقابل أجر يتم الاتفاق عليه³. في حين يرى بعض الفقه أن

¹ اعتدال عبد الباقي الغصب، عقد القطر البحري، (دراسة مقارنة)، مجلة الخليج العربي، المجلد 38، العدد 1 و2، 2010، ص 125.

² وهيب الأسير، القانون البحري (السفينة أشخاصها عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة، طرابلس، د. س. ن، ص 139.

³ نهاد السباعي ورزق الله أنطاكي، موسوعة الحقوق التجارية، الجزء الخامس، الحقوق التجارية البحرية، مطبعة الإنشاء، دمشق، 1965، ص 613.

مقتضى عقد القطر، هو قيام سفينة صغيرة وقوية بمساعدة السفن المتوسطة والكبيرة الحجم في الدخول إلى الميناء أو الخروج، عند انتقال هذه السفن من رصيف إلى آخر داخل الميناء، لأن دخول هذه السفن إلى الموانئ بقوتها يسبب أضرار للأحواض والأرصفة والسفن¹.

كما عرف الأستاذين "تشورلي وجاليز" عقد القطر البحري بأنه: « ما تقدمه سفينة لسفينة أخرى من مساعدة، لتسيير رحلة السفينة الأخيرة عندما لا يكون مطلوباً منها سوى تزويد سرعة السفينة مقطورة أثناء دخولها الميناء وخروجها منه، بجر السفينة القاطرة للسفينة المقطورة ويستحق مالك السفينة أجراً على عملية القطر²».

وما نلاحظه من هذه التعاريف أنها تأتي بجملة من الشروط المشتركة نذكر منها:

- 1- ألا تكون السفينة القاطرة والمقطورة ملكاً لشخص واحد، ولا يعدوا أن يكون عملية مادية لا يرتب أي آثار قانونية.
- 2- يتطلب عقد القطر البحري تواجد سفينتين قاطرة ومقطورة وبالتالي استبعاد المنشآت التي تعتبر من غير السفن مثل: المنشأة العائمة المستعملة للخدمة داخل الموانئ.
- 3- تبدأ عملية القطر بأولى خطوات ربط حبال الجر وتمتد إلى غاية الانتهاء من عملية السحب بفك تلك الحبال.
- 4- تنشأ عن عملية القطر التزامات متقابلة، فتلتزم السفينة القاطرة بسحب أو جر السفينة المقطورة مقابل دفع هذه الأخيرة لأجر متفق عليه.
- 5- لا وجود لعملية تلازم بين القطر وعطل السفينة المقطورة، فقد يكون الأمر متعلق بخاصية السفينة المقطورة، مما يشكل خطر على سلامة المنشآت الموجودة في الممرات³.

¹ مريم درويش، المرجع السابق، ص 19.

² نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2013، ص 05.

³ طالب حسن موسى، القانون البحري، د ط، دار الثقافة والتوزيع، الأردن، 2012، ص 231.

الفرع الثاني: التعريف التشريعي لعقد القطر البحري:

نجد أن أغلب القوانين لم تعط تعريفا لعقد القطر البحري، تاركة هذه المهمة إلى القضاء والفقهاء، فقد اكتفت بتنظيم التزامات الأطراف، ووضعت أحكام المسؤولية المتعلقة به.

فقد تناول المشرع الجزائري عقد القطر البحري في الكتاب الثاني، للقانون البحري للإستغلال التجاري للسفينة، أحكام تمهيدية في الباب السادس بعنوان "القطر والإرشاد"¹، في المواد 860 إلى غاية 872، فالمادة 860، ق ب ج تنص على أنه: " يلتزم المجهز بموجب عقد القطر البحري، ومقابل مكافأة، بخدمات القطر بواسطة سفينة".

كما نصت المادة 861 من نفس القانون على صور عقد القطر البحري حيث جاء فيها

ما يلي:

أ-العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

ب-المناورات والانتقال وإبحار السفن.

ج-المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى.

إذن من خلال نص المادتين 860 و 861 يتضح أن عقد القطر البحري، هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه مجهز السفينة القاطرة بتقديم خدمات للسفينة المقطورة، سواء تعلق الأمر بعمليات السحب أو الدفع أو الإبحار، أو المراقبة والمساعدة المقدمة والمناورات والإرساء وغيرها من الخدمات التي تقدمها القاطرة للمقطورة.

ويتضح لنا أيضا أن المشرع الجزائري قد اشترط أن تكون المقطورة سفينة، وهذا ما يفهم

من نص المادة 861 من ق ب ج.

¹ الامر رقم 76-80 المؤرخ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج ر، العدد 29، المؤرخة في 10 افريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية، العدد 647 المؤرخة في 27 جوان 1998 والمعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية، العدد 46، المؤرخة في 18 أوت 2010.

بينما مد التشريع الفرنسي الصادر سنة 1969 أحكامه الخاصة بالقطر البحري على عمليات قطر السفن بغض النظر عما إذا كانت القاطرة سفينة أو عائمة لا يصدق عليها هذا الوصف، ويتضح ذلك جليا من حرص المشرع الفرنسي دائما على عبارة المقطورة مسبقة بكلمة سفينة وذلك بخلاف عبارة القاطرة التي استعملها بمفردها.

ونجد أن المشرع الفرنسي، ترك إدارة القطر لاتفاق الطرفين ووضع نظام احتياطي ليتم الرجوع إليه في حالة عدم وجود اتفاق¹.

المطلب الثاني: خصائص عقد القطر البحري وتميزه عن بعض المصطلحات المشابهة.

يتميز عقد القطر بأنه من العقود التوافقية والعقود الملزمة لجانبين، حيث أنه يلقي بالتزامات متبادلة ومتقابلة على كل من طرفيه، كما أنه يعد من عقود المعاوضة نظرا للمقابل الذي يحصل عليه مجهز السفينة القاطرة، نظير ما يقدمه للسفينة المقطورة، كما أن لعقد القطر البحري مصطلحات مشابهة، تتمثل في عملية الإرشاد والإسعاف البحري، فقد نظم المشرع الجزائري القواعد الخاصة بالمساعدة البحرية والإرشاد البحري، وعليه سنتناول في الفرع الأول خصائصه، وفي الفرع الثاني تميزه عن المفاهيم المشابهة له.

الفرع الأول: خصائص عقد القطر البحري.

يتميز عقد القطر البحري بالعديد من الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود، وهي كالاتي:

أولا/ عقد القطر البحري عقد رضائي:

عقد القطر البحري هو عقد رضائي يتكون من تقابل الإرادتين، ولا يلزم توافر الشكل الكتابي في شأنه، لما يصدر الإيجاب في السفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر إلا أننا نجد

¹مريم درويش، المرجع السابق، ص 23.

المشرع يستلزم توافر شرط الكتابة في حالة خاصة وهي الاتفاق على تغيير متولي مسؤولية إدارة عملية القطر، ولما وجدت الحاجة إلى اختصاص هذه الصورة بالتزام الكتابة¹.

ثانيا/ عقد القطر البحري من عقود المعاوضة:

عقد القطر البحري من عقود المعاوضة إذ فيه يأخذ كل متعاقد مقابل لما أعطاه، فبالنسبة للمقطورة ثمة جر أو سحب لها، وبالنسبة للقاطرة ثمة اجر يتقاضاه مقابل ما يبشره من عمليات²

ثالثا/ يعد عقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين: إذ يفرض التزامات

على عاتق كل من مجهزي سفينة القطر والسفينة المقطورة، فيلتزم مجهز سفينة القطر بإنجاز عملية القطر المتفق عليها، ويقتضي الأمر توفير سفينة للقطر مع مراعاة أن العقد لا يحتوي عادة على اعتبار خاص بسفينة القطر، فيجوز بالتالي لمجهز القطر توفير إحدى السفن المملوكة له لتنفيذ عقد القطر كما يقتضي الأمر تولى ربط السفينة المقطورة بسفينة القطر بحبال يقدمها مجهز سفينة القطر.

أما مجهز السفينة المقطورة فهو يلتزم في المقام الأول بدفع الأجر المقرر مقابل القطر ويلتزم بصفة فرعية بدفع جميع المبالغ الإضافية التي تقتضيها ظروف تنفيذ عملية القطر، كما يلتزم المجهز من خلال ريان السفينة بتيسير مهمة سفينة القطر كالإدلاء بكافة المعلومات عن السفينة المقطورة اللازمة لحسن تنفيذ عملية القطر³.

¹ إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، (الإنفاذ البحري، القطر البحري، الارشاد البحري)، د ط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2011، ص 97.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 689.

³ مريم درويش، المرجع السابق، ص 26.

رابعاً/ عقد القطر البحري عقد تجاري: عقد القطر البحري عقد تجاري، كونه يدخل في عمليات الملاحة البحرية التجارية حسب المادة 2 والمادة 3 من ق ت ج¹، إذ يعتبر عمل تجاري كل عمل يتعلق بالملاحة البحرية.

وتتجلى أهمية تحديد عمل مجهز السفينة، ما إذا كان تجارياً من عدمه في تحديد المحكمة المختصة بنظر في النزاع الذي قد ينشأ من تنفيذ عمليات القطر، وفي التعريف على قواعد الإثبات التي تطبق بشأنه².

خامساً/ عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص: يعتبر عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص حتى لو كان مجهز القطر شخصاً من أشخاص القانون العام، فلا يعد عقد القطر من عقود القانون العام، كونه لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة، كما لا يتضمن أي شروط غير مألوفة في عقد القانون الخاص³.

سادساً/ عقد القطر البحري عقد فوري: يعتبر عقد القطر البحري من العقود الفورية، فلا يعد الزمن عنصراً أساسياً فيها، حتى وإن تأجل تنفيذها، كون الاتفاق الذي يبرم من خلال عقد القطر البحري هدفه سحب السفينة المقطورة من طرف السفينة القاطرة، فالاتفاق يتم بسحب السفينة دون توقف⁴.

سابعاً/ عقد القطر البحري عقد إذعان: يعتبر عقد القطر البحري عقد إذعان كونه عقد يتم تحرير بنوده مسبقاً من طرف واحد ضمن عقود نموذجية، ويتم قبوله جملةً دون مناقشة محتواه من قبل المتقاعدين الثاني، وما يؤكد هذا وجود شركات قطر متخصصة تحتكر القيام بهذا النشاط⁵.

¹الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر، العدد 101، المؤرخة في 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم بالقانون رقم 02/05 المؤرخ في 6 فبراير 2005، ج ر رقم 11، المؤرخة في 19 فيفري 2005.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 767.

³ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 98.

⁴ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 768.

⁵ مريم درويش، المرجع السابق، ص 30.

الفرع الثاني: تمييز عقد القطر البحري عن بعض المصطلحات المشابهة.

في الكثير من الأحيان ما يتم الخلط بين القطر البحري والأعمال البحرية المساعدة مثل الإرشاد البحري والمساعدة البحرية فبرغم من وجود تشابه كبير بين هذه العمليات الثلاث، إلا أن عملية القطر تختلف عن عمليتي الإرشاد والمساعدة البحرية، سواء من حيث مضمونها أو الغرض منها، أو من حيث طبيعة النظام القانوني الذي تخضع له كل عملية من تلك العمليات البحرية.

أفرد المشرع الجزائري العمليات البحرية بأحكام وقواعد خاصة لكل منها، وعليه سنتناول التفرقة بين عقد القطر البحري وعقد الإرشاد البحري ثم تمييزه عن الإسعاف البحري.

أولا/ تمييز عقد القطر البحري عن عقد الإرشاد البحري:

لقد نظم المشرع الجزائري الإرشاد البحري في الفقرة الثالثة من القسم الأول تحت عنوان نظام الملاحة البحرية من الفصل الثالث الباب الأول الكتاب الأول من ق ب ج، وذلك من خلال المواد 171 إلى غاية المادة 188 منه، فعرفت المادة 171 الإرشاد البحري بأنه: «المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والعرض والمياه الداخلية والخروج منها¹».

كما يمكن تعريف الإرشاد بأنه عقد يقوم بمقتضاه بحار يطلق عليه اسم المرشد مفوضا من قبل الدولة بمساعدة ربان السفينة على قيادتها للدخول أو الخروج من الموانئ والمراسي، سواء تعلق الأمر بالملاحة البحرية أو النهرية وحتى في القنوات².

يختلف القطر البحري عن الإرشاد في نقطة جوهرية تتعلق بكيفية تنفيذ العقد، حيث أنه في الإرشاد البحري يتجه المرشد في زورق الإرشاد، وهو قارب مخصص لنقل المرشدين نحو السفن طالبة الإرشاد، بحيث تكون هذه الأخيرة بحاجة إلى النصائح والتوجيهات التي يقدمها المرشد، فيسارع لإجابة طلب السفينة بمجرد رؤية الإشارة، أما السفينة المقطورة فتكون بحاجة

¹ مريم درويش، المرجع السابق، ص 43.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 23.

للقوة المحركة التي توفرها السفينة القاطرة، على عكس القطر البحري لا يترتب على الإرشاد تنازل ربان السفينة على القيادة للمرشد بل يظل محتفظا بها، بحيث يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ربان السفينة المرشدة، ويكون هذا الأخير غير ملزم بتوجيهات المرشد إذا ما رأى خطورة في ذلك¹، ويستنتج من ذلك تحمل جهاز السفينة المرشدة للمسؤولية عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء القيام بعملية الإرشاد، إلا في حالة الخطأ الجسيم، من المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد².

يلتقي عقد القطر البحري والإرشاد في الغرض المرجو من كليهما، وهو ضمان سير الملاحة البحرية في ظروف آمنة لدخول السفن إلى الموانئ أو خروجها منها، لتجنب حدوث أضرار قد تلحق بالسفن المجاورة أو السفينة ذاتها أو المنشآت المينائية.

إلا أنه في الأحوال العادية للإرشاد، يجب إعمال مبدأ الإرشاد حسب ترتيب الطلبات، حيث يلتزم المرشد بخدمة السفينة التي تتقدم أولاً أو التي يصل ترتيبها أو دورها³.

ثانياً: تمييز عقد القطر البحري عن الإسعاف البحري.

يقصد بالإسعاف البحري تلك المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى، والتي تتم بين سفينة وإحدى مراكب الملاحة الداخلية التي تكون معرضة لخطر الهلاك، وذلك بغض النظر عن المياه التي يتم فيها الإنقاذ، على أن تكون المنشأة سفينة بحرية أو مركب ملاحية بحرية.

وهذا ما نصت عليه معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالإسعاف والإنقاذ لسنة 1910 في مادتها الأولى، بحيث أصبحت هذه المعاهدة هي المصدر الأساسي لكثير من التشريعات الوطنية وعلى رأسها التشريع الجزائري والمصري في القانون البحري⁴.

وعليه فالعمليتان متماثلتان من الناحية المادية، أما من الناحية القانونية فالأمر مختلف، فعقد القطر البحري نظم بموجب المواد من 860 إلى 872 من الباب السادس تحت

¹ المادة 177 من القانون البحري الجزائري.

² المادة 183 من القانون البحري الجزائري.

³ المادة 176 من القانون البحري الجزائري.

⁴ مريم درويش، المرجع السابق، ص 33.

عنوان القطر البحري، ضمن الكتاب الثاني المتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة من التقنيين البحري بينما الإسعاف البحري نظمه المشرع بموجب المواد من 332 إلى 383 في القسم الثالث من الفصل الرابع من الباب الأول المتعلق بالملاحة ضمن الكتاب الأول الخاص بالملاحة البحرية ورجال البحر من نفس القانون¹.

وعليه فأوجه التفرقة بين القطر والإسعاف البحري، تتمثل في ثلاث نقاط رئيسية هي الأجر، الخسائر المشتركة، تحمل الأعباء والخطر.

أولاً: الأجر:

تكتسب شركة القطر الأجر سواء كان عقد القطر البحري كلياً أو جزئياً، على أن تكون نسبة الأجر بما يعادل نسبة العمل المنجز، على ألا يقل عن 50% من المبلغ المتفق عليه، مهما كانت الأسباب، أما بالنسبة للإسعاف البحري فإن القاعدة المطبقة فيه ألا يؤجر عليها إلا إذا نجحت العملية.

إضافة إلى ذلك أن القطر البحري يؤجر عليه وفق أجر محدد مسبقاً أما المكافأة بالنسبة للإسعاف البحري تختلف في حالة نجاح العمليات².

ثانياً: تحمل الأعباء:

بالنسبة للقطر البحري تتحمل السفينة المقطورة كمبدأ عام المسؤولية، أما الإسعاف البحري فإن الذي يتولى الإسعاف، هو الذي يتحمل كل الأخطاء، وهو المسؤول عن الضياع والحوادث³.

ثالثاً: الخسائر المشتركة:

يتحمل مجهزة السفينة المقطورة وحده أجرة القطر بينما في الإسعاف أو الإنقاذ، فيتحمل مكافأة الإسعاف البحري كل من مجهزة السفينة المستغيثة، وكذا مالك البضائع المنقولة على

¹ بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص 10.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 12.

³ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 13.

متنها، فإنه في حالة ما إذا تعرضت السفينة إلى أي خطر يهدد سلامتها، واضطر الريان للاستعانة بسفينة أخرى بقطرها كان ذلك إسعافا بحريا، وتمنح المكافأة لمن قدم المساعدة البحرية، فتوزع على كل من كان على السفينة التي قدمت المساعدة.

