

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق



## المنازعات المينائية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية  
والمينائية

تحت إشراف الأستاذ:

د. بوالصلصال نور الدين

من تقديم الطالبين:

مفتاح آمال

شرياق كلثوم

"لجنة المناقشة"

رئيسا

أستاذ مساعد

1/ بوشرك علي

مشرفا ومقررا

أستاذ محاضر

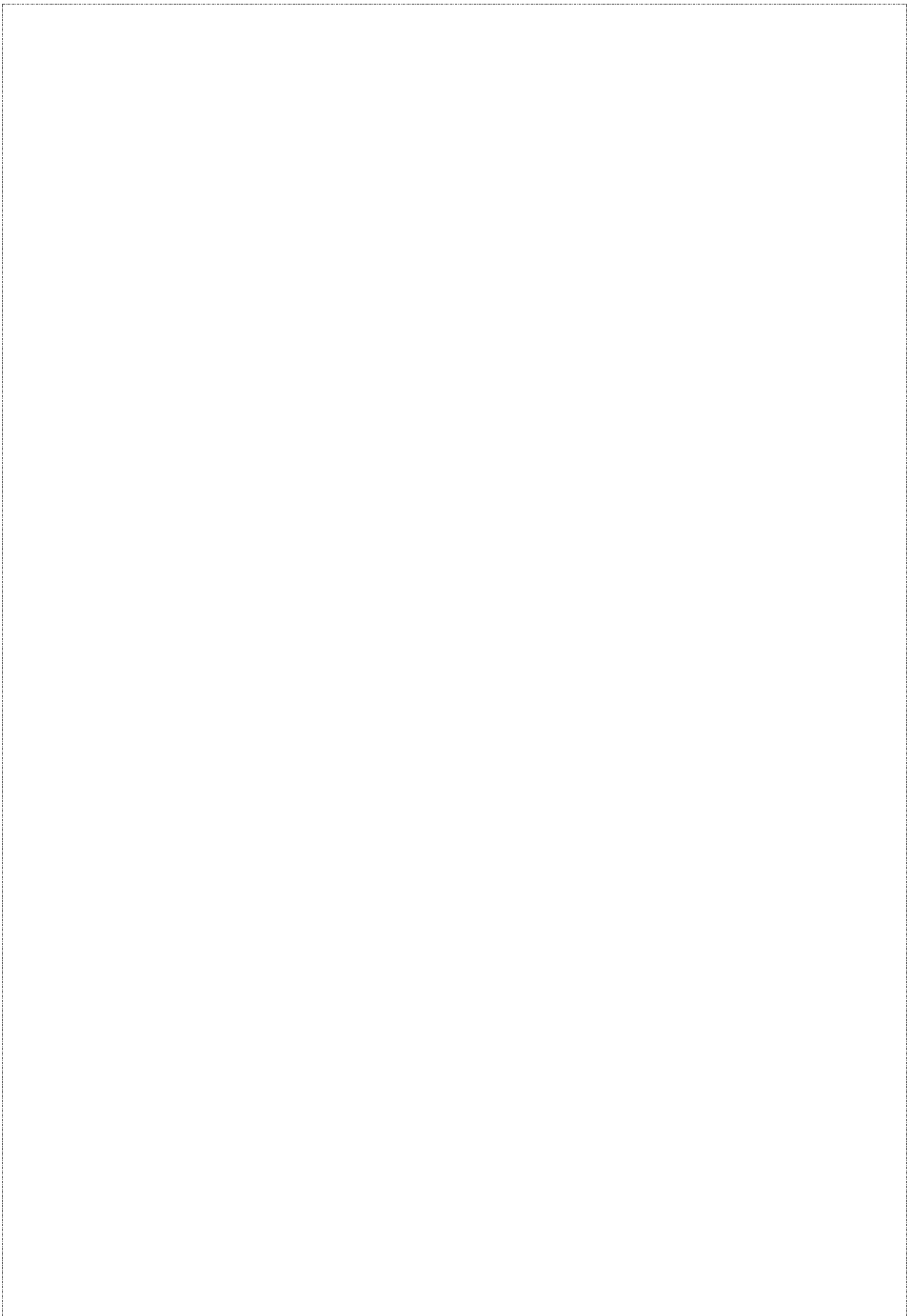
2/ بوالصلصال نور الدين

مناقشا

أستاذ مساعد

3/ نظور أحلام

دورة 2023



جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق



## المنازعات المينائية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية  
والمينائية

تحت إشراف الأستاذ:

د. بوالصلصال نور الدين

من تقديم الطالبين:

مفتاح آمال

شرياق كلثوم

"لجنة المناقشة"

رئيسا

أستاذ مساعد

1 أ/ بوشرك علي

مشرفا ومقررا

أستاذ محاضر

2 د/ بوالصلصال نور الدين

مناقشا

أستاذ مساعد

3/أ/ نظور أحلام

دورة 2023

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

"وَاٰیةٌ لَّهُمْ اَنَا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفَلَكِ الْمَشْحُوْنِ"

سورة یس، الآیة 41.



## شكر وتقدير

الحمد لله عزّ وجلّ حمدا كثيرا طيبا الذي وفقنا في إتمام هذا البحث العلمي

وكل الشكر والتقدير للذين قدموا لنا يد العون والمساعدة

أثناء إنجاز هذه الدراسة.

كما نتقدم بأسمى معاني الشكر والتقدير

إلى من أشرف على مذكرة تخرجنا

الدكتور المحترم "نور الدين بوالصلصال"

وقبوله بوساعة ورحابة صدر الإشراف على هذه المذكرة المتواضعة.

وخالص الشكر إلى لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة هذه المذكرة والحكم عليها

مفتاح آمال

شرباق كلثوم



إهداء

إلى من كلله الله بالهبة والوقار... إلى من علمني العطاء بدون  
انتظار.. إلى من أحمل اسمه بكل افتخار...

والدي العزيز

إلى جنتي في الحياة... إلى من حنانها تعبيراً عن العطاء..

أمي الغالية.

إلى من وقفوا إلى جانبي زوجي العزيز وأخواتي كل معاني الحب

إليهم

إلى كل من كانت له لمسة في مشروعني الدراسي من الابتدائي إلى

الجامعي

شرباق كلثوم



## إهداء

إلى من رعى خطواتي... وقوى عزيمتي...

### أبي الغالي

اللهم ارحمه وأسكنه الفردوس الأعلى من الجنة

إلى من وهبتي الحياة... وعلمتي العطاء... وغمرتني بمنّها وكرمها

### أمي الغالية

إلى أختي الوحيدة وأولادها هم فرحتي وصديقتي

إلى رفيق دربي وسندي في الحياة

من أعتد عليه في كل كبيرة وصغيرة "زوجي"

إلى الغالية فلسطين والقلب الجزائر

أهدي ثمرة نجاحي

مفتاح آمال

# مُقَدِّمَةٌ

شكلت الملاحة البحرية لفترة طويلة أحد عوامل نجاح التجارة الوطنية والدولية، وذلك لربطها لمختلف الأقاليم البعيدة التي تفصلها مساحات بحرية شاسعة تعادل ثلثي سطح الكرة الأرضية، فضلا عن قدرة السفن غير العادية التي ما فتأت تزداد يوما بعد يوم، سواء كانت مخصصة لنقل البضائع أو الركاب الأمر الذي جعل من السفينة الوسيلة المفضلة للنقل البحري.

وعلى الرغم من تمتع السفينة باستقلال ذاتي معين عند تواجدها في البحار، إلا أنها تحتاج إلى دعم سواء كان بشري أو مادي متواجد في البر لمساعدتها على شحن وتفريغ الحمولة، والتزود بالوقود، والصيانة، فضلا عن احتياجها لوسائل وهياكل أساسية مختلفة متواجدة في الموانئ لاستيعابها.