رابعاً: الخطر:

لم تهتم التشريعات والمعاهدات الدولية بتحديد مفهوم الخطر الذي ينبغي أن تكون فيه المنشأة التي تقدم إليها المعونة، لوصف السفينة بأنها مساعدة بحرية، بل اقتصر على أن تكون المنشأة في خطر، دون تحديد لمضمون هذا الخطر أو درجته أو أوصافه، فإن وصف العملية يختلف باختلاف مفهوم الخطر وحدوده وهذا الأمر متروك للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع¹.

لذا يذهب الفقه والقضاء، إلى أنه يلزم أن تكون السفينة في خطر الهلاك، حتى تعد المعونة التي قدمت إليها من قبيل المساعدة، والوقوف من الخطر موقفاً وسطاً²، ولكن لا يشترط أن يكون في الخطر الذي تتعرض له السفينة أن يكون حالاً، وإنما يكفي أن يكون محتمل الوقوع فإذا فقدت السفينة دفتها، أو تعطلت محركاتها في عرض البحر، فليس هناك خطر حال، ولكن هذا الخطر محتمل الوقوع، أما إذا لم تكن السفينة في حالة الخطر، فإن المعونة التي تقدم إليها لا تعد من قبيل المساعدة، وعنصر الخطر هو الذي يميز المساعدة عن القطر، بحيث أنه يشترط لاعتباره من قبيل المساعدة أن تكون السفينة في حالة الخطر، أما إذا لم يكن أي خطر يلحق بالسفينة المقطورة، كانت العملية قطراً وليست مساعدة³.

فقد اختلف كل من القضاء والفقه في مفهوم الخطر فنجد، بعض الفقهاء يرون بأنه غالباً ما تكون العملية إحصائية من حيث النتيجة المبتغاة بالنسبة للقاطرة لإمكانية أن تواجه القاطرة في مهمتها صعوبات، تجعل نتيجتها غير مؤكدة، وإلا فإنه تستبعد فكرة المساعدة البحرية. حيث أقرت محكمة إستئناف باريس وجهة النظر هذه في حكم لها سنة 1967، حيث قضت

¹ درويش مريم، المرجع السابق، ص 34.

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، 2012، ص 342.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 343.

بأنه «حتى يكون للسفينة المساعدة الحق في مكافأة تحتسب على أساس القيم المنفذة فإنه يتعين على أن تكون العمليات التي قامت بها السفينة المساعدة قد أحاطت بها مخاطر الفشل».

في حين أن المحكمة العليا الفرنسية انتقدت هذا الحكم مقررّة أنه لا يشترط سوى توافر حالة الخطر لاعتبار العملية مساعدة بحرية واتجهت إلى التمييز بين المساعدة والقطر فقضت بأنه «حتى نكون بصدد إنقاذ سفينة يجب أن يكون هناك أولاً سفينة في خطر هجرها طاقمها، وتكون مجرد قطر في حالة عدم وجود خطر¹».

أما عن موقف المشرع المصري، فقد نصت المادة 308 من قانون التجارة البحرية المصرية على أنه: «لا تستوجب أي مكافأة أو مصاريف للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التي تقطرها أو الأشخاص أو البضائع الموجودين على متنها في حالة القطر، إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر²».

أما عن موقف المشرع الجزائري فقد نصت المادة 339 من القانون البحري الجزائري على أنه «ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف السفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر»

المبحث الثاني: تكوين عقد القطر البحري وطبيعته القانونية.

يتميز عقد القطر البحري بخصائص تميزه عن باقي العقود الأخرى، كما له خصوصية في الإبرام دون الخروج عن المبادئ العامة لنظرية العقد، بحيث تقوم عملية القطر على أركان، وهذا ما سنتناوله في المطلب الأول، فإبرام عقد القطر البحري يختلف باختلاف الطبيعة القانونية التي تصبغ عليه، وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الثاني.

المطلب الأول: أركان عقد القطر البحري.

يبرم عقد القطر البحري بين مجهز السفينة المقطورة ومجهز السفينة القاطرة، يحددون شروطه من منطلق أن العقد هو شريعة المتعاقدين وهو ميثاق التزاماتهم، وباعتبار عقد القطر

¹ مريم درويش، المرجع السابق، ص 35، 36.

² مريم درويش، المرجع السابق، ص 37.

البحري من العقود الرضائية فلا تشترط أي شكلية لانعقاده ولكن تكون الكتابة فيه شرط للإثبات¹.

وعليه سنتناول في الفرع الأول الأركان الموضوعية العامة وفي الفرع الثاني الأركان الشكلية وفي الفرع الثالث مراحل انعقاد عقد القطر البحري.

الفرع الأول: الأركان الموضوعية العامة.

إن الأركان الموضوعية العامة الواجب توافرها في عقد القطر البحري، هي نفس الأركان التي تقوم عليها كافة العقود، وذلك لأنه يجب توافر الشروط الموضوعية العامة لصحة التصرفات القانونية، وهذه الشروط هي الرضا، والأهلية، والمحل والسبب.

أولا/ التراضي:

عقد القطر البحري عقد رضائي، إذ يصعب توافر القالب الكتابي في شأنه، إذ غالبا ما يصدر الإيجاب عن سفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر، وهذا الرضا يجب أن ينصب على جميع شروط العقد، ويجب أن يكون الرضا خاليا من عيوب الإرادة (الضغط، الإكراه، الاستغلال والتدليس)².

ثانيا/ الأهلية:

إن شرط الأهلية لإبرام التصرفات القانونية هنا تنحصر في أهلية تجهزي السفينة القاطرة والسفينة المقطورة التي تتوافر باكتمال السن القانوني لإبرام التصرفات القانونية، فبنسبة للشخص الطبيعي، أقر المشرع الجزائري بلوغ السن 19 سنة كاملة طبقا لنص المادة 40 الفقرة الثانية من القانون المدني الجزائري³، أما إذا كان مجهز السفينة شخصا اعتباري مثل المؤسسات أو

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 260.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 127.

³ الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتصف القانون المدني، ج ر، العدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007، ج ر رقم 31 المؤرخة في 13 ماي 2007.

الشركات التي تدير الموانئ، تحدد أهليتها لإبرام التصرفات القانونية بناء على اكتسابها للشخصية المعنوية.

ثالثا/ المحل

يقصد بالمحل هو العملية القانونية التي يراد تحقيقها، وهو موضوع العقد الذي يسعى كل من مجهزي السفينة القاطرة والسفينة المقطورة إلى تحقيقه، ويشترط في المحل توافر ثلاثة شروط أساسية وهي:

أ- أن يكون ممكنا ومشروعا أي غير مخالف للنظام العام والآداب العامة.

ب- أن يكون معينا أو قابلا للتعيين.

ت- أن يكون المحل موجودا عند إبرام العقد، أو قابلا للوجود في المستقبل في حالة تخلف إحدى هذه الشروط كان العقد باطلا¹.

رابعا/ السبب:

هو الواقعة القانونية التي أنشأت الالتزام، ويترتب على عدم مشروعية السبب بطلان العقد² والسبب في عقد القطر البحري، هو قطر السفينة المقطورة والرسو بها في مكان آمن.

الفرع الثاني: الأركان الشكلية.

لم يشترط المشرع الجزائري كتابة عقد القطر البحري في شكل معين، كغيره من العقود الأخرى باعتباره من العقود الرضائية، حيث يتم إبرام عقد القطر بطلب شفهي من مجهز السفينة المقطورة إلى مجهز السفينة القاطرة، حتى تساعد على تساعدها عندما تكون في وضع لا يسمح لها بالمناورة، وحاليا يتم العمل في المؤسسات المينائية الجزائرية بكتابة عقد القطر لاحقا، أي بعد أن يتم إبرامه شفويا، حيث يتم تدوين العقد بناءً على مكالمة هاتفية بين مجهز السفينة المقطورة

¹ علي علي سليمان، النظرية العامة للإلتزام، مصادر الإلتزام في القانون المدني الجزائري، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 69.

² علي فيلاي، النظرية العامة للعقد، الجزائر، 2008، ص 250.

والوكيل الملاحي، تمهيدا لتوقيعه من طرف مجهز السفينة المقطورة حين وصوله¹، وفي المقابل نجد أن بعض شركات القطر قد صاغت عقود نموذجية للقطر كما هو الحال في فرنسا.

الفرع الثالث: مراحل انعقاد عقد القطر البحري.

ينعقد عقد القطر البحري، بين مجهز السفينة المقطورة ومقاول القطر، لدى سنتناول طريقة إبرام عقد القطر البحري وفق المراحل التي يمر بها تلخيصا من المؤسسة المينائية سكيكدة، على اعتبار المؤسسة المينائية لمدينة سكيكدة نموذجا.

بحيث تقوم السفينة المقطورة بطلب القطر عندما تكون في وضع لا يسمح لها بالمناورة وينعقد عقد القطر البحري بتلاقي إيجاب مجهز السفينة المقطورة مع قبول مجهز السفينة القاطرة، دون الحاجة إلى شكلية معينة، وتتم عملية القطر البحري بعدة مراحل حسب ما هو معقول به في المؤسسات المينائية، إضافة إلى أن هناك بعض العقود النموذجية التي تستعمل في بعض الدول مثل فرنسا.

يعتبر عقد القطر البحري من العقود الرضائية حيث ينعقد بتراضي الطرفين، ويتم إبرام عقد القطر البحري بين مجهز السفينة المقطورة ومقاول القطر، ويتم ذلك شفاهة، فيكتفي مجهز السفينة المقطورة بتوجيه طلب، وتكون الموافقة من مجهز السفينة القاطرة على تقديم خدمة القطر، على أن تتم كتابة عقد القطر لاحقا، كما عملت بعض شركات ومؤسسات القطر البحري على صياغة عقود نموذجية تتضمن شروط يجب توافرها لإتمام عملية القطر البحري، وتختلف تلك الشروط باختلاف مجالها، وتنقسم عمليات القطر إلى نوعين، الأولى عمليات القطر التي تتم داخل الموانئ والثانية التي تتم في أعالي البحار²، وعليه سنتناول مراحل عقد القطر البحري والعقود النموذجية للقطر البحري:

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 767.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 30.

أولاً/ مرحلة طلب القطر البحري:

يصدر مجهزة السفينة المقطورة طلب القطر قبل وصوله إلى الميناء، بإرسال طلب إلى برج المراقبة في الميناء، ويشترط أن يتضمن الطلب عدة بيانات أساسية عن السفينة المراد قطرها نذكر منها: (التعريف بالسفينة، نوعها، حجمها، طولها وموقعها وحالتها، الظروف المناخية، قوة الرياح واتجاهها، حالة البحر...الخ). على ضوء البيانات المقدمة تحدد إدارة الميناء عدد القاطرات الواجب توفرها لمجهزة السفينة المقطورة طالبة القطر¹.

ثانياً/ مرحلة البث في الطلب:

تقوم إدارة الميناء بالبث في الطلب المقدم من مجهزة السفينة المقطورة، وذلك بعد التأكد من وجود العدد أو النوع المناسب من القاطرات، بناء على التحديد الدقيق لعدد القاطرات التي يحتاج إليها من طرف مجهزة السفينة المقطورة، وتقوم شركة القطر بتجهيز قاطراتها، ثم ترسلها في الوقت المتفق عليه، لملاقة السفينة الواجب إتباعها، ويمكن لإدارة الميناء زيادة عدد القاطرات بما يضمن سلامة السفينة المقطورة، وسلامة منشآتها².

ثالثاً/ مرحلة تحديد الالتزامات:

وضعت الشركات الفرنسية شروط عامة لعقود نموذجية لدى الغرفة التجارية والصناعية للموانئ البحرية، حيث يفترض أن يكون مجهزة السفينة المقطورة على دراية عامة المحددة مسبقاً في شكل عقود نموذجية.

يكون تحديد الالتزامات بين المتعاقدين من خلال التواصل بين مجهزة السفينة المقطورة ومكتب السحب على مستوى الميناء، وغالباً ما يكتفي فيها بإتصال بين مجهزة السفينة المقطورة ومجهزة السفينة القاطرة بوسيلة واحدة من وسائل الإتصال شفاهة ثم القيام بالعرض على مجهزة

¹ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 31.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 31.

السفينة المقطورة لعقد القطر حتى يتم توقيعه¹، وعليه سنبين العقود النموذجية على النحو التالي:

-العقود النموذجية للقطر البحري:

تندمج شركات القطر في جمعيات مهنية بهدف صياغة عقود نموذجية، يقصد من خلالها تحديد القواعد العامة التي تنظم العلاقة العقدية، بين شركات القطر البحري والمتعاملين معها، حيث تحتوي هذه العقود شروطا عامة، غير صغيرة وفيها يوضع الإطار العام للعقد وشروط خاصة، وهي شروط مرنة مثل: شروط التحكيم، مدة العقد... الخ.

وقد وضعت الجمعية المهنية في فرنسا العقد النموذجي فيما يتعلق بالقطر في الموانئ والذي سنقوم بتحصيله².

تشمل هذه العقود النموذجية على ثمانية بنود، يحتوي البند الثاني على أنه عقد إيجار خدمات، ويشمل البند الثالث منه على المدة التعاقدية، أما البند الرابع والخامس، يحددان حقوق التزامات الأطراف، بينما البند السادس تحاول شركات من إلقاء المسؤولية على عاتق مجهز السفينة المقطورة، في حين خصص البند الثامن اختصاص المحكمة التجارية في الميناء الذي تتم فيها عمليات القطر³.

تجدر الإشارة إلى أن هذه البنود، توضع لدى الغرفة التجارية والصناعية (CCI) حسب القانون الفرنسي، وتحرر على ظهر جميع الوثائق كالفواتير والرسوم، وتكون هذه البنود معمولة لدى جميع المتعاملين والمهنيين الذين يترددون على الموانئ بصفة متكررة. فهل لهذه المواد حجية مطلقة أمام المجهزين؟ وهل تكون ملزمة في مواجهة مجهز السفينة المقطورة؟

استقر القضاء الفرنسي على أن هذه المواد تكون ذو حجة اتجاه المجهزين المعتادين على الميناء الذين تتردد سفنهم بصفة منتظمة على نفس الموانئ، مع مراعاة السفن التي تعتاد

¹ هشام بوريش، تحسين جودة الخدمات الموانئ البحرية، دراسة تجرية عنابة، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة باجي مختار عنابة، 2013، العدد 34، ص 27.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 34.

³ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 35.

المرور بمناطق محددة أو ترسو في موانئ معينة، فإذا كان مجهز السفينة المقطورة غير معتاد على الميناء، فإن البنود العامة لعقد القطر لا يمكن أن تسمو على القانون العام، أما إذا كان مجهز السفينة المقطورة من المعتادين على الميناء فإنه يكون على معرفة بتلك الشروط مسبقاً، وبالتالي تكون الشروط العامة مقبولة عرفاً، وهذا ما حكمت به المحكمة الفرنسية في 30 جوان 1970م وعليه فإن حجية الشروط العامة في العقود النموذجية تتوقف على اعتياد الميناء¹.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري.

عقد القطر البحري لم يحظ بتحليل ودراسة كافية، وأن القضاء بقي في حيرة حول التساؤلات التي يثيرها عقد القطر، وثمة اتجاه ذهب إلى تشبيه عقد القطر البحري بعقد النقل البحري أو عقد إجازة عمل²، وواقع الأمر أن عقد القطر البحري، يقاوم تلك النزعة لأسباب بسيطة للغاية، وهو أن يتعلق بعقد بحري يتعين بالنسبة له اعتبار ذاتيته الراجعة إلى طبيعة الأدوات أو نفس المجال الذي يختص به القانون المدني³.

وواقع الحال أنه حين يحصل حادث خلال عمليات القطر ويصير البحث عن من يتحمل الأضرار، إما مجهز السفينة القاطرة أو مجهز السفينة المقطورة، فقد جرى الفقه على حل هذه المشكلة وفقاً للطبيعة القانونية المعطاة لعقد القطر، فإذا اعتبر عقد نقل فإن مجهز القاطرة هو المسؤول، وهذه النظرية خاطئة لأن حل مشاكل المسؤولية التي تثار في نطاق عقد القطر، لا يكمن في رأينا، لاعتقاد أن غالبية الفقه يتجه إلى اعتبار الطبيعة القانونية التي يمكن إسباغها على العقد هي التي تفضي إلى تكييف معين لعقد القطر، بل يتعين البحث أولاً، على من له قيادة عمليات القطر، أما القضاء فلا يعتمد عند الفصل في مسائل المسؤولية التي تعرض عليه على تكييف مسبق للعقد، وإنما ينظر ابتداءً إلى عملية القطر وتوزيع المسؤوليات بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة وتقدير شروط عدم المسؤولية، وبالتالي فإن الحلول القضائية إنما تتبع

¹ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 37.

² د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، د ط، دار العلوم عنابة، د س ن، ص 109.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 357.

من دراسة ذات شروط العقد، وإنما يعني الحكم حسب وقائع الحال فيكون عماده التثبت من الأخطاء التي ترتكب من أي طرف في العقد¹.

كما أن محكمة النقض الفرنسية رفضت الركون إلى شروط في العقد مقتضاها إسناد عمليات القطر برمتها إلى السفينة المقطورة، طالما أن الوقائع شاهدة على أنه كان ثمة دور إيجابي للسفينة القاطرة².

وهو الأمر الذي أدى إلى ظهور نظريات مختلفة حول الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري، وعليه سنتناول النظريات التقليدية كفرع أول والنظريات الحديثة كفرع ثاني وموقف التشريع المقارن كفرع ثالث.