مع نشأة الدولة وظهور مفهوم السيادة، لم تصبح الموانئ نقاط حساسة فحسب لممارسة التجارة، بل أصبحت مجال تمارس فيها الدولة سيادتها بشكل كامل من خلال ممارستها للرقابة على التجارة البحرية المارة بموانئها. وبالإضافة الى ذلك، ومع التدفق المتزايد للسفن، فقد ظهرت الحاجة الى تسيير وضبط هذا التدفق من قبل الدولة عبر إنشاء مرافق عمومية، فضلا عن مصالح تجارية وإدارية على مستوى الموانئ.

والجزائر كغيرها من الدول عملت دائما على حماية مصالحها باعتماد أسلوب احتكاري في تسيير الموانئ على الرغم من محاولتها خوصصة بعض النشاطات في تسيير موانئها.

وتتميز النشاطات المينائية بالتعدد والتشابك، فمنها من النشاطات التي تدخل في إطار الخدمات العامة المقدمة للمتدخلين المتعددين على مستوى الموانئ، ومنها ما هي نشاطات تجارية محضة الأمر الذي يجعل من مسألة الفصل في الجهة المختصة بالفصل في المنازعات التي تقوم بصدها مسألة يكتنفها أحيانا الغموض.

تجدر الإشارة إلى أنه وبالنظر إلى عدم اختيارنا لموضوع دراستنا بحكم التنظيم الجاري به العمل في طور الماستر الذي يسند مهمة اقتراح مواضيع المذكرات إلى فريق التكوين بإشراف ومصادقة الهيئات العلمية، فقد بدا لنا في البداية موضوع الدراسة غامضا وغير محدد. إلا أننا ومع اطلاعنا على مختلف الجوانب ذات الصلة بالدراسة، فقد تجلت لنا مدى الفائدة العلمية التي يمكن اكتسابها من خلال هذه الدراسة، ومدى تماشيه مع ميولنا الشخصية، الأمر الذي جعلنا نتبنى الموضوع.

وتهدف هذه الدراسة إلى بيان مختلف النشاطات المينائية التي تشكل في الأصل مصدر المنازعات التي تقوم بين مختلف المتدخلين وتصنيفها حسب طبيعتها وكذا بالنظر الى الخسائر والأضرار الناجمة عن تسيير الموانئ وقيادة السفن، وذلك لمعرفة اختصاص الجهة المخول بالبت في المنازعات التي تقوم بصدها سيما بالنسبة للقضاء باعبارة الجهة دات الولاية العامة داخل الدولة.

أما بالنسبة للدراسات السابقة، ولئن تناولت العديد من البحوث العلمية المنازعات البحرية، إلا أن دراسة المنازعات المينائية كانت شحيحة، وهو ما تطلب منها بذل جهد كبير في البحث.

أما بخصوص الصعوبات التي واجهتنا في إعداد هذه الدراسة، فتمثل أساسا في:

- ندرة إن لم نقل غياب الاجتهاد القضائي الجزائري في المسائل التي يثيرها موضوع الدراسة.

- صعوبة دراسة هذا الموضوع لتشعب نطاق البحث فيه، وتداخل جوانبه.

ولما كانت الأنشطة المينائية متعددة ومتشابهة فقد ترتب عنها العديد من المنازعات كل منازعة انفردت بمعطيات وخصائص خاصة بها مما جعل من مسألة تحديد الجهة المختصة لتسويتها مسألة غير محسومة.

ولذلك، فإن دراستنا هذه تهدف بالأساس إلى استنباط مختلف الاسباب التي يمكن أن تكون وراء قيام المنازعات المينائية عبر الإجابة عن إشكالية جوهرية تدور حول حقيقة

الأسباب الكامنة وراء نشأتها والجهة المختصة بالفصل فيها، وذلك عبر الإجابة عن تساؤلين أساسيين هما:

- ما هي مختلف مصادر المنازعات المينائية التي يمكن تحديدها؟

- وما هي الجهة المختصة بالفصل فيها؟

وعليه، فإن الإجابة عن الإشكالية المطروحة تقتضي منا المزوجة بين المنهج الوصفي والتحليلي، وذلك من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية التي تضبط جزئيات البحث.

ولحل الإشكالية التي يطرحها هذا البحث، فقد رأينا تقسيم موضوع هذه الدراسة إلى فصلين رئيسيين نبحث في الفصل الأول منها لنشأة المنازعات المينائية، حيث نخصص المبحث الأول من هذا الفصل إلى دراسة الأنشطة المينائية كمصدر للمنازعات المينائية. أما المبحث الثاني فسنكرسه لمعالجة أخطاء التسيير والقيادة كمصدر لمثل هذه النزاعات. أما الفصل الثاني، فسنخصصه لمعالجة الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية، عن طريق التعرض في المبحث الأول منه إلى اختصاص القضاء مثل هذه المنازعات، ثم التعرض في مبحث ثان إلى انعقاد الاختصاص للتحكيم بالفصل فيها. وأخيراً، ننهي دراستنا بخاتمة نبين فيها ما نتوصل إليه من نتائج، وما نرى تقديمه من توصيات.

الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

الفصل الأول:

نشأة المنازعات المينائية

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

### الفصل الأول

#### نشأة المنازعات المينائية

تعرف الموانئ الحديثة تدفقا متزايدا لسفن ذات أحجام مختلفة تحتاج في رسوها ومغادرتها لها خدمات تضطلع بتقديمها الهيئة المينائية المكلفة بالتسيير. حيث قد ينتج عن تقديم هذه الخدمات وكذا دخول وخروج السفن أضرارا يترتب عنها قيام مسؤولية المتسبب مما ينتج عنها قيام منازعات مختلفة ناتجة عن أنشطة بعضها تدخل في إطار الخدمات العامة المقدمة من قبل المؤسسة المينائية، ومنها ما هي ناتجة عن الأنشطة التجارية المقدمة للسفن من إرشاد وقطر أو تلك الأنشطة الفنية من مناولة وتشوين فضلا عم الخدمات المكملة تجارية تقدمها المؤسسة المينائية من تخزين للبضائع وشحنها وإصلاح وصيانة السفن.

كما لا يقتصر مصدر المنازعات على تلك الأنشطة المقدمة من قبل المؤسسة المينائية بل تمتد إلى أخطاء التسيير والقيادة من أخطاء مسببة لأضرار ناتجة عن الأشغال العمومية المنجزة بالميناء أو ناتجة عن خصوصيات معينة في المنشآت من عدم ملائمتها أو إصابتها بأعطال أو سوء تهيئتها أو صيانتها.

كما تمتد مصادر المنازعات المينائية إلى تلك الأخطاء التي يرتكبها الربابنة والبحارة سواء تلك المرتبطة بقيادة السفينة أو عدم احترامهم لتعليمات الأمن وكذا عدم التزامهم بواجب الاحتياط.

بناء على كل ما سبق، وحتى يمكننا تسليط الضوء على كل الجوانب المرتبطة بنشأة المنازعات المينائية، سوف نعكف في مبحث أول من هذا الفصل على دراسة الأنشطة المينائية كمصدر للمنازعات، ثم نتطرق في مبحث ثان إلى أخطاء التسيير والقيادة كمصدر للمنازعات المينائية.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

### المبحث الأول: الأنشطة المينائية كمصدر للمنازعات المينائية

إن المعرفة الدقيقة للأنشطة المينائية كمصدر للمنازعات تقتضي منا التطرق للأنشطة المقدمة في إطار الخدمة العامة، وهو ما سنتطرق إليه من خلال المطلب الأول من هذا المبحث، والذي نعقبه بمطلب ثانٍ نتطرق فيه للأنشطة التجارية للميناء.

### المطلب الأول: أنشطة الخدمة العامة للميناء كمصدر للمنازعات المينائية

يقصد بمهمات الخدمة العامة مجموع النشاطات التي تتولى من خلالها الأشخاص المعنوية بصفة مباشرة أو غير مباشرة تقديم خدمات للجمهور بهدف تحقيق المصلحة العامة، وذلك تحت رقابة السلطات العمومية المختصة، وهي تخضع في ذلك لقواعد القانون العمومي.