الفرع الأول: النظريات التقليدية:

ذهب الاتجاه التقليدي إلى إدراج عقد القطر البحري في العقود المسماة التي يعرفها القانون المدني، باعتباره القانون العام للعقود، وظلت مسألة تحديد الطبيعة القانونية تثير الكثير من الجدل بين الفقهاء والشراح في القانون، فالتكيف القانوني الدقيق لعقد القطر البحري له أهمية كبيرة في تحديد كل الآثار والمسؤولية المترتبة عنه، بحيث تختلف باختلاف مضمون العقد، فظهرت عدة اتجاهات بهذا الصدد، فهناك من شبهه بعقد عمل وهناك من شبهه بعقد مقاول.

ومنهم من يرى بأنه عقد نقل، ثم ظهر اتجاه آخر اعتبره عقد استئجار سفينة. وفي فيما يلي سندرس كل نظرية على حدى.

أولا/ عقد القطر البحري عقد عمل:

بموجب هذا التكيف، تكون السفينة القاطرة عاملا تابعا لرب العمل (السفينة المقطورة). وما يعاب على التكيف، هو أن العامل يقدم عادة عمله، وهنا يقدم بالإضافة للعمل، سفينة متخصصة لها قيمتها الضخمة والمعقدة، وقد تكون له القيادة والتوجيه ولصار القاطر عاملا

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 689.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 690.

وخضع أجره للامتياز القانوني، ولو وقعت المسؤولية على عاتق رب العمل (السفينة المقطورة)¹.

ثانياً/ عقد القطر البحري عقد مقاول:

يقصد به أن القاطر هو مقاول يقدم عملاً لحساب رب العمل (السفينة المقطورة) ويتمتع القاطر بحرية واستقلال في التنفيذ. ومما يعاب على هذا التكليف، هو أن هذا الاستقلال قد لا يكون للسفينة القاطرة، فهي تخضع لتوجيهات السفينة المقطورة.

كما يمكن القول أن السبب في هذه التكييفات المتعددة، والتي لم تفلح بإعطاء الطبيعة الخاصة لهذا العقد، يعود إلى رغبة الشراح بإرجاع أي عقد مستحدث إلى أحد العقود المسماة في القانون المدني، باعتباره القانون العام للعقود، وهذه النظرية لا يمكن تطبيقها في جميع الحالات، فعقد القطر البحري له ميزته الخاصة فهذه تعود إلى طبيعة الأدوات المستعملة في تنفيذه من وجوب توافر سفينتين إحداهما قاطرة، والأخرى مقطورة².

ثالثاً/ عقد القطر البحري عقد نقل:

تعد القاطرة كأنها ناقلة للسفينة أو العائمة المقطورة حيث أنه في عملية النقل لا يستوجب الأمر أن تحمل الأداة الناقلة البضاعة إذ يمكن أن تدفعها أو تجرها أو تسحبها، ومن الانتقادات التي وجهت إلى هذه النظرية، أنه في عملية القطر ثمة دور تقوم به السفينة المقطورة، حال أنه في عقد النقل، فإن البضائع تكون في حالة سكون، ولا تتدخل في تنفيذ عملية النقل³.

رابعاً/ عقد القطر البحري عقد إيجار سفينة:

يذهب جانب من الفقه إلى القول أن عقد القطر يعتبر بمثابة عقد استئجار السفينة، ويعرف عقد استئجار السفينة بأنه: عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة تحت

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 179.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 180.

³ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 110.

تصرف المستأجر مقابل أجر معين، فمجهز القاطرة يضع كل إمكانياته تحت تصرف مجهزة المقطورة، دون أن يضمن له نجاح العملية¹.

وتجدر الإشارة أن هذا التكييف يكون ممكنا في حالتين: حالة استئجار السفينة لمدة معينة، وفي حالة استئجارها لرحلة، ولهذا التكييف أهمية كبيرة، لأنه يقوم على أحد عناصر القطر الأساسية، وهي الإدارة.

وتبعا لهذه النظرية يعد مجهزة السفينة القاطرة مؤجرا، ومجهزة السفينة المقطورة مستأجرا، غير أن هذه النظرية لا يمكنها أن تفصل في تكييف عقد القطر البحري، كونه مستقل بذاته، وله أحكامه الخاصة².

الفرع الثاني: النظريات الحديثة:

يرى أنصار هذه النظرية الحديثة على إلزامية التفرقة بين صور عقد القطر البحري عند الحديث عن الطبيعة القانونية، ويميز شراح القانون وبعض الفقهاء صور عقد القطر البحري، على أساس القوة المحركة الذاتية التي تمتلكها السفينة، وهناك من يفرق بين هذه الصور بناء على من يمتلك سلطة الإشراف والتوجيه، أي السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة، بينما هناك من يجمع بين امتلاك القوة المحركة، ومسألة التوجيه والإشراف، لإعطاء تكييف قانوني لعقد القطر البحري، بناء على إدارة عملية القطر والإشراف، وفيما يلي سنتناول مختلف التوجهات والآراء³.

أولا: تولي السفينة إدارة العمليات:

اختلف الفقه في تكييف عقد القطر، حول الحالة التي تتولى فيها السفينة المقطورة تولي إدارة عملية القطر البحري، حيث ظهر اتجاهان، اتجاه يكيف عقد القطر البحري، بأنه عقد عمل واتجاه آخر يكيّفه على أنه عقد مقاول.

¹ مريم درويش، المرجع السابق، ص 60.

² مريم درويش، المرجع السابق، ص 61.

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 131.

واعتبر بعض فقهاء القانون أنه في حالة تولي السفينة المقطورة إدارة عمليات القطر والإشراف عليها، تكون السفينة القاطرة تابعة لها ويلتزم مجهز السفينة القاطرة بكل ما تمليه عليه السفينة المقطورة، وتكون هي المسيطرة على عملية القطر البحري، حيث ينصاع مجهز القاطرة بالتعليمات والتوجيهات على أنه عقد عمل¹.

ويكيف على أنه عقد مقاوله في حالة الاستعانة بسفينة القطر مع بقاء السيطرة الفعلية على توجيه والإشراف من طرف السفينة المقطورة، حيث يلتزم مجهز القطر بالقيام بعمل لصالح رب العمل "مجهز السفينة المقطورة" ومؤجر السفن داخل الموانئ أو سحب السفن التي تعطلت محركاتها في عرض البحر، وإيصالها إلى نقطة معينة².

ثانيا/ تولي القاطرة إدارة عملية القطر:

في حالة تولي القاطرة إدارة عمليات القطر البحري، فإن بعض فقهاء القانون والقضاء ذهبوا إلى التمييز بين صور عقد القطر البحري، حيث ظهر اتجاهان، اتجاه يرى ويكيف عقد القطر البحري على أنه عقد نقل، والآخر يكيّفه على أنه عقد مقاوله.

كيف بعض شراح القانون أنه في حالة تمتع السفينة القاطرة بحرية العمل والقيادة، وتكون السفينة المقطورة تحت إمرتها ومنصاعة لأوامرها، وفي هذه الحالة يندرج عقد القطر البحري في عقود المقاوله وحججهم في ذلك، التزام مجهز القطر بالقيام بعمل ومؤجر السفينة المقطورة إلى جهة معينة، دون أن يخضع للإشراف والرقابة إذ يتمتع بالحريّة والاستقلالية، وهاته الأوصاف نجدها في عقد المقاوله³.

في حين يرى الفريق الآخر أن عقد القطر البحري عقد نقل، لأن التزام مجهز القطر في هذه الحالة من قبيل التزام الناقل البحري في نقل الأشخاص فكما أن حرية الراكب في التنقل والحركة على ظهر السفينة، لا يغير من طبيعة العقد الذي يربطها بالسفينة القاطرة، والذي يعد

¹ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 58.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 131.

³ نعيمة بن موفق، مرجع سابق، ص 59.

حسب هذا التصور عقد نقل، يدخل ضمن عقود نقل الأشخاص، يطلق عليه عقد نقل «السفينة المقطورة»¹.

لكن من الناحية العملية، نادرا ما يتحقق ذلك، بسبب التعاون القائم بين السفينتين، والذي يتطلب التطبيق العادي لعمليات القطر البحري.

الفرع الثالث: موقف التشريع المقارن.

لقد اختلفت التشريعات في تكييف عقد القطر البحري، وسنسلط الضوء على التشريع الجزائري، كما نعلم إلى معرفة ما جاء في بعض القوانين المقارنة.

أولا/ التشريع الألماني:

كيف المشرع الألماني عقد القطر البحري على صورته المختلفة، فنكون أمام عقد نقل إذا تولت السفينة القاطرة إدارة عمليات القطر والإشراف عليها مع التزام السفينة القاطرة بحراسة السفينة المقطورة، أما إذا احتفظت السفينة المقطورة بطاقمها واشترط إتمام تجهز السفينة القاطرة لمهامه مقابل أجر معين نكون أمام عقد مقاوله، في حالة ما احتفظت السفينة المقطورة بطاقمها وتتولى بنفسها إدارة العملية، عد عقد القطر البحري عقد عمل، اما إذا حددت مكافأة القطر وفق زمن معين، يتم من خلاله تنفيذ عمليات القطر، نكون أمام عقد استئجار².

ثانيا/ التشريع الإيطالي:

وفقا لقانون الملاحة البحرية الإيطالي، يتضح من خلال المادتين 103 و105 منه، أن تكييف عقد القطر منوط بمدى مسؤولية تجهز السفينة القاطرة بالسفينة المقطورة، وفي حالة تحمل تجهز السفينة القاطرة مسؤولية السفينة المقطورة يكيف على أنه عقد نقل، وفي حالة انعدام هذه المسؤولية على السفينة المقطورة، نكون أمام عقد عمل "إجارة خدمات"³.

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 132.

² نعيمة بن موفق، مرجع سابق، ص 62.

³ مريم درويش، مرجع سابق، ص 62.

على الرغم من وضوح القانون الإيطالي في إعطاء تكييف قانوني لعقد القطر البحري غير أنه أثار جدلا قانونيا كبيرا بين الفقه والقضاء الإيطالي، فاعتبر القضاء التكفل على أنه التزام يضع فيه مجهز السفينة المقطورة العناصر المراد سحبها تحت تصرف القاطرة التي تلتزم بالحراسة والتسليم، إلا أن الفقه عارض بشدة تحديد الالتزام بالحراسة والتسليم، مرجحا في ذلك معيارين ألا وهما: غياب القوة المحركة للسفينة المقطورة، وحضور طاقم السفينة القاطرة على متن السفينة المقطورة.

ثالثا/ التشريع الفرنسي:

حضي عقد القطر البحري بدراسة وتحليل لعدد كبير من فقهاء القانون الفرنسي وشراحه وذلك لأن المشرع الفرنسي رفض أن يكون طرفا في تكييف عقد القطر البحري، بحجة أن هذا لا يعنيه وفي ظل غياب تكييف قانوني لعقد القطر البحري، تجمعت شركات القطر الفرنسية في جمعية مهنية يرمز لها A.P.R.M.A لتحل محل المشرع الفرنسي، حيث قامت بتحديد تكييف قانوني لعقد القطر البحري، فاعتبرته عقد إيجار خدمات سواء كانت للسفينة المقطورة طاقما أو لا، حيث وضعت عقود نموذجية لذلك¹.

ويرى جانب من الفقه الفرنسي أن هذا التكييف غير إلزامي، فهو لا يمثل موقف القانون الفرنسي، لأنه في واقع الأمر، يملك القاضي السلطة التقديرية لإعادة تكييف العقد².

وما يمكن استخلاصه، في تكييف العقد وفق للقانون الفرنسي، يكون وفقا لالتزامات الملقاة على عاتق الطرفين المتعاقدين، غير أن الفقه استعمل المفردات الواردة في المواد القانونية لتحديد موقف المشرع الفرنسي، مما جعلهم يكييفون عقد القطر البحري باختلاف صورته ما إن كان قطر مينائي أو في أعالي البحار.

¹ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 63.

² مريم درويش، المرجع السابق، ص 62.

رابعاً/ التشريع الجزائري:

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري، لا توجد أي مادة صريحة تحدد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري، فقد نص المشرع بداية الأمر على تعريف عقد القطر البحري، ثم حدد خدمات القطر، سريان القطر، الالتزامات، الإدارة، فأحكام المسؤولية ثم تقادم دعوى القطر، وهو بذلك ساير المشرع الفرنسي.

من خلال ما تطرقنا إليه من خلال النظريات التي حاولت إعطاء تكييف قانوني لعقد القطر البحري، إذا تم تكييف العقد على أنه عقد مقاوله "عقد إجازة عمل" تكون المسؤولية العقدية على عاتق السفينة القاطرة على أساس الخطأ الواجب الإثبات، أما المسؤولية التقصيرية تكون على عاتق من ارتكب الخطأ.

وإذا كان الخطأ مشترك بين الطرفين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة تكون مسؤولية تضامنية بين الطرفين بحكم التعاون، في حين إذا كيف عقد القطر البحري على أنه عقد نقل فإن المسؤولية التقصيرية والعقدية تقع على أساس الخطأ المفترض، أما إذا كيف بأنه عقد عمل، تكون كل المسؤولية التقصيرية والعقدية على عاتق السفينة المقطورة في كل الفروض¹.

¹ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 65.

الفصل الثاني:

الآثار القانونية المترتبة عن عقد القطر البحري

الفصل الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عقد القطر البحري.

يعتبر عقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين، وبالتالي يترتب التزامات في ذمة المتعاقدين، فيقوم كل طرف بتنفيذ التزامه، ويترتب عن إخلال أي طرف بالتزامه مسؤولية عقديه أمام الطرف الآخر، كما تقوم المسؤولية أمام الغير وفقا لأحكام المسؤولية التقصيرية، الشيء الذي يؤدي إلى نشوء نزاعات تحل قضائيا، وعليه سنتناول دراسة هذا الفصل في مبحثين، حيث خصصنا المبحث الأول لتحديد الالتزامات المترتبة عن عقد القطر البحري، بينما خصصنا المبحث الثاني لبيان أحكام المسؤولية والدعاوي الناشئة عن عقد القطر البحري¹.

المبحث الأول: الالتزامات القانونية المترتبة عن عقد القطر البحري.

يترتب عن عقد القطر البحري عدة التزامات في ذمة كل من مجهز السفينة المقطورة ومجهز السفينة القاطرة، فيلتزم مجهز السفينة القاطرة بتقديمها بكل معدتها، كما يلتزم بإنجاز عمليات القطر، بينما يلتزم مجهز السفينة المقطورة بإعدادها لعملية القطر، والالتزام بدفع الأجرة المتفق عليها. وسنتناول في هذا المبحث دراسة التزامات مجهز السفينة القاطرة كمطلب أول ثم التزامات السفينة المقطورة كمطلب ثاني.

المطلب الأول: التزامات مجهز السفينة المقطورة.

بالرجوع إلى تعريف عقد القطر البحري، نجد أن موضوعه هو جر السفينة أو عائمة من البحر لفترة زمنية معينة محددة، أو لجملة معينة، لذا يقع على عاتق مجهز السفينة القاطرة بموجب عقد القطر البحري الالتزام بتنفيذ عمليات القطر، وعليه سنتناول تقديم السفينة كفرع أول ثم تنفيذ عمليات القطر كفرع ثاني.

الفرع الأول: تقديم السفينة القاطرة:

يلتزم مجهز السفينة القاطرة التي اتفق عليها إذا ما حددت قاطرة معينة في الاتفاق، أو من النوع المتفق عليه إذا ما لم يكن تحديد قاطرة معينة، ويجب أن تكون القاطرة في حالة

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 292.

صالحة لأداء خدمة القطر المتفق عليها بين الأطراف، واشتراط الصلاحية لا ينصرف فقط إلى السفينة القاطرة بل يعني صلاحية الطاقم والمهمات للطقس وللطوارئ التي تتوقع عادة¹.

لقد نصت المادة 863 من ق. ب ج على ما يلي: "يتعين على المجهز الذي التزم بالقيام بخدمات القطر بأن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما السفينة القاطرة والصالحة للقيام بالخدمات المتفق عليها، والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة".

من خلال نص هذه المادة، نستخلص أن هناك مواصفات يجب توافرها في السفينة القاطرة التي يقدمها مجهز القطر لتنفيذ للعقد وهي على النحو التالي:

أولاً/ نوع السفينة القاطرة:

عندما يقدم مجهز سفينة القطر، السفينة القاطرة، يتعين عليه مراعاة التحديدات الواردة في عقد القطر البحري، فهو ملزم بتقديم ذات القاطرة، إذا كانت السفينة القاطرة معينة بالذات، أما إذا كانت محددة بنوعها دون وجود تقنيات أخرى، فينبغي عليه أن يقدم قاطرة من نفس النوع المتفق عليه في العقد.

وتجدر الإشارة إلى أنه يجب الأخذ بعين الاعتبار صيغة المفرد (قاطرة) أو الجمع (قاطرات) الواردة في العقد، فإذا اشترط مجهز السفينة المقطورة عدة قاطرات، لإتمام عملية القطر، فيلتزم مجهز السفينة القاطرة بتوفير العدد المتفق عليه، غير أنه في حالة طلب قاطرة واحدة يجوز لمجهز القاطرة أن يتم عملية القطر بأكثر من قاطرة إذا ما دعت الضرورة لذلك².

ثانياً/ إحضار القاطرة في المكان، والزمان المتفق عليهما:

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتقديمها في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد. مع الأخذ بعين الاعتبار الظروف القائمة، أو التي يمكن توقعها أثناء عملية.

¹ محمود شحات، المرجع السابق، ص 112.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 69.

ثالثاً/ صلاحية السفينة القاطرة للقيام بعمليات القطر:

السفينة القاطرة هي التي تقدم خدمات للسفينة المقطورة، أي أنها التي تقوم بعملية القطر وعليه يلتزم مجهز السفينة القاطرة باستعمالها وفقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد، وينتج على ذلك صلاحية السفينة القاطرة للقيام بالمهمة المتفق عليها، وللتأكد من صلاحية السفينة القاطرة للقيام بمهامها الوظيفية يتم الكشف عن السفينة ومعاينتها، قبل مغادرتها للقيام بعملية القطر.