وتتولى السلطة المينائية الجهوية داخل الميناء مهمة الخدمة العامة، والتي تهدف أساساً إلى تحقيق المصلحة العامة، مع اضطلاعها بنشاطات مينائية بقيت محتكرة من قبلها حتى في ظل خصوصية هذه النشاطات تحقيقاً ومراعاة للأمن المينائي بصفة خاصة.

حيث جاء في نص المادة 891 من القانون البحري ما يلي: "يشكل تطوير الأملاك العمومية للميناء وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها مهمات خدمة عامة، وتوكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض وتسمى سلطات مينائية"، وبالتالي يكون المشرع من خلال نص هذه المادة قد تطرق إلى مشتملات الخدمة العامة التي تتكفل بها السلطة المينائية والتي فصل فيها بموجب المرسوم التنفيذي 199/99 وبالأخص في نص المادة السادسة منه التي

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

أسندت مهام تطوير الأملاك العمومية وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها وحمايتها للسلطة المينائية<sup>1</sup>.

وتضطلع السلطة المينائية بنشاط ربط السفينة بالميناء باعتبارها من النشاطات التقنية التي كانت وراء سعي المشرع الجزائري نحو جعلها محتكرة من قبلها وعدم فتحها للخوارج، حيث أن ضرورات المرفق العام من حماية المال العام المينائي وتأمين أمن المنشآت المينائية والحفاظ على سلامة الملاحة للسفن الوافدة للميناء يفرض ضرورة اضطلاع هيئة عمومية عن طريق أعوانها للتكفل بهذا النشاط<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: الأنشطة التجارية للميناء كمصدر للمنازعات المينائية

لتسليط الضوء على مختلف الأنشطة التجارية للميناء، يتعين التطرق في الفرع الأول إلى الأنشطة والخدمات المقدمة للسفن، وفي الفرع الثاني إلى الأنشطة والخدمات الفنية.

### الفرع الأول: الأنشطة والخدمات المقدمة للسفن

وتتمثل الأنشطة التجارية المقدمة للسفن في كل من نشاط الإرشاد والقطر والتمويل والقيادة التي نتناولها تباعا كما يلي:

---

<sup>1</sup> المادة السادسة من المرسوم التنفيذي 199/99: "تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعينة لها، وصيانتها وتسييرها واستغلالها وحمايتها والمحافظة عليها، والقيام بالتنشيط والتنسيق بين المتدخلين في النشاطات التجارية وكذا الترقية التجارية للموانئ المكلفة بها".

<sup>2</sup> بلحاج خديجة، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، العدد 01، 2017، ص 27.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

### أولاً: الإرشاد البحري

يقصد بالإرشاد البحري عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء، التي تنفذ من طرف أعوان مؤهلين تابعين للسلطة المينائية<sup>1</sup>.

والمرشد البحري هو كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ والمراسي والمياه الداخلية وفقاً لشروط المحددة<sup>2</sup>.

إن عمل المرشد البحري لا يخلو من المخاطر والصعوبات أثناء تأدية مهامه والتي تتطلب منه أن يكون على مستوى كبير من الكفاءة والعناية والحرص خاصة عندما تتم العمليات في ظروف صعبة وتتطلب قرارات حاسمة وسريعة، وهو ما يؤدي إلى تزايد احتمال حدوث أخطاء وأضرار تؤدي لنشأة منازعات تختلف باختلاف نوع الخطأ والضرر، والذي على أساسه تنشأ مسؤولية المرشد<sup>3</sup>.

### 1. حقوق المرشد البحري

تتمثل حقوق المرشد في:

- تلقي التسهيلات للصعود على ظهر السفينة وذلك حتى يستطيع زورق الإرشاد الاقتراب وإجراء المناورات التي تمكنه من الصعود إلى السفينة عن طريق سلم أو رافعة ميكانيكية<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup>المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير 2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

<sup>2</sup>المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 09 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عمليات الإرشاد في الموانئ، ج ر عدد 02، المؤرخة في 15 جانفي 2006.

<sup>3</sup>سالم عبد الكريم، الإطار القانوني لعملية الإرشاد البحري بين الالتزامات والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، ص 232.

<sup>4</sup> المادة 175 من القانون البحري الجزائري.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

- الحصول على تصريح الدخول إلى الميناء حيث يلتزم الريان بأن يسلم المرشد تصريح الدخول إلى الميناء مملوء قانونا وفقا للتشريع المعمول به<sup>1</sup>.
- تقاضي مقابل الإرشاد جزاء الخدمة وهو يقع على عاتق المجهز الذي يلتزم بدفع مقابل الإرشاد حتى في حالة إعفاء السفينة من الإرشاد الإلزامي مادام الريان قد طلب الخدمة<sup>2</sup>.
- الحصول على التعويضات عند السفر على متن السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية حيث تلتزم السفينة لجميع مصروفات المرشد وتتحمل نفقات إقامته وغذائه.

### 2. التزامات المرشد البحري

يلتزم المرشد ب:

- الاستجابة لطلب الإرشاد بمجرد تلقيه له، وفي حالة تعدد الطلبات يستوجب عليه الاستجابة إلى طلب طالب الإرشاد الأول ثم لما يليه من الطلبات، فلا يجب عليه التمييز بين السفن طالبة الإرشاد<sup>3</sup>.
- الالتزام بمساعدة السفن التي توجد في حالة خطر بحيث ألزم المشرع الجزائري المرشد البحري بتقديم يد المساعدة في حالة التصادم، وبصفة عامة تقديم المساعدة للأشخاص المتواجدين في حالة خطر، وجعلها أمرا إجباريا بعدما كان عرفا بحريا وحسب<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> المادة 44 من المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 المحدد تنظيم المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج ر عدد 02 المؤرخة في 15 يناير 2006.

<sup>2</sup> أربوط وسيلة، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص 130.

<sup>3</sup> ضرغام فاضل حسين العلي، المركز القانوني للمرشد البحري دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (71) لسنة 1995 والتعليمات الصادرة بموجبه رقم (1) لسنة 1997، ص 30.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط01، 2006، ص168.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

- الالتزام بأوامر الريان حيث يتوجب على المرشد البحري أن يلتزم بأوامر الريان، كونه مجرد دليل لا يحل محل الريان في قيادة السفينة، إذ يقوم بتقديم المعلومات السليمة عن مسلك الميناء وخط السير الواجب إتباعه لقائد السفينة<sup>1</sup>.

### ثانياً: القطر البحري

من بين الأنشطة التجارية للميناء التي تعد مصدر للمنازعات المينائية أنشطة القطر البحري، وقد تناولها المشرع الجزائري في المواد من 860 إلى 872 من القانون البحري حيث عرف القطر البحري باعتباره عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجر أو سحب سفينة أخرى مقابل الحصول على أجر<sup>2</sup>، كما نصت المادة 861 من نفس القانون على صور خدمات القطر البحري وهي:

- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.
  - المناورات والانتقال وإبحار السفن.
  - المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة.
- ويتعين التذكير أن لكل من مجهز السفينة القاطرة والمقطورة التزامات نتناولها في النقطتين أدناه:

### 1. التزامات مجهز السفينة القاطرة

تتمثل التزامات مجهز السفينة القاطرة في:

- تقديم السفينة المعينة في الاتفاق، أو تقديم النوع المتفق عليه إذا لم يتم تحديد قاطرة معينة ويجب أن تكون السفينة القاطرة في حالة صالحة لأداء مهمة القطر المتفق عليها بين

<sup>1</sup> ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 33.

<sup>2</sup> درويش مريم، محاضرات في مقياس الموانئ لقاء على طلبة السنة الثانية ماستر، تخصص القانون البحري والنقل، ص

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

الأطراف، وتجدر الإشارة إلى أن اشتراط الصلاحية لا ينصرف فقط إلى السفينة القاطرة بل يمتد إلى صلاحية الطاقم والمهمات للطقس وللطوارئ المتوقعة، وهو ما نصّت عليه المادة 863 من القانون البحري الجزائري: "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".

- **تنفيذ عملية القطر:** باعتبار أن السفينة القاطرة هي الأداة بالمستعملة في تقديم خدمات معينة للسفينة المقطورة ويتوقف مداها وطبيعتها على الاتفاق الحاصل بين الأطراف، ويتم طلب هذه الخدمات من الناحية التقنية وليس القانونية ولقد حدد المشرع الجزائري العمليات التي تتدخل في خدمات القطر من خلال المادة 861 وهي كالتالي:

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

ينبغي الإشارة إلى أن إلى وجوب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه وفقا لمبادئ الملاحة السليمة<sup>1</sup>.

### 2. التزامات مجهز السفينة المقطورة

تتمثل التزامات مجهز السفينة المقطورة في:

- إعداد السفينة للقطر وتقديمها في المكان والزمان المتفق عليها في العقد، مع اشتراط أن تكون في حالة صالحة للملاحة، فيتم وضعها بوضعية تسمح لها أخذ حبل القطر.

<sup>1</sup> المادة 864 من القانون البحري الجزائري.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

- أداء الأجرة على كافة أنواع القطر البحري، وتختلف طرق تحديدها باختلاف عملية القطر وقد جاء في نص المادة 865 من القانون البحري الجزائري: "تُحدّد 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".

### ثالثا: أنشطة التموين والقيادة

تعتبر أنشطة التموين والقيادة من بين الخدمات الهامة المقدمة للسفن، ويتمثل نشاط التموين في تزويد طاقم السفينة والركاب والسفينة في حد ذاتها بكل ما يلزم من مواد غذائية وطبية، وكذا الوقود السائل والزيوت، وذلك من قبل مومنين معتمدين وفقا لنص المادة 96 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 بنصها على أنه تنجز عمليات التموين بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت والمواد الأخرى المخصصة لحاجات الطاقم أو الركاب أو السفينة من قبل مومنين معتمدين.

أما القيادة فقد نصّت عليها المادة 88 من المرسوم التنفيذي 01-02 وتعني المساعدة التي تُمنح للربان لقيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ، وهي عملية إجبارية بالنسبة لكل السفن الوطنية والأجنبية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: الأنشطة والخدمات الفنية

تتمثل الأنشطة والخدمات الفنية في كل من المناولة والتشوين وخدمات أخرى مكاملة التي نتناولها تباعا كما يلي:

<sup>1</sup> بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2014-2015، ص ص 112، 113.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

### أولاً: المناولة

يعرف عقد المناولة بأنه "العقد الذي يعهد بمقتضاه أحد أطراف عقد النقل البحري الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه إلى مقاول متخصص للقيام بعمليات شحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها"<sup>1</sup>، وبالنظر لأهمية هذه العملية فقد اشترط المشرع الجزائري أن تنفذ المناولة في إطار الكفاءة المهنية وفقاً لنص المادة 914 من القانون البحري الجزائري التي تشترط ضرورة توفير المعدات اللازمة لقيام بهذه العملية على أكمل وجه، كما توجد العديد من المعدات المستعملة لمناولة البضائع في الميناء منها الأوناش<sup>2</sup> الروافع الكبيرة والرافعات الشوكية والرافعات المتخصصة.

وحتى نكون أمام منازعة من منازعات المناولة المينائية لا بد من وجود ضرر قد أصاب البضاعة أثناء القيام بعمليات الشحن والتفريغ أو الإخلال بأحد الالتزامات التعاقدية وتتمثل هذه الأضرار عادة في تلف أو هلاك البضاعة أو التأخير في الشحن أو التفريغ. تقوم مسؤولية مقاول المناولة في حالة خطأ أو تقصير منه اتجاه من طلب خدماته فيكون مسؤول المقاول مسؤولاً عن تنفيذ ما كلف به أمام من تعاقد معه، بالإضافة إلى مسؤوليته عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ.

كما يتضح من خلال المادتين 915 و 916 من القانون البحري الجزائري أن مقاول المناولة مسؤول عن الأضرار والتلف والنقص الذي يصيب البضاعة في مواجهة من تعاقد معه<sup>3</sup>، بالإضافة إلى انقضاء الأجل التعاقدية الذي نتج عنه تأخر عمليتي الشحن والتفريغ حيث جاء في نص المادة 917 من ذات القانون أنه "بعد انقضاء الأجل التعاقدية، يكون

<sup>1</sup> كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، ط2، الإسكندرية، 2007، ص91.

<sup>2</sup> تستخدم في رفع البضائع من عنابر السفن وإنزالها إلى أرض المرفأ أو على شاحنات لنقلها إلى شاحنات أو مستودعات التخزين المختلفة، وهي أنواع منها الثابتة والمتحركة وأوناش الأرصفة والأوناش العائمة في البحر.

<sup>3</sup> المادة 915 من القانون البحري الجزائري: "في حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولاً تجاه من طلب خدماته...".

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

مقاوم الميناء مسؤولاً عن الضرر الذي أحدثه للسفينة بسبب أي تأخر في عمليتي الشحن والتفريغ، إلا إذا كان تجاوز الأجل لا يعزى إليه".

وتتمثل أركان المسؤولية العقدية في توفر كل من الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، فالخطأ العقدي لمقاوم المناولة يتمثل في عدم تنفيذ المقاوم لالتزاماته الناشئة عن العقد سواء كان عدم التنفيذ كلياً أو جزئياً<sup>1</sup>، ومن أمثله عدم أخذ الحيطة والحذر والعناية الخاصة بالبضاعة وعدم كفاية الاحتياطات عند تداول البضائع القابلة للكسر أو الالتهاب أو البضائع الخطيرة، أما صور الضرر فتتجلى في: هلاكها أو تلفها أو تأخيرها، وأخيراً العلاقة السببية بينهما تتجلى في كون الضرر ناتج عن خطأ المقاوم<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري من خلال نص المادة 915 من القانون البحري نص صراحة على أن مقاوم المناولة يكون مسؤولاً لكن في مواجهة من طلب خدماته فقط، لأن مسؤولية مقاوم المناولة هي مسؤولية عقدية لا غير وهو تطبيق لمبدأ نسبية العقود<sup>3</sup>.

### ثانياً: التشوين

يعرف عقد التشوين على أنه: "عمليات تأمين استلام البضائع والتعرف على البضائع المشحونة أو المنزلة في الياصة هي عمليات قانونية في حين أن حراسة البضائع إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه هي عمليات مادية ولها صبغة قانونية في نفس الوقت"<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010، ص 99.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 101.

<sup>3</sup> غرفة حياة، عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، كلية الحقوق بوداوا، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، 2017، ص 41.

<sup>4</sup> حوباد حياة، دور مقاوم التشوين في الميناء، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص 71.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

وقد نظم المشرع الجزائري نشاط التشوين في المواد من 920 إلى 926 من القانون البحري، قد أوردت المادة 920 مجموعة من العمليات القانونية حيث نصت على ما يلي: "يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه"، بالإضافة إلى أن هذه العمليات تستوجب الكفاءة والتأهيل في القائمين بها<sup>1</sup>.

### 1. التزامات مقاول التشوين

حسب المادة 920 السابقة الذكر نجد أنها فرقت بين مجموعة من العمليات وعلى أساس هذه التفرقة يصبح لدينا عمليات يقوم بها مقاول التشوين بصفته وكيلًا عن المرسل إليه، وعمليات أخرى يقوم بها باعتباره مودع عنده.