وتجري هذه المعاينة بواسطة مندوب إدارة التفتيش البحري، أو مندوب هيئة الإشراف البحري الذي يفوضه للقيام بهذه العملية¹.

رابعاً/ تزويد القاطرة بالمعدات والوسائل الضرورية:

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتوفير المعدات والوسائل اللازمة التي يجب توفيرها في السفينة القاطرة، وتتمثل هذه المعدات، في معدات الدفع، ومعدات الإشارة والوقاية وإخماد الحرائق وكذا الحبال المستخدمة في عمليات القطر، وقد جرت العادة على التزام مجهز السفينة القاطرة بتقديم الحبال إذا كان القطر في عرض البحر، حيث لا يمكن مطالبة مجهز السفينة المقطورة في ظرف استثنائي بتقديم الحبال، بينما إذا تم القطر في الميناء فيقع على عاتق مجهز السفينة المقطورة تقديمها، ولأطراف حرية الاتفاق على خلاف ذلك².

الفرع الثاني: تنفيذ عملية القطر.

تعتبر السفينة القاطرة هي الأداة المستعملة في تقديم خدمات معينة للسفينة المقطورة ويتوقف مداها وطبيعتها، على الاتفاق الحاصل بين الأطراف، ويتم طلب هذه الخدمات من الناحية التقنية وليس من الناحية القانونية، حيث أن عمليات القطر تتحدث وفقاً لما اتفق عليه في العقد، ومهما كانت نوع تلك العمليات فإنه على مجهز القطر تنفيذها وفق القواعد

¹ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 104، 105.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 70.

الفنية المرعية، وأن يبذل عناية مجهر سفينة القطر المعتاد، فبالنسبة للالتزام بجر السفينة إلى جهة معينة، فيتعين عليه أن يتبع الطريق المتفق عليه في العقد¹.

ولقد حدد المشرع الجزائري، العمليات التي تتدخل في خدمات القطر من خلال المادة 861 ق ب ج، وهي كالتالي:

- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.
- مناورات الإرساء والانتقال أو إيجار السفينة.
- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى.

كما نصت المادة 864 من ق ب ج "يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه ووفقا للمبادئ الملاحة السليمة".

أولا/ تنفيذ خدمات القطر بالمهارة اللازمة:

يتعين على مجهر القطر تنفيذ عمليات القطر وفق المهارة التي تتطلبها الظروف باستخدام الوسائل المناسبة، وإتباع التقنيات التي تتطلبها كل حالة على حدى، مع مراعاة الأصول الفنية المتعلقة بها، ويجب أن يكون طاقم القاطرة مؤهلا، ويتمتع بالمهارات اللازمة والمطلوبة، لإتمام عملية القطر المتفق عليها، طبقا لما تقتضيه حالة الطقس والظروف الملاحية المتوقعة².

ثانيا/ إتمام عملية القطر دون توقف:

على مجهر القطر أن يبذل في ذلك عناية الرجل المعتاد، سواء من حيث اختياره الطريق الأقصر وأقله خطرا، أو من حيث أداء العملية المتفق عليها في وقت معقول.

وهناك عقود قطر نموذجية تعدها الشركات التي تمارس عمليات القطر التي تعرضها للخطر وهي لوحدها لها سلطة تقديرية في ذلك.

¹ محمود شحات، المرجع السابق، ص 112.

² مريم درويش، المرجع السابق، ص 163.

ومن أهم هذه الشروط التي يوردها مجهز القطر وأكثرها شيوعا في العمل البحري، ذلك الشرط التقليدي المعروف بشرط الإهمال، والذي بمقتضاه يعني مجهز القطر نفسه من المخاطر التي تترتب على أخطاء محتملة للريان في إدارته للسفينة القاطرة¹.

ثالثا/ تنفيذ عملية القطر البحري وفق لمبادئ الملاحة السليمة:

نصت المواد من 222 إلى 272 من ق ب ج، على الشروط الخاصة بسلامة الملاحة حيث يجب أن تكون كل سفينة في حالة صالحة للاستخدام التي خصصت له، وصالحة للملاحة

ومجهزة تجهيزا مناسباً، بالإضافة إلى إلزامية توافر شروط الأمن، كما أنط المشرع الجزائري للوزير المكلف بالتجارة البحرية طبقا لنص المادة "244" من ق ب ج، تحديد النصوص المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية²، لقوله "تحديد النصوص المتعلقة بسلامة الملاحة بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك بواسطة الطرق النظامية طبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من طرف الجزائر في هذا المجال".

المطلب الثاني: التزامات مجهز السفينة المقطورة.

يقع على عاتق مجهز السفينة المقطورة الإشراف وإدارة عملية القطر والوفاء بالأجرة، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال دراسة إعداد السفينة كفرع أول والالتزام بدفع الأجرة كفرع ثاني.

الفرع الأول: إعداد السفينة للقطر.

يلتزم مجهز السفينة المقطورة بإعدادها للقطر، وتقديمها في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد، ويشترط أن تكون في حالة صالحة للملاحة، حيث تكون مجهزة تجهيزا مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت من أجله³، و يتم وضعها بوضعية تسمح لها بأخذ حبل القطر، وتكون في الحالات العادية التي لا تواجه فيها المقطورة أية ضغوطات، فإذا كانت

¹ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 104، 105.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 77.

³ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 88.

السفينة غير صالحة للملاحة وجب على مجهزة المقطورة إخطار مجهزة القاطرة بذلك، حتى يتم أخذ الاحتياطات اللازمة والضرورية لجر عائمة وإلا كان مسؤول عما ينجم عن ذلك من أضرار وتقاديا لأي خلافات تنشب عن إفصاح مجهزة السفينة المقطورة، ويلتزم مجهزة السفينة المقطورة بتقديم ما يثبت صلاحيتها للملاحة البحرية، ويقع عبئ الإثبات على عدم صلاحية السفينة على مجهزة السفينة القاطرة.

إضافة لما سبق، تلتزم السفينة المقطورة ضمنا بعدم تعريض السفينة القاطرة للخطر أو زيادة تعرضها للمخاطر التي تصيب عمليات القطر البحري، ولكن لا تلتزم السفينة المقطورة ما لم ينص في العقد على غير ذلك، بالتأمين على مسؤولياتها عن الحوادث الطارئة من قبل القاطرة¹.

الفرع الثاني: التزام مجهزة السفينة المقطورة بدفع الأجرة:

يلتزم مجهزة السفينة المقطورة بأداء الأجرة، وهذا الالتزام يرد على كافة أنواع القطر البحري، وإن كانت أوضاع تحديد الأجرة تختلف من حالة إلى أخرى²، وبما أن القطر البحري من عقود المعاوضة، مما نستنتج أن مجهزة السفينة القاطرة، يستحق أجر مقابل التزامه بتنفيذ عملية القطر، في حين على مجهزة السفينة المقطورة ملزم بدفع الأجرة المتفق عليها، إلا أن طريق تحديد الأجرة تختلف من حالة إلى أخرى، تبعا لاختلاف عمليات القطر.

أولا/ تحديد أجرة القطر.

تختلف طرق تحديد الأجرة تبعا لاختلاف عملية القطر، بالنسبة لعمليات القطر داخل الموانئ، فإن تحديدها يتم بناء على اتفاق الأطراف في العقد، وإلا تحدد وفق ما استقر عليه العرف أو التي استقرت عليها العادة في الميناء³.

¹ رفعت فخري أبدير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق عين شمس، ص 191.

² محمود شحماط، المرجع السابق، ص 113.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 773.

لقد نصت المادة 865 من ق ب ج على أنه "تحدد مكافأة خدمات القطر باتفاق بين الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب تعريفه وإذا لم تتضمن التعريفه نصوصا ملائمة، يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف، وفي حالة عدم وجودها أيضا وجب دفع مكافأة عادلة وتستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر".

وما نستنتجه من هذه المادة، أن تحديد أجره القطر يتم باتفاق الأطراف، وفي حالة غياب الاتفاق فتحدد بموجب التعريفه المعمول بها في الميناء، وإذا لم تتضمن التعريفه نصوص ملائمة تحدد حسب الأعراف والعادات المستقر عليها.

وما يعاب على المشرع الجزائري أنه قد استعمل مصطلح مكافأة، لأن هذا المصطلح يتعلق بالمساعدة البحرية، فالأصح والأنسب هو استعمال مصطلح الأجرة.

وعليه فإن تحديد أجره القطر البحري، يكون إما بإنفاق الأطراف أو بموجب التعريفه أو بموجب حكم قضائي.

أ/تحديد أجره القطر باتفاق الأطراف:

تحدد أجره القطر في أعالي البحار أي التي تتم خارج الموانئ، وفقا للاتفاق المبرم بين الأطراف، أي وفقا لما تم تدوينه في العقد، وهو إما يكون حساب أجره القطر بالساعة أو بمبلغ جزائي يتم الاتفاق عليه¹. وفي الحالة ما إذا حدد الأجر جزافا، تنص شروطها على نظام للتعويض لأن شركات القطر تسعى لحسابه مصالحتها من خلال إدراج بنود تفرض زيادات وتعويضات محتملة في حالة التأخر عند القيام بعملية القطر أو أثناء الطريق، أو عند الوصول إلى المكان المتفق عليه².

وإذا ما حددت الأجرة في العقد، فلا يجوز الزيادة فيها بحجة أن عملية القطر أصبحت أكثر تكلفة، أو الاحتجاج بهيجان البحر، أو تبعا للظروف التي قد تواجه الرحلة البحرية، في

¹ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 105.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 173.

حين أن بعض الشركات البحرية عادة ما تضيف شروطا تمنحها زيادة أجرة القطر في الحالات التي يجري فيها تنفيذ عملية القطر في أماكن خطيرة¹.

ب/تحديد أجرة القطر بموجب تعريف:

وفي هذه الحالات التي يتم فيها القطر داخل الموانئ، فإن الأجر تحدد وفق تعريفه تصدرها السلطات المختصة، وهو تحديد يتم عن الساعة الواحدة وفقا لقوة السفينة القاطرة، هذا وقد ينص على الزيادة إذا تم العمل في ساعات الليل وخفض لساعات الانتظار².

وفقا لنص المادة 865 من ق ب ج، فإنه يتم اللجوء إلى التعريف لتحديد أجرة القطر في حالة غياب الاتفاق، وقد نصت المادة 871 ق ب ج "على أنه تحدد شروط وسير وتعريف خدمات القطر في الموانئ بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية" إلا أن هذه المادة قد ألغيت بموجب تعديل 1998، وعليه كان المشرع الجزائري بتعديل نص المادة 865 بإلغائه لتعريفه غير موجودة أصلا في نصوص القانون البحري الجزائري، والاكتفاء بالعرف لتحديد أجرة القطر في حالة عدم وجود اتفاق بين الأطراف.

ج-تحديد أجرة القطر بموجب العرف:

إذا لم يتفق أطراف العقد على أجرة القطر في هذه الحالة تحدد أجرة القطر البحري حسب الأعراف، ومع انعدام التعريف أصلا بعد إلغاء المادة 875 من ق ب ج، تحدد أجرة القطر حسب الأعراف، إما على أساس حجم الساعي أو حجم السفينة المقطورة وحمولتها أو أي معيار متعارف عليه، في الوقت الذي تتم فيه عملية القطر البحري³.

د/تحديد أجرة القطر بموجب حكم قضائي:

إذا لم تحدد الأجرة وفقا لاتفاق الأطراف أو تبعا لتعريفه المنصوص عليها من قبل السلطات البحرية المختصة، فإن تقدير أجرة القطر، تكون من اختصاص القضاء، أي يكون

¹ اعتدال عبد الباقي الغصب، المرجع السابق، ص 141.

² محمود شحات، المرجع السابق، ص 113.

³ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 885.

مجال تحديدها من طرف القاضي¹، أو عن طريق التحكيم، وذلك لأنه غالبا ما يتفق الأطراف على إدراج التحكيم في المواد التجارية، وخاصة البحرية، جاء في نص المادة 865 فقرة 2 ق ب ج: "... وفي حالة عدم وجودها أيضا وجب دفع "مكافأة عادلة"، تستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر"، فمن خلال نص هذه المادة نلاحظ أن استعمال المشرع الجزائري لهذا المصطلح "مكافأة عادلة"، بدل قوله "أجرة القطر" يقصد به حالة القطر الاستثنائي، وما يمكن استنتاجه أن أجرة القطر بموجب حكم قضائي يصدره القاضي المختص نوعيا وإقليميا طبقا دون المساس بشرط التحكيم، وإذا تم وضع بند من طرف الأطراف ينص على عرض النزاع على المحكمة، يجب احترام هذا البند وعدم اختراقه لرغبة المتعاقدين.

ثانيا/ طريقة ومكان دفع أجرة القطر.

سنتطرق إلى هذه المسألة من خلال الإجابة على بعض التساؤلات، كيف وأين ومتى تدفع أجرة القطر؟ بعض العقود تكتفي بطلب دفع نصف الأجر مقدما والبعض الآخر يتم الاتفاق على دفع الأجرة كاملة قبل الانتهاء من العملية، وإذا لم يكن هناك اتفاق فيجب إتباع القواعد العامة.

أما إذا كان القطر داخل الميناء فقد جرت العادة أن يكون الدفع نقدا يوم العملية، ويكون الدفع بالميناء الذي تمت فيه العملية، وبالعملة الوطنية الموجودة في الميناء².

ثالثا/ الحجز على السفينة وفاء لأجرة القطر.

تناول المشرع الجزائري الحجز على السفينة في الفصل الثاني بعنوان السفينة، القسم الأول شخصية السفينة وجنسيته، القسم السادس الحجز على السفن من المادة 150 إلى المادة 160 مكررة من ق ب ج.

عرف المشرع الجزائري الحجز التحفظي في المادة 150 ق ب ج: "بقوله يقصد بالحجز التحفظي توقيف إبحار السفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضامنا لدين

¹ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 106.

² رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص 196.

بحري". فإذا عجز مجهزة السفينة المقطورة عن الوفاء بأجرة القطر، يقوم مجهزة السفينة القاطرة بتوقيع حجز تحفظي على السفينة المقطورة، ويقصد بالحجز التحفظي منع مجهزة السفينة المقطورة من الإبحار بواسطة سلطة قضائية، كما عرفته المادة السالفة الذكر، ومن خلال هذه المادة المذكورة أعلاه يلاحظ أنه إذا لم يوفي مجهزة السفينة المقطورة بدينه يتحول هدف الحجز إلى حجز تنفيذي ببيع السفينة لاستفاء ديون الدائنين من ثمنها.

نص المشرع الجزائري على أن أجرة القطر تعتبر من الديون البحرية التي بموجبها يجوز إيقاع الحجز التحفظي على السفينة المقطورة، وفاء لأجرة القطر، حيث نصت المادة 151 ق ب ج لا سيما الفقرة -ي- "ينشأ الدين البحري الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة، عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية.... في القطر....".

من خلال نص هذه المادة 151 فقرة -ي- يتضح بأنه يمكن لمجهزة السفينة القاطرة توقيع الحجز التحفظي على السفينة المقطورة وفاء لأجرة القطر، وكذلك يمكن أن يشمل الحجز التحفظي السفن الأخرى التي تعود ملكيتها لمجهزة السفينة المقطورة أو لمالكها، وإذا امتنع مجهزة السفينة المقطورة، عن دفع أجرة القطر جاز لمجهزي السفينة القاطرة أن يقدم طلب الحجز التنفيذي على السفينة المقطورة ويقوم ببيعها، وعليه أن يتبع الإجراءات المتبعة في الحجز التنفيذي على السفينة المقطورة، ويتم توزيع ثمن السفينة على الدائنين حسب الترتيب المذكور في المادة 80 ق ب ج¹.

المبحث الثاني: المسؤولية والدعاوي الناشئة عن عقد القطر البحري.

نظم المشرع الجزائري أحكاما للمسؤولية عن تنفيذ عقد القطر البحري الجزائري، ويكون مجال تطبيقه وقوع الضرر أثناء تنفيذ عقد القطر سواء أصيب به مجهزة السفينتين أو الغير. حيث نصت المادة 866 ق. ب. ج وما يليها، عن المسؤولية الناجمة عن الأضرار، التي تصيب الغير أو تعرض السفينة المقطورة أو القاطرة للضرر أثناء تنفيذ عملية القطر، كما يترتب عن عقد القطر البحري حقوق لمجهزة السفينة المقطورة ومجهزة السفينة القاطرة كما يترتب

¹ انظر المادة 80 من القانون البحري الجزائري "إن الديون الإمتيازية لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد لاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات".

حقوق للغير، غير أنها تحدث نزاعات بينهم يتم فيها اللجوء إلى القضاء المختص خلال مدة معينة.

ويجب أن ننوه إلى أن جل التشريعات على غرار التشريع الفرنسي، والمصري والسوري، قد نظمت المسؤولية في القطر البحري بأحكام مشتركة بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، وذلك بربط أحكام المسؤولية بنوعها بالإدارة، ويتم ذلك بمن تولى إدارة القطر وتقع على عاتقه تحمل المسؤولية، ويكون ملزماً بالتعويض أو جبر الأضرار¹. وهذا ما سنتناوله في هذا المبحث، بحيث سنتطرق إلى أحكام المسؤولية أثناء تنفيذ عقد القطر البحري كمطلب أول، والدعاوي الناشئة عن عقد القطر البحري كمطلب ثاني.