يلتزم المشون باعتباره وكيلًا باستلام البضاعة لصالح من طلب الخدمة ووضعها على السطوح الترابية أو المخازن، كما يكون ملزمًا بالتحقق من البضاعة وفحصها سواء على الرصيف أو في مخازن الجمارك، كما يُلزم المشون بإبلاغ الناقل أو ممثله إذا وُجد نقص أو ضرر لحق بالبضاعة.

### 2. التزامات المشون كمودع عنده

أما في حالة المشون كمودع لديه فتقع على عاتقه التزامات باعتباره حارس للبضاعة حيث جاء في نص المادة 02/923 من القانون البحري "وهو ملزم باتخاذ جميع التدابير المجدية للحفاظ على البضائع الموضوعة تحت حراسته أثناء مكوثها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة تحت عهده"، وبالتالي فالمشون ملزم بإعداد المخازن والتحقق من صلاحيتها واتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع حصول أضرار بالبضاعة وتأمين سلامتها من بينها الأخذ بعين الاعتبار عند إيداع البضائع في مساحات التخزين طبيعتها وطريقة

<sup>1</sup> المادة 922 من القانون البحري الجزائري: "تتم هذه العمليات بالكفاءة والتأهيل المطلوبين...".

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

توضيها كما يجب رص البضاعة بدقة لتفادي ازدحام المساحات وألا يترك بين حملة البضائع المودعة إلا المساحة الضرورية للوصول إليها طبقا لمقاييس الأمن المفروضة طبقا للمرسوم التنفيذي 01-02 المتعلق باستغلال الموانئ وأمنها<sup>1</sup>.

### ثالثا: الخدمات المكملة

وتتمثل هذه الخدمات في تخزين البضائع وشحنها فضلا عن نشاط الإصلاح والصيانة.

#### 1. تخزين البضائع وشحنها

من الخدمات الرئيسية التي يوفرها الميناء، توفير أماكن لتخزين أنواع البضائع وبالطريقة التي تناسب كل نوع منها، وعليه حفظ هذه البضائع وحمايتها من السرقة أو التلف أو الهلاك، كما يتم شحن البضائع من خلال عملية رفعها من الرصيف إلى ظهر السفينة، أي كانت الوسيلة المستعملة لذلك، والوضع العادي هو أن تقف السفينة بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليه البضاعة، حيث تُرفع وتوضع على ظهر السفينة والغالب أن يتم ذلك بواسطة رافعات السفينة، أو رافعات الرصيف أو الرافعات العائمة أو الأنايبب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبتترول بواسطة مصاعد خاصة بالنسبة لشحن الحبوب فهي تصب مباشرة في السفينة بواسطة أقماع خاصة<sup>2</sup>.

#### 2. نشاط الإصلاح والصيانة

مما لا شك فيه أنه من الضروري أن يتوفر الميناء على ورشات لإصلاح وصيانة السفن كلما استدعت الضرورة لذلك، من خلال استخدام التكنولوجيات الحديثة بغرض الحفاظ

<sup>1</sup> حوباد حياة، المرجع السابق، ص 73.

<sup>2</sup> بن حمو فتح الدين، آثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص 310.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

على مكانة السفينة وأهميتها، بالإضافة إلى عدم تنقلها لموانئ أخرى من أجل إصلاح أعطابها، وتشمل عملية الإصلاح والصيانة جميع الأعمال الخفيفة لبدن السفينة والأسطح والماكينات المساعدة، وفك وتركيب وإصلاح الأجهزة والمعدات الكهربائية والتي لا تحتاج إلى دخول السفينة الحوض الجاف، والتي عادة ما تتم بغاطس الميناء أو على أرصفة مخصصة لذلك، وأن تأدية هذه الخدمة تحقق إيرادات إضافية في حالة القيام بها خلال توقف السفينة في الموانئ لأعمال الشحن والتفريغ، واستمرار هذه الخدمة يتطلب توفر الإمكانيات والمعدات الحديثة والأجهزة المتطورة والعمالة الفنية المؤهلة والمدربة للقيام بالعمل المطلوب بسرعة ودقة<sup>1</sup>.

وتجدر الإشارة إلى وجود منشآت مينائية تتعلق بسلامة الملاحة واستقبال السفن

وهي:

- حاجز الأمواج: وهو جدار بحري متين، يتم تشييده من أغلفة إسمنتية مليئة بالأحجار مغطسة في البحر، وهدفه استقبال الأمواج العاتية عند اقترابها من الشاطئ ومنعها الوصول للميناء.
- الرصيف البحري: هو رصيف ممتد من البر، ويؤدي نفس الغرض الذي يؤديه حاجز الأمواج.
- رصيف الميناء: هو رصيف يستخدم لرسو السفن وتحميلها وتفريغها.
- مربط السفن: عند رسو السفينة فهي تلقي بمخاطفها في الماء بالإضافة إلى ربطها بإحكام في رصيف الميناء بواسطة كابلات صلبة ومتينة.
- الأحواض: هي عبارة عن مكان تجمّع لماء البحر يحيط به رصيفان أكثر.

<sup>1</sup> بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 117.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

- المرطم: وهو الأرض الموجودة بين حوضين<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: أخطاء التسيير والقيادة كمصدر للمنازعات المينائية

يمكن أن تنشأ منازعات على مستوى الموانئ نتيجة أخطاء في التسيير والقيادة إما نتيجة الأشغال العمومية المنجزة بالميناء أو نتيجة لخصوصيات معينة في المنشآت المينائية أو عن سوء صيانتها، أو قد تكون نتيجة أخطاء يرتكبها الربان، وهو ما سنتناوله بالبحث على التوالي في المطلبين التاليين:

#### المطلب الأول: الخسائر الناتجة عن الأشغال العمومية المنجزة بالميناء

يمكن أن يترتب عن الأشغال العمومية المقامة بالموانئ عند إقامة منشآت ثابتة أو عائمة ضررا معيناً للمتعاملين مع الميناء وهو الأمر الذي يثير مسؤولية الدولة عن الأشغال العمومية التي يتوجب لقيامها تقديم الدليل عن ما أصابهم من ضرر وعلاقة السببية بين القيام بالأشغال والضرر الناتج عنها لقيام مسؤولية الميناء.

وعليه، وبالنظر إلى غياب أحكام قضائية جزائية، سنحاول من خلال هذا المطلب التطرق لبعض الأحكام الأجنبية بغية بيان مختلف الحالات التي أثرت بصدها مسؤولية الميناء عن الأضرار الناتجة عن الأشغال العمومية، والتي يمكن حصرها في ثلاث حالات نتناولها في الفروع الثلاثة أدناه:

#### الفرع الأول: الخسائر عن تنفيذ أشغال في الميناء

الأشغال العمومية المقامة بالموانئ قد تضر بالسفن بعدة طرق، فقد يؤدي تلك الأشغال مثلا إلى ضرر تجاري، ففي كان على مجلس الدولة الفرنسي أن يبت في طلب من

---

<sup>1</sup>بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 02، 2014، ص 103.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

شركة "Les vedettes blanches"<sup>1</sup>. فقد شهدت شركة الشحن هذه انخفاضا كبيرا في نشاطها نتيجة لفتح طريق وطني. غير أن مجلس الدولة رفض تعويضها عن الأضرار الناجمة عن الأشغال العمومية تلك.

فقد ذهب مجلس الدولة إلى أن الأشغال العمومية تهدف إلى إرضاء المجتمع بأسره الذي ينتمي إليه صاحب الشكوى، وللمطالبة بالتعويض ينبغي عليه إثبات أن الأشغال العمومية كانت هي المتسببة في الضرر الخاص الذي لحق بالشركة الشاكية، وذلك بتقديم الدليل على أن الضرر الخاص غير مألوف.

لكن مسير الميناء قد يكون مسؤولاً أيضاً عن خصائص الأشغال ذاتها.