المطلب الأول: أحكام المسؤولية أثناء تنفيذ عقد القطر البحري:

وضع ق. ب. ج أحكام المسؤولية في حالة القطر، معتمداً على تحديد المسؤولية على أساس من يتولى إدارة عملية القطر، حيث أنه من يتولى إدارة القطر يتحمل المسؤولية ويسأل مجهز السفينة الذي يتولى إدارة القطر عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر².

وتعتبر مدة التعاقد من الأمور المهمة لتحديد المسؤولية لإرتباطها من الوقت الذي ينشأ إلى وقت تنفيذ لقيام المسؤولية³، وعليه سنتناول في هذا المطلب صفة بداية ونهاية عقد القطر البحري كفرع أول، ثم أحكام المسؤولية أثناء تنفيذ عملية القطر البحري كفرع ثاني.

الفرع الأول: صفة بداية ونهاية عقد القطر البحري.

عقد القطر البحري عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه مجهز السفينة القاطرة بجر السفينة المقطورة مقابل أجر يتقاضاه وعليه وجب تحديد اللحظة التي يبدأ فيها عقد القطر واللحظة التي ينتهي فيها.

¹ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 89.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 374.

³ اعتدال عبد الباقي الغصب، المرجع السابق، ص 144.

أولا/ بداية عمليات عقد القطر.

رأى البعض أن عملية القطر تبدأ في اللحظة التي يتم فيها ربط حبال الجر بالسفينة المقطورة، إذ أنه في هذه اللحظة يظهر الارتباط المادي بين السفينتين وفيها أيضا يحل قائد السفينة القاطرة، محل السفينة القاطرة بما فيه الكفاية من السفينة المقطورة¹، وهذا ما نص عليه في المادة 862 ق. ب. ج في الفقرة الأولى، والتي نصت على أنه: "يبدأ عقد القطر البحري بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها".

ومن خلال ما نلاحظه من هذه الفقرة، فإن عقد القطر البحري يبدأ من لحظة قيام مجهز السفينة القاطرة بالمناورات اللازمة لإقترب من السفينة المقطورة واستقرارها في المكان الذي يمكن مجهز السفينة القاطرة من تلقي الأوامر من مجهز السفينة المقطورة، للقيام بربط الحبال بالسفينة المقطورة. وبالتالي يمكن القول أن أول عملية في القطر هي الفترة التي تقترب فيها السفينة القاطرة من المقطورة لأخذ حبل القطر².

ثانيا/ نهاية عمليات القطر.

استنادا إلى الفقرة الثانية من المادة 862 ق. ب ج والتي تنص على ما يلي: "وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عليها عمليات القطر، وتعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة".

من خلال هذه المادة يتضح انتهاء عملية القطر عندما يصدر مجهز السفينة المقطورة تعليمات بفك الحبال المربوطة بالسفينة القاطرة، ورفعها في السفينة المقطورة، وابتعاد السفينة القاطرة بما فيه الكفاية، أي إيجاد مسافة أمان لتجنب التصادم بينهما³.

¹ جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري، رسالة دكتوراه عملية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2009، ص 57.

² اعتدال عبد الباقي الغصب، المرجع السابق، ص 144.

³ مريم درويش، المرجع سابق، ص 169.

الفرع الثاني: أحكام المسؤولية عن الأضرار أثناء تنفيذ عملية عقد القطر البحري.

وقد تتعلق هذه الأضرار بالسفينة القاطرة أو المقطورة أو الغير، كما قد تصيب المنشآت المينائية، وقد وضع المشرع الجزائري في المادتين 866-869 ق ب ج، أحكاما للمسؤولية في حالة القطر البحري يعمل به، عند عدم وجود اتفاق بين مجهزة السفينة القاطرة ومجهزة السفينة المقطورة، هذه الأحكام تقضي بمن يتولى إدارة عملية القطر وهذه الأحكام ليست آمرة بل مكملة، تطبق عند الاتفاق على من يخالفها¹.

أولا/ المسؤولية العقدية.

تعد العلاقة بين مجهزة السفينة القاطرة والسفينة المقطورة علاقة عقدية يترتب عنها مسؤولية عقدية مبنية على العقد المبرم بينهما، تترتب إذا أحل أي منهما بالالتزامات التي يفرضها العقد، وقد حدد المشرع الجزائري كغيره من التشريعات المقارنة، المسؤولية المترتبة عن إدارة عملية القطر، فقد نصت المادة 866 في الفقرة الثانية من ق ب ج على أن : " كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلا إذا أثبتت خطأ السفينة القاطرة"، وفي هذه الحالة يكون لريان السفينة المقطورة سلطة التوجيه والرقابة على ريان السفينة القاطرة فيكون مجهزة السفينة المقطورة مسؤولا عن الأضرار الواقعة أثناء عملية القطر، ويجوز دفع المسؤولية عنه إذا أثبت أن الخطأ من قبل مجهزة السفينة القاطرة أو أحد أفراد طاقمها².

نلاحظ بالنسبة لبعض التشريعات المقارنة، كالتشريع المصري مثلا قد ميز في المسؤولية المترتبة عن عملية القطر البحري بين المسؤولية الواقعة داخل الميناء في هذه الحالة تتحملها السفينة المقطورة وكذلك تم توضيحها من قبل المشرع الجزائري في المواد السالفة الذكر ثم بين على من تقع إذا كانت الأعمال خارج الميناء أو في البحر حيث أكدت على كل الأضرار المترتبة عن عملية القطر تتحملها السفينة القاطرة، وهذا ما أكدته المادة 280 من

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 329.

² حياة بن عيسى، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على أمن وسلامة الملاحة البحرية، مجلة جزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد الثاني 2014، ص 94.

القانون المصري، إذ اتفق الطرفان على أن تكون إدارة القطر بالنسبة للمقطورة وفق اتفاق صريح فإن المسؤولية تكون على عاتق السفينة المقطورة، ولا يكون له الرجوع على السفينة القاطرة حتى لو كانت سببا في إحداث الضرر نتيجة خطأ تجهزها لوجود هذا الاتفاق الصريح¹.

أما المشرع الجزائري فقد نص في المادة 867 من ق ب ج بقوله "يجوز للأطراف بناء على اتفاق صريح ومكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر وفي هذه الحالة تكون الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر على عاتق مجهزة السفينة القاطرة إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة"، ونستخلص من هذه المادة أنه متى كان اتفاق صريح بين الطرفين كان لمجهزة السفينة القاطرة سلطة الإشراف والقيادة على مجهزة السفينة المقطورة، ويسأل على الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة، فالمشرع الجزائري لم يفصل في مجال مسؤولية السفينة القاطرة والمقطورة، حيث أكد على مسؤولية السفينة المقطورة متى ثبت خطأها، فإذا لم يثبت الخطأ يتم الرجوع على السفينة القاطرة ويقع على عاتقها تحمل الأضرار الناتجة، على عكس المشرع المصري، فقد فصل في هذه المسألة ووضع عبئ المسؤولية على من تم الاتفاق على تحملها فإذا اتفق الطرفان على تحمل المسؤولية من طرف المقطورة وفق اتفاق صريح، ففي هذه الحالة حتى وإن كانت السفينة القاطرة سببا في حدوث الضرر نتيجة خطأ تجهزها لا يمكن الرجوع عليها.

أ/ إدارة عمليات القطر داخل الموانئ.

الأصل في إدارة العمليات داخل الموانئ للسفينة المقطورة، يكون إذا ما أصاب السفينة المقطورة ضرر أثناء تنفيذ عملية القطر البحري، فلا مجال لتقرير مسؤولية القاطرة ويعود إلى أن مجهزة القطر البحري ليس التزامه بتحقيق نتيجة وإنما التزامه ببذل عناية في هذه العملية²، وبالتالي تكون سلطة الإشراف والقيادة تحت سلطة قيادة السفينة المقطورة، ويسأل مجهزة هذه

¹ حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 95.

² علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص 12.

السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر الحاصل كان من طرف أو نشأ عن خطأ السفينة القاطرة¹.

كما عرضت أمام المحكمة العليا قضايا تتعلق بالقطر البحري ليتم النظر فيها ومعالجتها حيث عولجت قضية على مستوى الغرفة التجارية والبحري لدى المحكمة العليا وقد أصدرت المحكمة العليا قرارات، وتم الفصل فيها كالاتي:

حيث أنه ثار نزاع قضائي بين مؤسسة ميناء الجزائر وشركة "هيبورك شيسبينغ" عن إصابة سفينة ساحبة(ب) أثناء مغادرة الميناء حيث أن السفينة غادرت ميناء الجزائر 11 سبتمبر 2004 دون تقديم أي تحفظ يخص الأضرار دون المطالبة بإجراء خبرة تخص أضرار برسالة بتاريخ 19 سبتمبر 2004 أشار المطعون ضدها اصطدام السفينة الساحبة(ب) المتواجدة بالقرب من الشاطئ والفاخرة محررة بتاريخ 28 ديسمبر 2005 مطالبة المطعون ضدها، ومن المدهش أن يطالب المطعون ضدها بتعويض عن ما فاتها من كسب للفترة 26 ماي 2005 و2 جوان 2006 بينما تمت المطالبة بالمبلغ في 28 ديسمبر 2005، و الفاتورة محررة في 31 ديسمبر 2005، حيث قدم مجهز السفينة عقد إيجار مؤقت لسفينة (س) ومن يقوم مقامها (م) ومن أجل ما فاته كسب وريح بينما له الالتزام المباشر على هاتين السفينتين، وما هي إلا نائبة معا وليست ملزمة بالتزامات تعاقدية.

ويعرض النزاع على محكمة سيدي احمد بالجزائر العاصمة، أصدرت حكم دون إجراء خبرة وقد أسست حكمها على المواد 289، 283، 277 من ق ب ج، أي أحكام التصادم البحري أين أصدرت حكم بتعويض المطعون ضدها بمبلغ مالي قدرة 1.395.595 وباستئنافها الحكم أمام مجلس قضاء الجزائر، أيد الحكم مع تخفيض مبلغ التعويض إلى 130.000 الحكم أمام المحكمة العليا بحجة خطأ في تطبيق القانون المطالبة بتطبيق المادة 866 ق ب ج، الفقرة الثانية كون الحادث وقع أثناء مغادرة سفينة البناء، حيث قبلت المحكمة العليا الطعن واعتبرت وقوع خطأ في القانون وأمام اعتراف مجهز السفينة الساحبة بخطأه أسقطت مبلغ التعويض ويتحمل صاحب السفينة الساحبة الخسائر وفيما يتعلق بتقرير الأضرار والتعويضات، فإن عدم

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 777.

رد القرار المطعون فيه على طلب الخبرة يعتمد على إثبات الأضرار المادية التي لحقت السفينة بواسطة فاتورات الأشغال التي أجريت عليها، أما التعويض الناتج عن الأضرار التي لحقتها من جراء توقفها عن العمل فيخضع لتقدير قضاة المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية، بقبول الطعن شكلاً ورفضه موضوعاً وإبقاء المصاريف الطاعة¹.

ب/ إدارة القطر خارج حدود الموانئ.

نصت المادة "280" من القانون التجارة البحرية على أنه: "تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة، ويسأل مجهر السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر الحاصل ناشئ عن السفينة المقطورة"² يتضح من خلال نص هذه المادة، أن عملية إدارة القطر تكون للسفينة القاطرة إذا كانت هذه العملية في البحر أو في أعالي البحار، وبالتالي يقع على عاتق مجهر السفينة القاطرة تحمل جميع الأضرار التي قد تحدث أثناء هذه العملية، إلا إذا أثبت الضرر الحاصل صدر عن السفينة المقطورة.

لم ينظم المشرع الجزائري في القانون البحري، قواعد تنظيمية للمسؤولية بالنسبة للقاطرة اتجاه المقطورة أو مسؤولية أي منهما اتجاه الغير، على أن العرف درج على أن تكون إدارة عملية القطر للسفينة القاطرة، وبالتالي يقع عبئ المسؤولية على عاتقه، إلا تم الإثبات بأن الضرر الحاصل كان ناشئ عن السفينة المقطورة³.

وقد يتفق الطرفان باتفاق صريح بأن يتولى عملية القطر خارج الميناء ربان السفينة المقطورة، فالمشرع لم يقر بوضع شرط بأن تكون الكتابة في الاتفاق بل يجب أن يكون صريحاً شفوياً، ويعود الأمر إلى كون السفينة المقطورة في عرض البحر وهذا ما يعرقل كتابة الاتفاق، وإذا تم الاتفاق على تولي السفينة المقطورة الإدارة والإشراف، فعلى ربان السفينة تحمل عبئ كل الأضرار الناتجة عن هذه العملية، ولا يجوز له دفع المسؤولية عنه بإثبات خطأ مجهر السفينة القاطرة⁴، وهذا ما جاء في نص ق. ب. ج من نفس المادة السالفة الذكر، ففي هذه

¹ القرار الصادر بتاريخ 2010 / 2 / 4، ملف رقم 612473، المجلة القضائية، العدد الأول، 2011، ص 210.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 779.

³ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 116.

⁴ كمال حمدي، مرجع سابق، ص 780.

الفقرة حذف عبارة "إلا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة القاطرة" وما يمكن استنتاجه كل الأعباء يتحملها ربان السفينة المقطورة.

ونستخلص أن عقد القطر البحري تختلف فيه المسؤولية، فالقاعدة العامة أن مالك السفينة المقطورة هو المسؤول، إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك في إطار مكتوب على أن مسؤولية القطر على عاتق السفينة القاطرة في القطر الداخلي، أما القطر الخارجي القاعدة العامة السفينة القاطرة هي المسؤولية، إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك في إطار اتفاق يقضي بتحمل السفينة المقطورة الضرر الناجم عن عملية القطر¹.

ثانيا/ الإعفاء من المسؤولية.

هناك بعض الشروط التي يتم إدراجها في العقد، من طرفي سفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، التي تعفيهم من المسؤولية بخصوص وقوع الحوادث أثناء عملية القطر فقط² جاء في نص المادة 868 ق ب ج "إذا لحقت أضرار بالسفينة المقطورة أو القاطرة وكانت هذه الأضرار ناتجة عن حالة القوة القاهرة لمجهزي السفينة إعفاء بعضهما البعض عن كل تعويض ناتج عن الأضرار".

من خلال هذه المادة نستنتج أن المشرع وضع ضوابط لإجازة الإعفاء من المسؤولية وتتمثل في:

1- أن تكون المسؤولية محل الإعفاء منها المسؤولية العقدية.

2- أن تكون الأضرار ناتجة عن قوة القاهرة.

3- أن يكون هذا الإعفاء متقابل "إعفاء بعضهما".

¹ فاطمة سماعين، النظام القانوني للمنصات البحرية النفطية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة وهران، العدد الرابع، 2017، ص 218.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 95.

وبما أن الأمر يتعلق بجواز الإعفاء فقط فهذا يعني عدم الاتفاق الأطراف على الإعفاء يعني بقاء السفينة التي تولت إدارة عملية القطر مسؤولة حتى لو كان الضرر الذي ألحقته السفينة الأخرى كان سببه القوة القاهرة¹.

وتجدر الإشارة أن شروط عدم المسؤولية، والتي يعمد مجهزة القطر إدراجها في العقود النموذجية للقطر، مفادها على العموم إعفاء شركة القطر وأفراد طاقمها أو الغير، لا يستبعد هذا الإعفاء إلا بحضور الخطأ الجسيم والعمدي، الذي لا عذر فيه والمرتكب من السفينة القاطرة².

ثالثاً/ المسؤولية التقصيرية.

تقوم المسؤولية التقصيرية في هذا المقام بالأضرار الناتجة عن عملية القطر اللاحقة بالغير سواء تعلق الأمر بشخصيتهم أو ممتلكاتهم، وقد يحصل أن يتواجد بالقرب من مكان إنجاز هذه الأشخاص أو ممتلكات لا صلة لهم بعقد القطر³.

ويتطلب لقيام هذه المسؤولية التقصيرية لمجهزة القطر توافر ثلاث شروط نسبية، ارتكاب الخطأ وحدث الضرر للغير أثناء عملية القطر، والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر الذي أصاب الغير، وعلى إثر ذلك سنتناول دراسة مجهزة القطر اتجاه الغير على النحو التالي:

أ/ شروط المسؤولية التقصيرية:

* الخطأ :

- خطأ مجهزة القطر:

وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية عن عمل الغير، فإن مجهزة السفينة لا تقوم مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالغير الناشئة عن خطأ الريان أثناء تنفيذ عملية القطر إلا تحققت مسؤولية ريان سفينة القطر، وعلى الغير المضرور، عليه أن يثبت أن الضرر الحاصل

¹ جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 59.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 95.

³ علاء عبد المجيد، المرجع السابق، ص 333.

كان بسبب ريان سفينة القطر، وكذلك الإثبات بأن الضرر الحاصل قد حدث أثناء عملية القطر وخلال النطاق الزمني¹.

*الضرر:

لا يكفي لإنعقاد مسؤولية مجهز سفينة القطر، أن يتم إثبات خطأ ريان السفينة بل يجب أن يترتب عن هذا الضرر يلحق بالغير وبالتالي حتى تقوم المسؤولية ضد مرتكبي الخطأ يجب حدوث الضرر خلال تنفيذ عملية القطر البحري، وهناك أضرار تصيب الأشخاص وأخرى تصيب الممتلكات والمنشآت المينائية.