### الفرع الثاني: الخسائر الناتجة عن خصوصيات معينة في المنشآت

يتوجب على الهيئة المسيرة للميناء أن تسمح باستقبال السفن حسب نوع المنشآت وخصائصها، وأن تضمن التشغيل العادي لهياكله ومنشأته، وأن تهيب مختلف الفضاءات بشكل لا يمثل أي خطر على مستخدميها، وهو ما نتطرق إليه بالدراسة في النقاط الثلاث أدناه:

### أولاً: عدم ملائمة المنشآت للسفن

تكفل المؤسسة المسيرة لأي ميناء حرية دخول السفن وخروجها منه، وذلك في حدود استيعابه جميع السفن، وهذا ما قضت به المادة الثالثة من التنظيم العام لشرطة الموانئ البحرية التجارية و موانئ الصيد الفرنسي إذ جاء فيها: "تعين الهيئة المسيرة للميناء الرصيف

<sup>1</sup>. قرار مجلس الدولة الفرنسي الصادر بتاريخ 1972/06/02 تحت رقم 79597 المنشور بالرابط التالي:

/ <https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000007642919>

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

الذي ستشغله كل سفينة، وفقا لطولها، و مستوى عمقها، وطبيعة تحميلها، ومتطلبات تشغيلها، واستخداماتها والتنظيم الخاص بها".<sup>1</sup>

وعليه، فإن السلطة المسيرة للميناء ترتكب خطأ إذا وافقت على دخول سفينة للميناء وكان موضع رسوها غير مناسب، ففي مثال معروف لهذه الحالة ما حدث لسفن السكك الحديدية البريطانية، حيث كانت هذه السفن راسية في المرسى رقم 03 من ميناء « Calais ». حيث لم يعد شكل الرصيف يتناسب مع هيكل تلك السفن من كثرة الأشغال العمومية المقامة بالميناء، وعلى الرغم من ملاحظة الإدارة المسيرة للميناء لذلك ودعوة المستخدمين لعلاج ذلك العيب فقد تم السماح للسفن بالرسو، وهو ما ألحق بالسفن تلك أضرارا بسبب التأثير السلبي للرصيف المعني على هياكلها.

وردا على شكاوى مجهز السفينة، قرر مجلس الدولة أن "الرصيف رقم 03 في محطة كالي « Calais » البحرية، المخصص لخدمة السفن الناقلة للأشخاص والبضائع، يفترق إلى سوء التهيئة مما نتج عنه بطبيعة الأمر ترتيب المسؤولية على عاتق الدولة.

تجدر الإشارة إلى أن موقف مجلس الدولة بصدد مسؤولية سلطة الميناء ليست الناتجة عن المنشآت غير الملائمة غير مستقر، فقد ذهب ووفقا لقرار صادر عنه في عام 1979 إلى اعتبار مالك السفينة وحده المسؤول عن الأضرار التي لحقت به، في قضية تتلخص وقائعها في أن موظف بالميناء رخص برسو سفينة، مستوى عمقها أكبر من عمق الحوض، بشرط أن يقوم مالك السفينة بإعداد طوافات متدلّية لإبقائها بعيدة بما فيه الكفاية، حيث جاء في المنطوق: "أن جنوح السفينة « Pearl X » لم يكن هناك سبب آخر سوى إزالة الطوافات المتراكمة" بل اعتبر أن استحالة استخدام سفينة ما لأعمدة معينة من رصيف حيث يجب أن ترسو، تشكل عيبا في الصيانة العادية للأشغال العامة، وفي هذه الحالة كانت السفينة « Le Barfleur »، الراسية في ميناء "Cherbourg"، قد كسرت مراسيها بعد عاصفة، وطلبت شركة BAI من الدولة التعويض عن الأضرار التي لحقت بها، ورأت أنها

<sup>1</sup>- Gabrielle Boyer. La responsabilité des gestionnaires de ports maritimes à l'égard des propriétaires et exploitants de navires. Mémoire pour l'obtention du Master II Droit Maritime et des Transports, 2013, 2014. P 19, 20.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

لم تتمكن من تعزيز عملية الإرساء<sup>1</sup>.

كما قضت محكمة الاستئناف الإدارية لمدينة Nante الفرنسية أن «الضرر ... نشأ

من عدم الحفاظ على الهيكل العام بشكل صحيح مما يترتب عنه قيام مسؤولية الدولة»<sup>2</sup>.

### ثانياً: اختلال وعطل في المنشآت

كما يمكن أن تقوم مسؤولية الدولة عن أعطال واختلالات المنشآت المينائية إذ يتوجب على السلطة المكلفة بتسيير الميناء أن توفر لمختلف المتدخلين على الميناء الآلات والماكنات وأجهزة التوجيه ومعدات السلامة والإنقاذ، وتكون بحالة جيدة وتعمل بكفاءة.

### ثالثاً: سوء تهيئة الميناء

يجب على السلطة المسيرة للميناء ترتيب النشاطات المينائية بشكل لا يهدد المستخدمين، وبالتالي فإنها تتحمل مسؤولية احتفاظها بمنشآت قيد التشغيل تشكل خطر على المتعاملين مع الميناء.

فقد جاء حكم صادر عن محكمة الاستئناف الإدارية لمدينة «Bordeaux» الفرنسية: "بتعويض الدولة لشركة (نافال للغول) عن الأضرار التي لحقت بسفينتها، بسبب الصدمات المتكررة لهيكلها على الرصيف، مسببة قرارها ب: أن المصدّات العائمة على طول رصيف الميناء... لم تكن كافية لضمان سلامة السفن في حالة هبوب العواصف مثل تلك التي واجهتها...ومن ثم فإن الدولة، الملزمة بتزويد مستخدمي الموانئ بمرافق ملائمة لا أن تقدم الدليل على قيامها بالصيانة العادية للميناء"<sup>3</sup>.

غير أنه، وعلى الرغم من ضرورة التصميم المرضي للهيكل المينائية عند إنشاء الميناء إلا أن ذلك لا يكفي وعليه فإنه من واجب الميناء مواصلة صيانة تلك الهياكل

<sup>1</sup> - Gabrielle Boyer, Ibid, p 20.

<sup>2</sup> - Gabrielle Boyer, Ibid, p 21.

<sup>3</sup> - Gabrielle Boyer, Ibid, p 22.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

لضمان سلامة المستعملين والسماح لهم باستخدام المرافق على أفضل وجه.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: الخسائر الناتجة عن سوء صيانة المنشآت والمعدات

من المهام السلطة المكلفة بتسيير الميناء المحافظة الأملاك العامة المينائية عن طريق صيانة القنوات والأحواض، ووضع العلامات والرموز، وتفتيش الهياكل، ومنع التلوث. فمفهوم الالتزام بالصيانة اللازمة واسع جدًا. إذ لا تقتصر مسؤولية السلطة المكلفة بتسيير الميناء على المنشآت المتواجدة داخل الحدود الإدارية للميناء، بل تمتد الى جميع المنشآت اللازمة لتشغيل الميناء كقنوات الوصول طالما أنها مخصصة للملاحة.

لذلك، يجب على سلطة الميناء ضمان شبكة القنوات الصالحة للملاحة كما هي مذكور في الخرائط.، فإنه عموماً ما تترك هذه المهمة للجهة المكلفة بأمن الميناء مع أخذها بعين الاعتبار المعلومات المقدمة من قبل سلطة الميناء حول هيئة الموانئ بشأن عمق المياه والعناصر الأخرى التي قد تؤثر على الملاحة.<sup>2</sup>

لذلك يجب على السلطة المسيرة للميناء القيام بالتجريف المنتظم اللازم لضمان عمق مياه كاف للملاحة. كما يتوجب عليها إعلام السفن بالقياسات الخاصة بأعماق المياه بحيث يمكنها التحرك بأمان في منطقة الميناء. وعليه فعندما لا يتم وضع علامة معينة على أية عقبة لتنبية البحارة يعتبر ذلك عيباً في الصيانة العادية للمنشآت العامة.

<sup>1</sup> - Gabrielle Boyer, Ibid, p 23.