- الأضرار التي تصيب الأشخاص:

وفي هذه الحالة يسأل مجهز سفينة القطر عن تعويض الأضرار البدنية التي تلحق بالغير والناشئة عن خطأ ريان السفينة، وقد تلحق تلك الأضرار بالمرشدين أثناء الصعود أو النزول من سفينة القطر، وعلى إثر ما أصابهم يقومون بمقتضاه ريان سفينة القطر طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية.

- الأضرار التي تصيب الممتلكات:

وهي الأضرار المادية التي تلحق بالغير، وتكون ناشئة عن ريان سفينة القطر، قد تكون أضرار تصيب مالكي السفن الأخرى وأضرار تصيب المنشآت المينائية².

* علاقة سببية:

لقيام مسؤولية مجهز سفينة القطر عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عملية القطر يجب أن تكون هذه الأضرار نتيجة مباشرة لذلك الخطأ، أي تواجد علاقة سببية بين الخطأ والضرر الحاصل، وإذا انقطعت رابطة السببية بين الخطأ والضرر، وذلك بين خطأ ريان

¹ علاء عبد المجيد، المرجع السابق، ص 334.

² علاء عبد المجيد، المرجع السابق، ص 335.

السفينة القاطرة والضرر الذي حدث خلال هذه العملية، وبالتالي إذا انقطعت هذه الرابطة فلا تقوم المسؤولية¹.

ب/ المسؤولية عن الأضرار اتجاه الغير:

وهي المسؤولية التي تصيب الأشخاص عن ممتلكاتهم أو شخصهم في حد ذاته، فقد نظم المشرع الجزائري المسؤولية عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر اللاحقة بالغير- المسؤولية التقصيرية- في أحكام خاصة من خلال نص المادة 869 من ق. ب. ج "يعتبر مجهز السفينتين، المقطورة والقاطرة مسؤول تضامنيا أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر إلا إذا أثبت أن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة لحالة القوة القاهرة".

من خلال نص هذه المادة يتضح لنا أنه راعى فيه مصالح الغير في مرتبة أولى عن الأضرار الحاصلة للغير خلال عمليات القطر، وهي مسؤولية لا يمكن دفعها إلا بطريقتين الأولى أن الضرر كان سببه الغير، والثانية هي الدفع بالقوة القاهرة وإثبات أن الضرر كان سيحصل بسبب هذه الأخيرة².

وبالرجوع إلى القواعد العامة المنظمة لأحكام المسؤولية عن الأعمال الشخصية نجد في المادة 126 من ق. م. ج تنص على أنه: " إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزاماتهم بالتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض"، ومراعاة لهذه المادة بالتالي يكون التضامن بالتعويض بالتساوي بين السفينة القاطرة والمقطورة.

كما نجد أن كل من التشريع القطري والكويتي والعماني والبحريني والعراقي أخذ بمبدأ تقاسم المسؤولية ما بين السفينتين القاطرة والمقطورة، والتعويض عن الأضرار التي حدثت للغير، بالتضامن، ويتقاسمان المسؤولية تبعا لجسامة الخطأ الذي وقع بين الطرفين³.

¹ علاء عبد المجيد، المرجع السابق، ص 335.

² جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 60.

³ اعتدال عبد الباقي في الغصب، المرجع السابق، ص 151.

المطلب الثاني: الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري.

لا تختلف الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري عن غيرها من الدعاوى القضائية الأخرى، يشترط لقيامها أن يتم رفعها من ذوي الصفة والمصلحة¹، وفقا لما نصت عليه القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

في حين أن القانون البحري الجزائري لم ينص على الدعاوى الناشئة عن عملية القطر البحري، ومن ثم سنتناول في هذا المطلب الاختصاص القضائي كرفع أول، ثم تقادم الدعاوى كرفع ثاني.

الفرع الأول: الاختصاص القضائي:

لم يحدد القانون البحري الجزائري القضاء المختص بالنظر في المنازعات المتعلقة بعقد القطر البحري، وعليه نعهد إلى تطبيق القواعد العامة للاختصاص القضائي الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية².

فالأصل أن يؤول الاختصاص إلى الجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه طبقا لنص المادة 37 ق إ م التي تنص على: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

حيث ترفع هذه الدعاوى من طرف مالك السفينة في حالة إذا كانت دعوى المطالبة بمكافأة القطر التي قدمت خدمات القطر صاحب الحق فيها، ويمكن أيضا أن ترفع من قبل

¹ تنص المادة 13 من ق. إ. م. إ. ج بأنه لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون.

² القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر، العدد 21، المؤرخة في 23 أبريل 2008.

مجهر السفينة والذي تعود إليه عائدات استغلالها، سواء كان هذا الاستغلال استغلالاً عرضياً أو مهنياً¹.

كما يمكن أن ترفع هذه الدعاوي من ريان السفينة باعتباره يمثل مالك السفينة أو مجهزها، ويتصرف لحساب أي منها، أما بخصوص البحارة العاملين على ظهر السفينة، فلهم رفع دعوى في مواجهة مجهر السفينة باعتباره رب العمل طبقاً لقوانينهم الوطنية.

كما أن في حالة السفينة المؤجرة، يكون صاحب الصفة في رفع دعوى القطر هو المالك المؤجر أو المستأجر المجهز إذا كان إيجار سفينة غير مجهزة، وقد ترفع الدعوى من المؤجر أو المستأجر إذا كانت السفينة مؤجرة لمدة زمنية².

أما إذا كان النزاع مختلطاً، فيجب التمييز بين ما إذا كانت خدمات القطر قد قدمت إلى سفينة تجارية أم غير تجارية، فإذا كانت خدمات القطر قد قدمت من قبل سفينة تجارية إلى سفن عادية تكون الغرف المدنية هي المختصة، أما إذا كانت هذه الخدمات مقدمة من قبل سفن غير تجارية كسفن النزهة أو الصيد إلى سفن تجارية فيكون لهم الاختيار بين رفع دعوى أمام الغرف المدنية والتجارية³.

وتجدر الإشارة أنه تم استحداث القسم البحري بالمحاكم الواقعة على الساحل دون سواها للنظر في القضايا البحرية، حين صدور القرار الوزاري المؤرخ في 14/06/1995 الذي نص على استحداث القسم البحري بسبعة عشرة محكمة وهي: محكمة مستغانم، جيجل، بجاية، تيزغزيرت، دلس، سيدي أحمد، تيبازة، شرشال، قالمة، عنابة، سكيكدة، القل، وهران، أرزيو، الغزوات، بني صاف⁴.

إلا أنه وفقاً لمقتضيات المادة 6/32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الحديد نجد أن المشرع الجزائري اعتبر الاختصاص النوعي للنظر في دعوى عقد القطر البحري يعود إلى

¹ أنظر المادة 384 الفقرة هـ من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 101.

³ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 102.

⁴ مريم درويش، المرجع السابق، ص 190.

أقطاب متخصصة في القضايا البحرية وبتشكيلة جماعية، والتي تنص على أنه: "تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات".

من خلال تحليلنا لهذه المادة فإن هذه الأقطاب يخص فقط المحاكم الواقعة على الساحل الجزائري دون سواها، وأن لهذه الأقطاب اختصاص مانع، فهي تعمل دون غيرها في هذه المنازعات.

إلا أن هذه الأقطاب لم تجسد على أرض الواقع بعد، في انتظار تجسيدها وانتظار تنظيم تشريعي خاص بها، لتبقى محكمة مقر المجلس هي المختصة في النظر والفصل في المنازعات البحرية، وبالتحديد القسم التجاري والبحري، طبقاً لنص المادة 513 من ق.إ.م.إ.

الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري.

نصت المادة 872 من ق ب ج على أنه تتقادم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر البحري خلال سنتين ابتداء من انتهاء هذه العمليات¹.

إن المشرع الفرنسي الجزائري والمصري اتفقوا في انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري بمرور سنتين من تاريخ انتهاء عملية القطر، إذن تاريخ انتهاء العملية هو الفيصل في تحديد مدة التقادم، وعملية القطر تنتهي بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذي نكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة²، أي باسترداد كل الحرية للخروج من تأثير السفينة الأخرى.

وتنقضي الدعوى بمضي سنتين سواء أكانت الدعوى موجهة من أحد طرفي العملية إلى الآخر أو من أحدهما إلى الغير أو من الغير إلى أيهما، وتسري المدة من انتهاء عملية القطر سواء ثم إنجازها في صورتها الطبيعية أو لم تكتمل بعد البدء في تنفيذها، ويجب المراعاة في

¹ هذه المادة عبارة عن نقل حرفي للمادة 30 من القانون الفرنسي الصادر في 3 جانفي 1969 (تقابلها المادة 6 من القانون الفرنسي الجديد)، وتقابلها المادة 281 من القانون المصري.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 701.

هذا الصدد أن عملية القطر تنتهي بفك حبال القطر عن السفينة المقطورة في نهاية عملية الجر بالمعنى الدقيق¹.

ونصت المادة 314 من القانون المدني الجزائري على أنه: "تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات ولا يحسب اليوم الأول، وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم منها."

وتخضع مدة التقادم هذه للأسباب الوقف والانقطاع المنصوص عليهما في ق. ب. ج، فقد يتعرض من حساب مدة التقادم لسبب ما، حيث يتوقف حساب مدة السنتين، أين يتمك حساب المدة السابقة للتوقف مضافا إليها المدة اللاحقة له إلى أن تكتمل السنتان.

أما بالنسبة للانقطاع الذي قد يرد على حساب جديد لمدة سنتين كاملتين، فلا تحتسب فيه المدة التي سبقت الانقطاع².

¹ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 117.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 104.

خاتمة

لقد اتضح لنا من خلال دراستنا للنظام القانوني لعقد القطر البحري، أن المشرع الجزائري لم يعطي أهمية كبيرة لعقد القطر البحري على عكس التشريعات الأخرى خاصة المشاركة فقد تناولوا هذا الموضوع بشكل مفصل، وبما أن موضوع دراستنا كان مفتوح فقد قمنا بمقارنة عقد القطر البحري الجزائري مع مختلف التشريعات، وما استقر عليه الفقه بخصوص هذه الدراسة.

ومن خلال ما تم تناوله من المواضيع أثناء دراستنا للنظام القانوني لعقد القطر البحري فقد عملنا على توضيح أحكام عقد القطر البحري وفق القانون الجزائري، ومختلف التشريعات.

الوطنية، حيث تناولنا المواضيع المتعلقة بمفهوم عقد القطر البحري والخدمات التي تدخل في تنفيذ عمليات القطر البحري، ثم انتقلنا للالتزامات المترتبة عنه وأحكام المسؤولية والدعاوي الناشئة.

أولاً/ القطر البحري عبارة عن عملية تتكون من وسيلة نقل معينة لها قوتها المحركة لكي تستغلها وسيلة نقل أخرى محرومة من وسيلتها المحركة اللازمة للدفع أو للجر هذا بوجه عام، وبالتالي يكون للسفن التي تعطلت عن الحركة أو جرى تعطيلها لمساعدتها للدخول إلى الموانئ أو الخروج منه، وبالتالي يتطلب تواجد سفينتين قاطرة ومقطورة.

يتم القطر البحري بموجب عقد حيث يلتزم بمقتضاه مجهز السفينة القاطرة بتقديم خدمات لمجهز السفينة المقطورة مقابل أجر.

ثانياً/ يتميز عقد القطر البحري بجملة من الخصائص تتمثل في أنه عقد رضائي، ملزم لجانبين، عقد معاوضة، وكذلك يعتبر من عقود الإذعان لأن بنوده تحرر مسبقاً من طرف واحد أي عقود نموذجية ويتم قبولها جملة واحدة دون اعتراض، وكذلك عقد من عقود القانون الخاص كونه لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة، وأيضاً هو عقد تجاري، كما أنه عقد فوري لأن عنصر الزمن فيه لا يعتد به.

ثالثاً/ يختلف عقد القطر البحري عن غيره من العقود البحرية الأخرى فهو يختلف عن عقد الارشاد كون أن الإرشاد البحري يعتبر إلزامي في حين أن القطر البحري اختياري، كما أن موضوع الارشاد هدفه الأساسي هو المحافظة على سلامة السفينة وما عليها من خلال تقديم التوجيهات والارشادات والنصائح للسفينة طالبة القطر بينما مضمون القطر هو الاستعانة بالقوة الدافعة، وعليه فالقطر البحري والارشاد البحري يتشابهان في نقطة أساسية وهي المحافظة على

السفينة وما عليها، وكذلك المحافظة على المنشآت المينائية يختلف عن الإنقاذ البحري من خلال توافر عنصر الخطر ويكون حالا وطارئا، بينما القطر يكون بناء على طلب من مجهز السفينة المقطورة ولا يوجد اي خطر.

رابعا/ عقد القطر بالمفهوم الذي بيناه يخضع لآلية إبرام بسيطة وخاصة، حيث يتعلق الامر بعقد شفهي إذ يستحيل إبرامه في شكل مادي نظرا لسرعة التي يتم فيها طلب القطر، اما في وقتنا الحالي يتم إبرامه في عقود نموذجية تحرر مسبقا ويتم من خلال تجديد الشروط العامة للعقد بالأخص تلك المتعلقة بإدارة عمليات القطر وأحكام المسؤولية.

خامسا/ ولتحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري ظهرت نظريتان: نظرية كلاسيكية تؤسس الطبيعة بناء على إضفاء وصف أحد العقود المسماة على عقد القطر وهو ما يطلق عليه التكيف الموحد، وأخرى حديثة تركز اختلاف الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري باختلاف صورها.

لم ينص التشريع على مادة تحدد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري، لكن الملاحظ عليه استعمل مصطلح خدمات القطر في مواضع كثيرة، ولكن هذا لا يعد دليلا على اعتماده نظرية إيجارة الخدمات، لأن ذلك سيجعل المسؤولية على عاتق مجهز السفينة المقطورة في كل الفروع وهذا يتعارض مع النصوص القانونية المنظمة للقانون البحري في مجال القطر.

سادسا/ يترتب عن القطر البحري التزامات متقابلة، فيلتزم مجهز السفينة القاطرة بتقديم السفينة صالحة للملاحة البحرية في المكان والزمان المتفق عليهما، وتنفيذ عمليات القطر البحري وفق الاصول المرعية، ويلتزم مجهز السفينة المقطورة بدفع أجرة القطر وتكون حسب تعريفه الميناء، كما يلتزم بوضع سفينة في حالة يسمح لها بالتقاط حبال القطر.

تحديد عمليات القطر، بداية ونهاية عقد القطر البحري وإصابة المشرع الجزائري بتحديد فترة القطر لمعرفة ما يدخل في عداده تنفيذ عقد القطر البحري وما يخرج عن نطاقه.

نظم المشرع الجزائري أحكام المسؤولية بين مجهز السفينة القاطرة والمقطورة والغير لقد تم ربط المسؤولية بمن يتولى الإدارة ويقع على عاتقه تحمل عبئ الأضرار ولا يسال مجهز السفينة القاطرة عن هذه الأضرار التي تلحق بالمقطورة ما لم يثبت ان هذه الاضرار ناتجة عن قوة

قاهرة أو حادث فجائي، ويجوز إعفاء بعضهما البعض من المسؤولية العقدية في حالة حدوث اضرار للطرفين نتيجة القوة القاهرة.

قرر المشرع الجزائري مسؤولية مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة بتضامن عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء القيام بعمليات القطر وتوزع المسؤولية بينهم بالتساوي.

سابعا/ ترفع الدعاوى بعقد القطر البحري أمام الأقطاب المتخصصة، حيث حدد المشرع الجزائري مدة التقادم في عقد القطر البحري بسنتين تبدأ من تاريخ انتهاء عملية القطر.

و بناء على ما قدمناه من نتائج نتوصل الى التوصيات الآتية:

نقترح من المشرع الجزائري إدراج مادة في القانون البحري تنص على الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري حتى تضع حد للجدال الفقهي القائم في تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري.

نقترح أيضا من المشرع الجزائري النص على أجرة القطر وعدم تركها لاتفاق او العرف البحري تقاديا لأي خلافات أو نزاعات قد تقع.

نقترح من المشرع الجزائري إنشاء محاكم بحرية متخصصة تنظر في القضايا والنزاعات البحرية فقط.

نقترح من المشرع الجزائري على إلزامية القطر البحري داخل الموانئ الجزائرية وجعله إجباريا على كل السفن، للحفاظ على سلامة الموانئ ومنشأتها.

الملاحق



ENTREPRISE PORTUAIRE DE
SKIKDA RUE, Rezki RAHAL B.P.65
SKIKDA SOCIETE PAR ACTIONS
AU CAPITAL DE 800.000.000 DA



CONTRAT : /2007

OBJET : CONTRAT E.P.SKIKDA = BESIX SA

« REMORQUAGE DRAGUE AMBIORIX »

SKIKDA - CAGLIARI

ANNEE 2007

Entre,

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

D'une part

Et :

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

D'autre part

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

SOMMAIRE

ARTICLE 01 : OBJET DU CONTRAT.

ARTICLE 02 : MODE DE PASSATION.

ARTICLE 03 : MONTANT DU CONTRAT.

ARTICLE 04 : MODALITE DE PAIEMENT.

ARTICLE 05 : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES
DE LA DRAGUE AMBIORIX

ARTICLE 06 : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES
DU REMORQUEUR SIDI BRAHIM

ARTICLE 07 : OBLIGATIONS PARTICULIERES
DU REMORQUÉ

ARTICLE 08 : OBLIGATIONS PARTICULIERES DE
L'ENTREPRISE DE REMORQUAGE

ARTICLE 09 : RESPONSABILITE DES PARTIES

ARTICLE 10 : CONDITIONS DE SECURITE.

ARTICLE 11 : CONDITIONS METEOROLOGIQUES.

ARTICLE 12 : ASSURANCES.

ARTICLE 13 : DUREE DU CONTRAT.

ARTICLE 14 : FORCE MAJEURE

ARTICLE 15 : DOMICILIATION BANCAIRE

ARTICLE 16 : ELECTION DOMICILE

ARTICLE 17 REGLEMENT DES DIFFERENDS

ARTICLE 18 TEXTES REGLEMENTAIRES ET OFFICIELS

ARTICLE 01 : OBJET DU CONTRAT

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

ARTICLE 02 : MODE DE PASSATION DU CONTRAT

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

ARTICLE 03 : MONTANT DU CONTRAT

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

ARTICLE 04 : MODALITE DE PAIEMENT

Le règlement du montant global en TTC de l'opération de remorquage de la drague AMBIORIX , aura lieu à la fin de l'opération par chèque ou virement bancaire.

ARTICLE 05: CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA DRAGUE AMBIORIX

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

- : 7 ADZ N°. D'appellation ➤
: 605146658 MMSI ➤
: DAMEN SHIPYARDS (PAYS-BAS) Constructeur ➤
- N° de Construction : 511697
 - Date de construction : 2010.
 - Type : ASD Tug 3114
 - Longueur Hors tout : 30,82 m.
 - Largeur Hors tout : 10,20 m.
 - Tirant d'eau : 4,80 m.
 - Déplacement : 380 T (m).
 - Traction : 36 Tonnes.
 - Tonnage : 307 Tx.
 - Classification : Bureau VERITAS.
 - Moteur Principal : (2 x 1400 CV) MAK 6M20
Puissance effective : 1080 Kw/1000 Tr/mn.
 - Groupe auxiliaire : 2 ; MAN Type D 2866 E
Puissance 99 Kw/1500 Tr/mn.
Puissance apparente 113 KVA.
 - Groupe du port : MAN Type D 0824 LE 201
Puissance 80/Kw/1500 Tr/mn.
Puissance apparente 58 KVA.
 - Propulsion : 2 (AZIMUTH THRUSTER Type aquamaster US
155/275
0.
 - Equipage : 10 Personnes.
 - Date d'acquisition : 14 Septembre 2003.

CAPACITES :

- ✓ Combustible : 100 m³.
- ✓ Mousse : 7 m³.
- ✓ Dispersant : 9 m³.
- ✓ Eaux douce : 8 m³.
- ✓ Eaux usées : 2,1 m³.
- ✓ Huile lubrifiante (propre) : 8 m³.
- ✓ Huile lubrifiante (usée) : 8 m³.
- ✓ Réservoir à ballast : 11,9 m³.

ARTICLE 07 : OBLIGATIONS PARTICULIERES DU REMORQUÉ

En cas d'interruption du voyage pour quelque motif que ce soit, l'entreprise de remorquage touchera une rémunération au prorata Itinériss avec un minimum de cinquante pour cent (50) % du montant prévu à l'article 03.

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

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

La drague remorquée doit avoir subi les visites réglementaires et posséder les certificats de visites de sécurité et pourvu de tous les certificats de classification pour le voyage COLLO - Cagliari.

ARTICLE 08 : OBLIGATIONS PARTICULIERES DE L'ENTREPRISE DE REMORQUAGE

L'entreprise de remorquage fournira un remorqueur en bon état de navigabilité, pourvu d'un équipage suffisant pour toute éventuelle intervention.

L'entreprise de remorquage a la faculté de substituer le remorqueur à un autre, ceci, soit au début, soit en cours d'opération si le remorqueur désigné rencontre des difficultés.

ARTICLE 09 : RESPONSABILITE DES PARTIES

Les dommages de tous ordres pouvant survenir lors du remorquage de la drague AMBIORIX de COLLO à Cagliari sont à la charge du remorqué à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

10 : CONDITIONS DE SECURITE

Pour la sécurité du navire et une meilleure navigabilité de la drague une vitesse de 4 nœuds est convenue par les deux parties. Le remorquage se fera à l'aide d'un câble en acier de longueur minimale 150 mètres fixé à l'aide d'émerillon d'affourché aux deux bords avant du navire, ce qui doit assurer une uniformité de transmission de l'effort de traction sur la structure du navire.

ARTICLE 11 : CONDITIONS METEOROLOGIQUES.


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

ARTICLE 12: ASSURANCES

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

ARTICLE 13 : DUREE DU CONTRAT

La durée du contrat est limitée à la traversée :

 Quai Port de Collo - quai Port de Cagliari

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

ARTICLE 14: FORCE MAJEURE

On entend par force majeure tout acte ou événement imprévisible, irrésistible, et indépendant de la volonté des deux parties, survenant postérieurement à la date de mise en vigueur du contrat et faisant obstacle à son exécution normale. Au cas où un événement qui constitue une force majeure surviendrait, les parties contractantes

seront momentanément déliées totalement ou partiellement de leurs obligations. La partie qui invoque le cas de force majeure devra aussitôt adresser une notification expresse à l'autre partie, accompagnée de toutes les informations circonstanciées utiles dans les dix (10) jours calendaires. Tout retard en cas de force majeure non notifié dans les conditions précitées ne sera en aucun cas retenu pour le décompte du délai contractuel ni opposable. En cas de force majeure, la partie empêchée devra prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer dans les plus brefs délais la reprise normale de l'exécution des obligations affectées par cet événement et combler le retard ainsi occasionné.

ARTICLE 15 : DOMICILIATION BANCAIRE

Le présent contrat est domicilié :

 Pour l'ent reprise de remorquage EP AIN TABIA :

- Banque : Crédit Populaire d'Algérie, agence rue DIDOUCHE Mourad Tamalous compte n° .206.401.00000.0.

 Pour le remorqué :

- Banque :
Compte bancaire n°:

ARTICLE 16 : ELECTION DOMICILE

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

ARTICLE 17: REGLEMENT DES DIFFERENDS

Tous les litiges et contestations découlant de l'interprétation et/ ou de l'exécution du présent contrat seront réglés à l'amiable entre les deux parties.

En cas d'échec de la voie amiable , tout différend de quelque nature que ce soit sera tranché définitivement par le tribunal de Skikda reconnu seul compétent.

ARTICLE 18: TEXTES OFFICIELS ET REGLEMENTAIRES

Est applicable la réglementation en vigueur et notamment :

- L'ordonnance N° 75/58 du 26 Septembre 1975 modifiée portant Code Civil;
- L'ordonnance N° 75/59 du 26 Septembre 1975 modifiée portant Code du Commerce;
- L'ordonnance N° 76/80 du 23 Octobre 1976 modifiée et complétée par la loi N° 98-05 du 25 Juin 1998 portant Code maritime.

Le Président Directeur Général
CNAN GROUP/ALGER

Le Directeur du Remorquage
EP.SKIKDA

Le Président Directeur Général
EP. SKIKDA

الملحق رقم 02: دفتر أسعار القطر.

de minimum de perception.

Toutefois, il en est dispensé, s'il signale son retard d'arrivée sur rade au moins trois heures avant l'heure initialement annoncée.

- **Dérangement du pilote** : Lorsque le pilote s'est rendu à bord d'un navire à l'arrivée ou en partance ou pour effectuer un mouvement et que le départ, l'arrivée ou l'appareillage n'a pas eu lieu, le navire paie une indemnité de dérangement du pilote par heure ou fraction d'heure de retard d'un montant de **158 Dollars US**.

En outre, le pilote non employé est enlevé au bout de la troisième heure et le capitaine est alors tenu, le cas échéant de commander un nouveau pilote.

Toutefois, lorsque l'appareillage du navire est différé en raison de circonstances nautiques défavorables en rade ou à quai, le montant de l'indemnité de dérangement définie précédemment est fixé à un taux de 20% du minimum de perception par heure ou fraction d'heure de retard.

- **Maintien à bord du pilote** : Si le pilote est maintenu à bord pour quelques raisons que ce soit au-delà d'une heure, le navire paie une indemnité de maintien du pilote à bord égale à 50% du montant de l'opération par tranche d'heure.
- **Garde à bord SPM du pilote : 158 Dollars US/heure.**
- **Utilisation d'un 2 pilote** : En accord avec le commandant du navire et pour des raisons motivées, une majoration de 35% de l'opération est appliquée.
- **Attente du pilote à la station** : Lorsque l'attente du pilote à la station de pilotage dépasse l'heure suivant celle de la commande, le navire paie une indemnité d'attente du pilote d'un montant de **158 Dollars US/opération**.
- La vedette devant acheminer ou ramener le pilote à bord du navire est facturée en sus, selon le tarif de 150 Dollars US/opération.
- **Responsabilité de l'entreprise portuaire** : Le pilote étant placé pendant les opérations de pilotage, sous le commandement du capitaine du navire, l'entreprise portuaire n'est pas responsable envers l'armateur du navire piloté des dommages causés au cours des opérations de pilotage. En conséquence, les avaries et dommages de toute nature subis par le navire en cours d'opération, sont à la charge du capitaine ou patron du bâtiment ou celle de ses armateurs.

1.1.2 Tarifs de pilotage

Les opérations de pilotage des navires dans les zones obligatoires, donnent lieu à une redevance de pilotage calculée sur la base des tarifs suivants, avec un montant minimum de perception par opération de **230 Dollars US**.

Prix (USD/M ³)	Designation
0,040	Entrée au Port
0,040	Sortie du Port
0,020	Mouillage, changement mouillage, mouvement dans le port
0,020	Mouvement poste rade, Rade poste à quai

1.2 Remorquage :

1.2.1 Conditions générales

- **Contrat de remorquage** : par le contrat de remorquage, l'armateur s'engage, contre rémunération, à effectuer les services de remorquage au moyen d'un navire, dont notamment
 - Les opérations consistant à tirer ou pousser le navire,
 - Les manœuvres d'accostage, de halage, de déhalage et ou d'appareillage du navire,
 - Le convoyage,
 - L'aide dans l'exécution d'autres manœuvres dans la navigation d'un navire.
- **Période contractuelle** : La période contractuelle est celle définie par le code maritime Algérien. La mise à disposition commence dès l'instant où le ou les remorqueurs quittent le quai pour se mettre à la disposition du navire et elle se termine dès l'instant où l'opération est achevée.
- **Responsabilité** : Pendant la période contractuelle définie ci-dessus, le capitaine et l'équipage des remorqueurs sont, de convention expresse mis à la disposition du contractant et deviennent ses préposés exclusifs. Les remorqueurs sont placés sous sa garde, resteront donc en conséquence à la charge exclusive du contractant, toutes avaries, dommages et autres, de quelque nature qu'ils soient, subsistant par le navire remorqué que par le ou les remorqueurs au cours des opérations de remorquage. Le contractant sera également responsable de toutes réclamations qui pourraient être faites par les tiers contre le navire remorqué et contre les remorqueurs à l'occasion des faits survenus au cours de ses opérations.
- **Supplément de durée** : Dans le cas où la durée du mouvement décomptée depuis la mise à disposition du remorqueur jusqu'au moment où il aurait dû être libéré dépasserait celle prévue dans le tableau des tarifs « horaire de remorquage », un supplément sera appliqué en temps réels pour le dépassement.
- **Mise à disposition** : Le temps de mise à disposition d'un remorqueur est compté dès son départ du quai d'armement habituel jusqu'à son retour au même quai.
- **Opérations exceptionnelles** : L'entreprise portuaire pourra prétendre à une rémunération dans le cas où des circonstances exceptionnelles modifieraient d'une part, la nature des services prévus au contrat dans la zone de remorquage obligatoire ou nécessiteraient l'intervention des remorqueurs au-delà de la zone de remorquage obligatoire d'autre part (cas de sauvetage et secours en haute mer, sinistre, incendie). Dans les deux cas, ces opérations exceptionnelles seront facturées sur la base du gré à gré à la charge du contractant.
- L'annulation, l'attente ou le report de toute manœuvre du fait du commandant ou de son consignataire donne lieu au paiement de **50%** l'opération en guise de dérangement.
- Le pilote en accord avec le commandant du navire peut exiger un remorqueur supplémentaire si les conditions météorologiques sont défavorables ou les qualités manœuvrières du navire présentent un risque ou pour d'autres raisons de sécurité. Dans ce cas, le ou les remorqueur(s) supplémentaire(s) sont utilisés en sus du mode d'affectation.
- **Mode affectation des remorqueurs** :
 - Le remorquage est obligatoire à tous les navires de 1500 TJB et plus.
 - Les navires de moins de 80 mètres sont exonérés des services de remorquage à moins que le pilote en justifie la nécessité de prendre un ou des remorqueur(s).
 - Les pétroliers de moins de 100 mètres sont exonérés des services de remorquage à moins que le pilote en justifie la nécessité d'utiliser un ou des remorqueur(s).
 - Les navires peuvent être sujets à des extra-frais notamment en période hivernale (pour

poussage à quai par remorqueurs pour complément de chargement et autres). Ces frais supplémentaires sont à la charge de l'armateur.

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

NAVIRES MARCHANDISES DIVERSES

Nombre de remorqueurs		Longueur hors tout
Sortie	Entrée	
01	01	de 80 m à 115 m
02	02	de 116 m à 135 m
02	03	de 136 m à 150 m
03	03	de 151 m à 170 m
03	04	de 171m et plus

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

Compte tenu de la configuration du poste n°12 de l'ancien port, les manœuvres des navires programmés à ce poste dont la longueur est $140 \text{ m} > L \leq 150$ mètres sont réalisées avec trois (03) remorqueurs à l'entrée et 03 remorqueurs à la sortie.

À son appréciation, pour des raisons de sécurité, le pilote peut exiger un remorqueur supplémentaire sur la base d'un rapport justificatif.

NAVIRES A HYDROCARBURES

Nombre de remorqueurs		Longueur hors tout
Sortie	Entrée	
01	02	de 100 m à 115 m
02	02	de 116 m à 130 m
02	03	de 131 m à 169 m
03	04	de 170 et plus

1.2.2 Tarifs de remorquage

Les opérations de remorquage effectuées par l'entreprise portuaire à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie du port donnent lieu à une redevance calculée sur la base du tarif ci-après avec un montant minimum de perception de 660 Dollars US par heure d'opération et par remorqueur.

Les prestations de remorquage sont facturées sur la base du taux horaire par remorqueur affiché dans le tableau ci-dessous, correspondant au volume du navire et la durée de la manœuvre en temps réel au-delà de la première heure de remorquage, avec un minimum de perception d'une heure quel que soit la durée de la manœuvre.

Tarif (USD/H/RR)	Désignation
660	Minimum de perception
660	Jusqu'à 6000 M ³
873	6000 à 12.000 M ³
970	12001 à 18.000 M ³
1 388	18001 à 24.000 M ³
1 543	24001 à 30.000 M ³
1 687	30001 à 36.000 M ³
1 942	36001 à 42.000 M ³
2 145	42001 à 48.000 M ³
2 077	48001 à 54.000 M ³
2 820	54001 à 60.000 M ³
66	Au-delà de 60.000 M ³ et par tranche de 3000 M ³ en sus du tarif correspondant
826	Location de remorqueur
676	Pompage
100	Fourniture de remorque (treuil de remorqueur)

1. 2.3 Tarifs divers

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

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

1.2.4 Cas particuliers

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

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

الملحق رقم 03: اتفاقية لتوفير الخدمات المتعلقة بشروط المساعدة والتعامل مع السفن في ميناء سكيكدة.

RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLIC ET DES TRANSPORTS

Groupe services portuaires "SERPORT Spa"

Entreprise Portuaire de Skikda



وزارة الأشغال العمومية والنقل

مجمع الخدمات المينائية

المؤسسة المينائية لسكيكدة

CONVENTION :2019

E.P.SKIKDA =

CONVENTION DE PRESTATIONS DE SERVICES LIEES AUX CONDITIONS
D'ASSISTANCE ET DE MANUTENTION DES NAVIRES AU PORT DE
SKIKDA

SKIKDA

CONVENTION

Entre :

L'entreprise portuaire de Skikda dont le siège social est à : petite zone industrielle,
pré embouchure OUED SAF SAF (ex
domaine des lions) BP.65 - 21000.
SKIKDA représentée par

Monsieur : TANFOUR Imad Djalal son Président Directeur Général.

D'une part ;

Et :

D'autre part

Il est arrêté et convenu ce qui suit :

ARTICLE 01 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les conditions pour la fourniture des services portuaires et fixer les avantages accordés par l'entreprise portuaire de Skikda aux navires propriété de la compagnie nationale algérienne de navigation

Les prestations fournies aux navires, notamment :

- L'accostage
- Le pilotage
- Le remorquage
- Lamanage

Les prestations de manutention et d'acconage :

- Le déchargement et chargement des navires
- Le transbordement le pointage. L'entreposage. Le gardiennage et la livraison.

ARTICLE 02: DISPOSITIONS GENERALES :

L'entreprise portuaire. En accord avec le client fixe les emplacements de réception des Navires le choix des horaires de travail et d'une manière générale donne toutes directives Utiles visant la préservation des intérêts du client. L'entreprise portuaire en sa qualité d'autorité portuaire et de manutentionnaire de la Marchandise se réserve le droit de choisir les emplacements de réception et d'entreposage Des marchandises.