<sup>2</sup> . أنظر بخصوص ذلك مثلاً المادة 8 من التنظيم العام لشرطة الموانئ البحرية التجارية و موانئ الصيد الفرنسي

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

### المطلب الثاني: الخسائر الناتجة عن أخطاء الربان والبحارة

تتمثل الأخطاء الناتجة عن أخطاء الربان والبحارة المضرة بالميناء بشكل عام في الخطأ في قيادة السفينة، وعدم احترام تعليمات الأمن وعدم الاحتياط، وهو ما نعكف على دراسته في الفروع الثلاثة التالية:

#### الفرع الأول: الخطأ في قيادة السفينة

من المؤكد أن الأخطاء أثناء مناورة الدخول أو المغادرة هي الحالة الأكثر شيوعاً. لكن يمكن أن يكون أيضاً سوء تقدير ارتفاع المياه، أو السرعة الزائدة للسفينة. وفي هذه الظروف، لا يمكن تحميل سلطة الميناء المسؤولية عن أخطاء البحارة، شريطة أن تكون قد وضعت نظاماً كافياً لتقادي حدوث مثل تلك الأخطار.

#### أولاً: خطأ في المناورة

يعتبر الخطأ في المناورة من الأخطاء في ملاحاة السفينة، حيث تعتبر خطأ فني في قيادة وتسيير السفينة، لأن قيام الربان ببعض المناورات المعيبة قد يؤدي إلى تصادم أو جنوح أو دخول الماء في السفينة أو اصطدام السفينة بالرصيف عند الاقتراب منه<sup>1</sup>.

#### ثانياً: سوء تقدير ارتفاع المياه

يعتبر الربان المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو والاقتراب، وعليه أن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحاة، وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>دريسي أمينة، حالات دفع مسؤولية الناقل البحري الحالات المتعلقة بأفعال التابعين البحريين والحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران السانية، 2007-2008، ص 103 .

<sup>2</sup>دريسي أمينة، المرجع نفسه، ص 74

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

### ثالثاً: السرعة غير المناسبة

من المعلوم أن السفينة تسير في البحر بكل حرية، لكن هذه الحرية مقيدة كونها أحيانا تتجاوز السرعة في سيرها مما يؤدي إلى حدوث تصادم، ينتج عنه مباشرة حدوث خسائر جسيمة، فيجب على كل سفينة في جميع الأوقات السير بسرعة آمنة حتى تتمكن من اتخاذ الإجراء المناسب والفعال لتفادي التصادم، وحتى يمكن إيقافها خلال مسافة تتلائم مع الظروف والأحوال السائدة التي تحقق التصرف الفعال للسفينة لتفادي خطر التصادم<sup>1</sup> وبالتالي فإن تجاوز السرعة من طرف الريان يُعد إهمالا ينتج عنه المسؤولية عند حدوث التصادم، وكذلك الاستعمال السيئ للرادار على ظهر السفينة يؤدي للتصادم ويزيد من مسؤولية ريان السفينة<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: عدم احترام تعليمات الأمن

تتمثل عدم احترام التعليمات الأمن أساسا في مايلي:

#### أولاً: عدم الالتزام بإجبارية القطر

تلجأ السفن لطلب القطر عادة لمعاونتها على الدخول والخروج في ميناء أو الرسو على الرصيف، كما قد يضطر للاستعانة بسفينة قاطرة إذا كانت سفينته متضررة وهناك خطر عليها من الغرق كإصابتها بحادث، وبالتالي فعدم اللجوء إلى طلب القطر في حالة إجبارية طلبه يعد خطأ من قبل الريان مرتب لمسؤوليته عن أية أضرار تنتج عن إحجامة عن طلب خدمة القطر.

<sup>1</sup> اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972.

<sup>2</sup> طالب محمد كريم، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني،

2014، ص 11.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

ثانيا: عدم التزام الحفاظ على البحارة على متن السفينة

تظل السفينة، حتى عند رسوها، مصدرًا محتملاً للخطر، وبالتالي يتوجب على ربان السفينة الإبقاء على البحارة على متن السفينة بالقدر اللازم لمواجهة أي خطر محتمل وإلا عد ذلك إهمالا من قبل الربان يقيم مسؤوليته في حالة إلحاق ضرر بمنشآت الميناء.

كما يكون الربان مخطئًا أيضًا إذا لم يرسو وفقًا للأوامر الصادرة عن سلطة الميناء.

ثالثا: عدم احترام تعليمات الرسو على الرصيف

ويعرض قرار صادر عن مجلس الدولة قضية أخرى. ويعتبر أن إرساء قارب في مكان لم تحدده سلطة الميناء يشكل خطأ يعفي سلطة الميناء من المسؤولية<sup>1</sup>. بالإضافة الى ذلك فقد اعتبرت محكمة النقض الفرنسية أن رسو مالك السفينة ذات حجم أقل من الحجم الذي يشترطه قانون شرطة الميناء خطأ مستوجب للمسؤولية<sup>2</sup>.

تجدر الإشارة إلى أن عدم الامتثال لتعليمات الرسو لا يمكن تمييزه بسهولة عن المبادرات غير الملائمة التي يمكن أن يقوم بها الربان.

الفرع الثالث: عدم احتياط ربان السفينة

إن عدم حيطة وحذر الربان وطاقمه مثل تغيير مناورته دون إبلاغ مكتب الميناء، أو اختيار القناة غير المناسبة أو ببساطة عدم اتخاذ أية مبادرة ضرورية، يشكل خطأ من النوع الذي يعفي الميناء كليا أو جزئيا من مسؤوليته<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> . CE, 29 janvier 1982 – Constructions maritimes Edouard Richard, req. n° 24437.

<sup>2</sup> . Cass. com., 10 juillet 1989, pourvoi n° 86-15.933.

<sup>3</sup> - Gabrielle Boyer, Ibid, p 60.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

### أولاً: التأخر في المغادرة

يتعين على السفينة عندما ترغب في دخول الميناء أو تركه أو القيام بأي حركة أن تطلب الإذن بواسطة VHF أو بأي وسيلة أخرى، وقد تمنح أو لا تمنح المرور، اعتماداً على الوضع البحري في ذلك الوقت. إذ يتم إبلاغ السفينة بحركة المرور في منطقة الميناء ويعلمها بالظروف الجوية في الميناء.

يتم الحصول على إذن للتحرك عن طريق أضواء الميناء، ثلاثة أضواء خضراء ثابتة تسمح بحركة المرور في اتجاه واحد، ثلاثة أضواء حمراء ثابتة تمنع المرور، تشير ثلاثة أضواء حمراء وامضة إلى منفذ مغلق، غير أنه بموجب اللوائح العامة للشرطة في الموانئ البحرية التجارية وموانئ صيد الأسماك، تسود الأوامر الصادرة عن موظفي الموانئ على عملية الإبلاغ.<sup>1</sup>

ويتعلق القرار المؤرخ في 17 جوان 1987 بكيفية مغادرة ربان سفينة ستيرنا « Citerna » حيث غادر ربان السفينة المرسى بعد إذن من مكتب الميناء للرسو في الرصيف رقم 120، وعاد بشكل غير متوقع إلى الرصيف للسماح لسفينة أخرى بالمناورة بحيث لم يبحر إلا بعد عشر دقائق، وبسبب التأخير الذي وقع وذلك لجهل ربان سفينة « Citerna 36 » وعدم حيظته، كان ضابط الميناء قد أذن في الوقت نفسه لسفينة « Pointe de Roch » بالتحرك مما نتج عنه اصطدام السفينتان عند مخرج الميناء وعليه فقد رفض مجلس الدولة قبول مسؤولية السلطة المينائية لعدم ارتكابها أي خطأ، لكون لم يكن للاصطدام أي سبب آخر غير تهور القبطان.<sup>2</sup>

### ثانياً: استعمال قناة غير مناسبة

تم رصد حادث مميت ناجم عن ملامسة سارية زورق شراعي مع خطوط طاقة عالية الضغط تطل على قناة الوصول إلى ميناء الإبحار، فقد لاحظ مجلس الدولة أن القناة المستخدمة على هذا النحو كانت عبارة عن مستنقعات، لم تصنف على أنها ممر مائي

<sup>1</sup>- Gabrielle Boyer, Ibid, p 60, 61.