Article 03 : OBLIGATIONS DU CLIENT :

Le client s'engage :

- 01)** Aviser l'E.P. SKIKDA de l'arrivée du navire au moins vingt-quatre (24) HEURES à l'avance.
- 02)** Transmettre par courrier électronique/fax au moins vingt-quatre (24) heures avant l'arrivée du navire. Les documents nécessaires pour la bonne réalisation des opérations de manutention requises. Il est entendu par documents nécessaires : le plan de chargement et manifeste.
- 03)** Joindre à ces dits documents les informations utiles se rapportant :
 - Navire : ses caractéristiques et ses moyens de levage effectivement opérationnels.
 - Marchandise : conditions de stockage : températures de stockage notamment pour les marchandises périssables ou celles nécessitant le stockage sous abri. Mentionner les marchandises dangereuses et celles ne pouvant accepter un séjour prolongé au port
- 4)** Assister à la conférence de placement.
- 5)** Respecter les procédures d'Entreprise portuaire en matière de contrôle de débarquement. D'embarquement.
- 6)** Utiliser et privilégier les matériels et installations de manutention portuaire. Il peut néanmoins avoir recours aux moyens propres au navire si la performance de ceux mis à disposition par le prestataire est moindre.
- 7)** Décaler les marchandises dangereuses (IMO) ainsi que les marchandises qui requièrent des soins particuliers : open top. Reefer. Flat.
- 8)** Viser conjointement avec le prestataire les bordereaux de réserves et différentiels établis par l'Entreprise Portuaire.
- 9)** Remettre à la capitainerie un avis de partance à la fin des opérations de chargement et de déchargement. En cas d'attente prolongée et dans le cas d'un besoin du port à quai. Le navire sera affecté à ses frais dans un poste d'attente.
- 10)** Déposer 24 heures avant la date d'accostage une attestation de franchise de TVA dans le cas des navires exonérés.
- 11)** Retirer les factures émises par l'Entreprise Portuaire auprès des services de facturation dans les soixante-douze (72h) heures qui suivent la sortie du navire.
- 12)** Contester les factures jugées irrégulières dans un délai maximum de huit (08) jours à compter de la date de retrait des factures.
- 13)** Transmettre régulièrement les déclarations relatives aux droits de navigation et en faire un état trimestriel et annuel.

ARTICLE 04: OBLIGATION DE L E.P. SKIKDA :

L'Entreprise Portuaire de Skikda s'engage à :

- 1) A l'exception des navires de la marine nationale. Des cars ferries et des navires transportant des animaux ou des cargaisons dangereuses. Les navires du client dont l'arrivée est annoncée conformément aux dispositions de l'article 3.1 bénéficient d'une priorité d'accostage à des postes à quai adéquats en fonction des disponibilités à la date de leur annonce.
- 2) Affecter dans le cadre de la commission de placement des navires et selon disponibilité. Des quais appropriés aux navires. Dotés de toutes les commodités et installation nécessaires pour effectuer au mieux les opérations de chargements et de déchargements. Tous les frais découlant d'un manquement de la part de l'E.P. S seront à la charge de cette dernière.
- 3) Opérer les navires du client visés à la présente convention à toute heure de la journée sauf :
 - En cas de force majeure exigeant des dispositions exceptionnelles qui seront appréciées en fonction de la situation.
 - En cas de demande expresse du client ou de son représentant.
- 4) affecter pour l'accomplissement des opérations de manutention, tant à bord du navire qu'à terre, une équipe qualifiée et un matériel adéquat au mode de conditionnement de la marchandise, de façon à satisfaire dans les meilleures conditions les exigences techniques et sécuritaires de chaque manutention, et respecter les délais prescrits pour ces dernières.
- 5) Equiper les postes à quai de défenses suffisantes permettant d'assurer la sécurité du navire durant l'escale.
- 6) Effectuer les opérations de manutention avec la compétence et la diligence exigées par le type et le caractère des opérations compte tenu des moyens techniques disponibles.
- 7) Prendre toutes les mesures et précautions afin d'éviter d'endommager les conteneurs ainsi que la marchandise durant les opérations de chargement et de déchargement.
- 8) Aviser le client vingt-quatre heures (24h) à l'avance en cas de grève, le tenir informé de son évolution et s'entendre avec lui sur les dispositions à prendre.
- 9) Respecter les cadences minimales de chargement et de déchargement affichées par l'EPS.
- 10) Le décompte des cadences de chargement et de déchargement se fera sur la base d'une moyenne escale. Ces cadences ne tiendront pas compte des temps morts qui ne sont pas du fait de l'EPS pour des raisons entre autres : ouverture et fermeture des panneaux de cale attente des documents. Attente du débarquement des conteneurs dangereux. Attente service

des douanes (embarquement). L'EPS peut cependant surseoir au débarquement du ou des conteneurs présentant des avaries apparentes.

11) Conduire les marchandises vers une aire de stockage soit dans un magasin en terre-plein, et disposer la cargaison dans un ordre précis de façon à reconnaître rapidement les colis classés en fonction de leurs type et destinataire.

12) En cas de contestation des factures par le client le prestataire est tenu de donner sa réponse sur la base de raisons justifiées dans un délai de huit (08) jours.

ARTICLE 05 : RESPONSABILITES

1) Responsabilités de l'EPS :

- Les Time-Sheet visés par les deux parties font foi.
- L'EPS n'est pas responsable qu'en cas de faute prouvée et reconnue sur la base d'une expertise contradictoire à laquelle assistera le représentant de l'EPSkikda ou son expert désigné pour des faits qui se sont produits après l'opération dont il a la charge causée par un de ses agents ou engins et qu'envers celui qui a engagé ses services, il n'est donc en aucun cas responsable vis-à-vis du destinataire de la marchandise.
- L'EPS est responsable des interruptions du travail au cours des opérations de manutention portuaire, causée par le bord ou ses agents, cas fortuit, et pour les frais qui en découlent, sauf quand cette interruption ne lui est pas imputable ou en cas de force majeure.

2) Responsabilités du client :

- Les Time-Sheet visés par les deux parties font foi.
- Le client est responsable de la marchandise jusqu'à sa réception par l'entreprise portuaire.
- En cas de séjour prolongé à quai, et pour raison non imputable à l'entreprise portuaire, il sera fait mouvement au navire en rade à la charge du client.
- Considérant que le poids du conteneur est établi et déclaré par le fournisseur ou le chargeur, le client ne peut être tenu responsable des écarts constatés entre le poids manifesté et le poids réel.

3) Responsabilités avaries / manquants :

- L'entreprise Portuaire peut surseoir au débarquement du ou des conteneurs présentant des avaries apparentes ; pour les avaries et dommages causés à la marchandise au cours des opérations de chargement / déchargement, un constat d'avaries contradictoire est établi entre les deux parties.
- En cas de faute, l'EPS est responsable envers le client, il n'est cependant pas tenu responsable des avaries et des manquants dont il est établi par expertise contradictoire à l'appui qu'ils se sont produits avant et/ ou après l'opération dont il a la charge.

- Pendant les opérations de débarquement/embarquement, les avaries apparentes observées par le prestataire feront l'objet de constat détaillé sur le bordereau de réserves visé par les deux parties.
- Les marchandises manquantes ou en excédent par rapport au manifeste seront mentionnées, avec toutes les références par l'EPS sur le bordereau de différentiels, visé par les deux parties.
- Le client doit signaler les avaries considérées comme imputables à l'EPS au moment de leur survenance, dans un procès-verbal de constat, qui devra être établi avec un agent de constat désigné par l'EPS.
- Des formalisations du dossier de constat d'avaries reconnues à l'EPS, les procédures pour prise en charge de remboursement par l'entreprise ou son assureur selon le cas, seront engagés.

4) Responsabilités retards / attentes :

- Les retards des navires pour accostage ainsi que les attentes pour la fin des opérations pour lesquelles la responsabilité du client n'est pas engagée ne peuvent pas faire l'objet d'une facturation au client.
- L'EPS est responsable du retard du navire sous les opérations de chargement et de déchargement au délai des délais convenus sauf si les raisons du dépassement ne lui sont imputables. Les attentes sont imputables à celui qui est à l'origine.

ARTICLE 06 : MODALITES DE PAIEMENT

Le client accepte et s'engage à payer la totalité des prestations fournies par l'EPSKIKDA sur la base d'un relevé des factures définitives transmis chaque quinzaine par le service recouvrement de l'Entreprise Portuaire selon les modalités suivantes :

- **Toutes les factures émises au cours de la première quinzaine du mois seront réglées au plus tard le trente (30) du mois en cours.**
- **Toutes les factures émises au cours de la deuxième quinzaine du mois seront réglées au plus tard le quinze (15) du mois qui suit.**

Toutefois en raison de la clôture des comptes annuels, les factures établies et émises au courant du mois de Décembre devront être payées par chèque au plus tard la fin du même mois.

A la fin de l'ensemble des prestations fournis, l'EPS s'engage à établir et soumettre au client ou son représentant à titre de décompte, un bilan générale et définitif faisant ressortir le délai des facturations de l'ensemble des prestations effectuées accompagné des justificatifs nécessaires.

ARTICLE 07 : BASE DE FACTURATION AU CLIENT DE PRESTATIONS FOURNIES

7.1) Manutention et acconage :

Une réduction de cinquante (50%) pour cent est accordée sur les tarifs en vigueur pour les opérations de manutention et les extra-frais encourus et se rapportant au chargement et/ou déchargement des navires exclusivement **propriété** du client.

7.2) Service portuaires :

7.2.1 – Les tarifs appliqués au client libellés en dinars seront calculés sur la base du taux de change DA/USD à la date d'entrée du navire.

MODE D'AFFECTATION DES REMORQUEURS

Le nombre de remorqueurs affectés ainsi que la durée sont fixés comme suit :

NAVIRES	NOMBRE DE REMORQUES		DUREE DE MANŒUVRE	
	ENTREE	SORTIE	ENTREE	SORTIE
08 à 115	01	01	01	01
116 à 135	02	02	01	01
136 à 150	03	02	01	01
151 à 170	03	03	02	01
171 et plus	04	03	02	01

7.2.2 – Il est consenti au client une remise de cinquante pour cent **50%** sur le tarif de base pour les prestations de pilotage, remorquage, lamanage et les défenses d'accostage des navires exclusivement **propriété** du client.

7.2.3 – les prestations (eau, électricité, location remorqueur, transport vivres, poussage, détritrus) et autre services divers seront facturés selon les dispositions du cahier des tarifs en vigueur.

Toutes modification tarifaire doit notifiée au client quinze jours (15) au minimum avant son application.

ARTICLE 08 : CONDITIONS « INTUITU PERSONAE »

Ce contrat étant « INTUITU PERSONAE » L'EPS s'interdit de céder tout, ou une partie des droits et obligations qui lui sont conférés par cette dernière, ou transférer ces obligations à tiers sans l'accord préalable et écrit du client.

ARTICLE 09 : RESPECT DES ENGAGEMENTS

Les deux parties s'engagent à respecter scrupuleusement les engagements contenus dans la présente convention.

ARTICLE 10 : RESILIATION

Les parties déclarent que la présente convention est conclue en considération des engagements réciproques qui y sont fixés.

Tout manquement par l'une des parties à ses engagements constituera une faute susceptible d'entraîner la résiliation de la présente convention sur simple demande de l'autre partie.

La présente convention peut, également, être résiliée par accord écrit des deux parties. Elle peut, en outre, être dénoncée par l'une ou l'autre des parties sur simple envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception et assortie d'un préavis d'un (01) Mois.

La résiliation de la présente convention par l'une ou l'autre des parties rend toutes les sommes dont est redevable le client vis-à-vis de L'EPS immédiatement exigibles.

Le client est en outre tenu de restituer, sans délai les équipements mis à sa disposition par L'EPS en exécution des dispositions de la présente convention.

ARTICLE 11 : PRESCRIPTION

Les actions nées à l'occasion des prestations du présent contrat, sont prescrites pour une (01) années à compter du jour de l'achèvement de la dernière opération prévue par cette convention.

ARTICLE 12 : REGLEMENT DES LITIGES

Tout litige survenant à l'occasion de l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention que les deux parties ne pourraient résoudre à l'amiable sera soumis au tribunal de SKIKDA auquel les parties attribuent compétence exclusive.

ARTICLE 13 : MADALITES D'AMENDEMENT

La présente convention ne peut être amendée ou modifiée de quelque manière que ce soit, autrement que par avenant écrit et signé par les deux parties.

ARTICLE 14 : VALIDITE ET ENTREE EN VIGUEUR

La présente convention est conclue pour une période d'une (01) année à compter de la date de sa signature, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties un (01) mois avant sa date d'expiration.

Fait à Skikda le :

POUR LE CLIENT

POUR L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA

قائمة المراجع

أولا: الكتب

1. إيمان فتحي حسن الجميل المساعدة البحرية، (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الارشاد البحري)، د ط، دار الجامعة الاسكندرية، مصر، 2011 .
2. طالب حسن موسى، القانون البحري، د ط، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الاردن، 2012،
3. علي علي سليمان، النظرية العامة لالتزام، مصادر الالتزام في القانون البحري، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، د س ن.
4. علي فيلاي، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر 2008.
5. علاء الدين عبد المجيد، عقد القطر البحر في القان البحري والمقارن، د ط، د د ن، د م ن، 2015.
6. كمال حمدي، القانون البحري، السفينة - أشخاص الملاحة البحرية- استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر والارشاد)، د ط، دار المعارف، الاسكندرية، مصر، 2000.
7. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري، د ط، دار العلوم الحجار، د س ن.
8. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة، السفينة أشخاص الملاحة البحرية النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان البحري، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، د س ن.
9. نهاد السباعي ورزق الله أنطاكي، موسوعة الحقوق التجارية، الجزء الخامس، الحقوق التجارية البحرية، مطبعة الانشاء دمشق، 1965.
10. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر.
11. وهيب الأسير، السفينة أشخاصها عقد النقل البحري، د ط، المؤسسة الحديثة للكتاب: طرابلس، لبنان، د س ن.

ثانيا : الرسائل والمذكرات .

1-الرسائل :

1. جمال بن عصمان، المسؤولية التصهيرية المترتبة عن التصادم البحري، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة ابي بكر بلقائد تلمسان، 2009.
2. مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والارشاد، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقائد تلمسان، 2019.

2- المذكرات

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

ثالثا : المقالات

1. اعتدال عبد الباقي الغصب، عقد القطر البحري دراسة مقارنة، كلية القانون، جامعة البصرة، مجلة الخليج العربي، المجلد 38 العدد 01-02 بتاريخ 2021/05/28.
2. حياة بن عيسى، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على أمن وسلامة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل جامعة تلمسان، العدد الثاني 2014، ص94.
3. رفعت فخري ابادير، القطر البحري، في القانون المصري والمقارن، مجلة القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، 1978، المجموعة الثانية .
4. هشام بوريش، تحسين جودة الخدمات الموانئ البحرية، دراسة تجربة ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الانسانية والاجتماعية، العدد 34، 2013.

رابعا: النصوص القانونية

1. الأمر رقم 76-80 المؤرخ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10 -04 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية، العدد 46 المؤرخة في 18 اوت 2010.

2. الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 101، المؤرخة في 19 ديسمبر، 1975 المعدل والمتمم إلي غاية صدور قانون رقم 05/02 المؤرخ في 06 فبراير 2005.

3. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26/09/1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 والقانون 07-05 المؤرخ في 13/05/2007، المتضمن القانون المدني الجزائري.

4. القانون 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية، الجريدة الرسمية، العدد 21، المؤرخة في 23 أبريل 2008.

خامسا: القرارات القضائية

-القرار الصادر بتاريخ 2010/02/04 ملف رقم 612473، المجلة القضائية العدد الأول، 2011.

الفهرس

المفهرس

الصفحة	الموضوع
	شكر وتقدير
	إهداء
01	مقدمة
05	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لعقد القطر البحري
06	المبحث الأول: مفهوم عقد القطر البحري
06	المطلب الأول: تعريف عقد القطر البحري
06	الفرع الأول: التعريف الفقهي لعقد القطر البحري
07	الفرع الثاني: التعريف التشريعي لعقد القطر البحري
09	المطلب الثاني: خصائص عقد القطر لبحري وتميزه عن بعض المصطلحات المشابهة
09	الفرع الأول: خصائص عقد القطر البحري
11	الفرع الثاني: تمييز عقد القطر البحري عن بعض المصطلحات المشابهة
16	المبحث الثاني: تكوين عقد القطر البحري وطبيعته القانونية
16	المطلب الأول: أركان عقد القطر البحري
17	الفرع الأول: الأركان الموضوعية العامة
18	الفرع الثاني: الأركان الشكلية
18	الفرع الثالث: مراحل إنعقاد عقد القطر البحري
22	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري
23	الفرع الأول: النظريات التقليدية
25	الفرع الثاني: النظريات الحديثة
27	الفرع الثالث: موقف التشريع المقارن

31	الفصل الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عقد القطر البحري
31	المبحث الأول: الالتزامات القانونية المترتبة عن عقد القطر البحري
31	المطلب الأول: إلتزامات مجهز السفينة القاطرة
32	الفرع الأول: تقديم السفينة القاطرة
33	الفرع الثاني: تنفيذ عملية القطر
35	المطلب الثاني: إلتزامات مجهز السفينة المقطورة
35	الفرع الأول: إعداد السفينة للقطر
36	الفرع الثاني: التزام مجهز السفينة المقطورة بدفع الأجرة
40	المبحث الثاني: المسؤولية والدعاوي الناشئة عن عقد القطر البحري
41	المطلب الأول: أحكام المسؤولية أثناء تنفيذ عقد القطر البحري
41	الفرع الأول: صفة بداية ونهاية عقد القطر البحري
42	الفرع الثاني: أحكام المسؤولية عن الأضرار أثناء تنفيذ عملية القطر
51	المطلب الثاني: الدعاوي الناشئة عن عقد القطر البحري
51	الفرع الأول: الاختصاص القضائي
53	الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري
56	الخاتمة
60	الملحق
83	قائمة المراجع
87	الفهرس