<sup>2</sup>- Ibid, p 61.

## الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية

بالنظر إلى عرضه الضيق، ولم يكن الطريق العادي الذي كان على السفينة أن تسلكه للوصول إلى الميناء" وأشار مجلس الدولة في قراره إلى أن: "هذه القناة ليست طريقا يطلب من الإدارة أن ترسمه، وكان يتم استعارتها من قبل المستخدمين فقط تحت مسؤوليتهم الخاصة، ولذلك، لم يكن بوسع أصحاب الشكوى الادعاء بأن القناة لم تكن مملوكة من قبل صاحب الشكوى<sup>1</sup>.

### ثالثا: تقاعس الريان

في قرار لمحكمة الاستئناف الإدارية لمدينة Bordeaux الفرنسية، حيث بتت المحكمة في الأضرار التي لحقت بـ «Roch Saint» أثناء رسوها في ميناء La Rochelle أثناء عاصفة، ورأت المحكمة أن الدولة مسؤولة من حيث المبدأ عن الضرر الذي لحق بالسفينة لأن الحواجز العائمة على طول الرصيف لم تكن كافية العدد، ومع ذلك، يمكن إلقاء اللوم على ريان السفينة لعدم مقاطعة عمليات التفريغ من أجل نقل سفينته إلى مرسى أكثر أمانا، ولذلك أعلن القاضي أن الدولة مسؤولة مناصفة عن الضرر.

وتؤدي هذه الحالة الأخيرة التي يمكن تصورها إلى الحدود غير الواضحة بين خطأ الضحية والقوة القاهرة، فالجميع يعلم أنه في الحياة اليومية، لا ينبغي للناس أن يعرضوا أنفسهم للمخاطر الطبيعية، وإذا فعلوا ذلك، فلا تكون الإدارة مسؤولة عن ذلك.<sup>2</sup>

ولتوضيح هذه النقطة، يمكننا الرجوع إلى الحكم الصادر في 28 جوان 2007 عن محكمة الاستئناف الإدارية لمدينة Bordeaux الفرنسية، الذي خلص إلى رفض أي تعويض لضحية حادث طريق حصل أثناء مرور إعصار بينما كان المحافظ يحظر أي حركة حيث قررت أن الحادث وقع حوالي الساعة 7:15 مساءً، بينما كان السفر محظورا بالفعل، ومن لم يستطع تجاهل المخاطر الكامنة في مواصلة رحلته في مثل هذه الظروف الجوية، لا مبرر له للشكوى» و تم رفض طلبه بالتعويض<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- Gabrielle Boyer, Idem.

<sup>2</sup>- Gabrielle Boyer, Ibid, p 62.

<sup>3</sup>- Idem.

الفصل الثاني:

الاختصاص بتسوية المنازعات

المينائية

### الفصل الثاني

#### الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

يشكل موضوع تحديد الجهة المختصة بتسوية المنازعات أهمية بالغة بالنظر إلى خصوصية المنازعات المترتبة عن تنوع النشاطات المتعددة والمختلفة من حيث الطبيعة.

ولما كان لقضاء الدولة الولاية العامة، فقد عمل أطراف المنازعات التي تقوم بصدد النشاطات المينائية على اللجوء الى الطريق العادي، وهو القضاء للفصل فيما تنازعوا فيه، غير قيام السلطة المينائية من جهة أولى بدور مسير لمرفق عمومي الذي يتطلب تدخل منها باعتبارها سلطة عامة، وقيامها من جهة ثانية بأنشطة تجارية، فضلا عن تسبب بعض الأخطاء المتعلقة بالتسيير المينائي، وكذا بقيادة السفن في نشأة العديد من المنازعات خلق نوع من الغموض حول الجهة القضائية المختصة في تسوية مثل هذه المنازعات سيما بالنسبة لانعقاد الاختصاص للقضاء الإداري بصدد بعض النزاعات المينائية التي تتصرف فيها السلطة المينائية باعتبارها سلطة عامة، فضلا عن انعقاد الاختصاص للقضاء العادي.

كما يمكن أن ينعقد الاختصاص بالفصل في المنازعات المينائية للتحكيم باعتبار طريق بديل عن قضاء الدولة، غير أن هذا الانعقاد مقرون بتوافر شروط معينة.

لذلك، سوف نعكف في مبحث أول من هذا الفصل على دراسة اختصاص القضاء بتسوية المنازعات المينائية، ثم نتطرق في مبحث ثان اختصاص التحكيم بالفصل في مثل هذه المنازعات.

#### المبحث الأول: اختصاص القضاء بتسوية المنازعات المينائية

نتناول في هذا المبحث دور التحكيم الداعم للقضاء، وذلك عن طريق التطرق في مطلب أول إلى إشكالية الاختصاص بين القضاء الإداري والقضاء العادي، وندرس في مطلب ثان الاختصاص المحلي والنوعي للقضاء.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

### المطلب الاول: إشكالية الاختصاص بين القضاء الإداري والقضاء العادي

نتناول في هذا المطلب إلى الاختصاص القضائي بين القضاء الإداري والقضاء العادي نعقبه (الفرع الأول)، ونعقبه بدراسة السلطة المينائية الخاضعة للقانون الخاص (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الاختصاص القضائي بين القضاء الإداري والقضاء العادي

نتطرق في هذا الفرع إلى كيفية بت القاضي في مدى اختصاصه

#### أولاً: السلطة المينائية والخدمات العامة السيادية

لا يقصد بالسلطة المينائية تلك الهيئة المنشأة سنة 1998 (التي لا وجود لها بعد)، فحسب بل يمتد إلى المؤسسة المينائية التي تقوم بدور مسير لمرفق عمومي ذلك أن كل تسيير لأية خدمة عامة إدارية تتطلب استخدام السلطة العامة.

بشكل عام، السلطة المينائية (EPE أو EPIC) يحكمها القانون الخاص فيما يتعلق بعلاقتها مع الغير، لأنها تعتبر تاجرة حسب المادة 2 من المرسوم التنفيذي 99-199 المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية<sup>1</sup> الذي اعتبرها في مادته الثانية مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، وكذا المادة الثانية من الأمر رقم 01-04 المؤرخ في 20/08/2001 المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية وتسييرها وخصصتها الذي اعتبرتها مؤسسة عمومية اقتصادية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> . مرسوم تنفيذي رقم 199/99، المؤرخ في: 18/08/1999، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، جريدة رسمية، عدد 57، الصادرة في: 22/08/1999.

<sup>2</sup> . الأمر رقم 01/04، المؤرخ في: 20/08/2001، يتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية و تسييرها و خصصتها، جريدة رسمية، عدد 47، الصادرة في: 22/08/2001.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

وحيث والأمر كذلك، فإنه بتطبيق المعيار العضوي فإن السلطة المينائية تخضع للقانون الخاص.

ومع ذلك، فإن السلطة المينائية باعتبارها مسير لمرفق عمومي تستعمل سلطتها العامة في تسييرها للخدمات غير التجارية، وهذا هو الحال، عند تسييرها للدومين العام وعند ضمانها لمهام الشرطة وأمن المسطحات المائية، وقنوات الوصول والطوافات والأرصفة وكذلك الأجزاء البرية من الموانئ في حدود الملكية العمومية للميناء (المادة 128 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 2002/01/06 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها<sup>1</sup>).

أن إدارة الملكية العمومية وكذا الضبط الإداري داخل الميناء، فهي من حيث المبدأ قوانين عامة، على أساس المعيار وظيفي.

### ثانيا: تدخل هيئات الدولة السيادية

بمجرد الرجوع للمادة 110 وما يليها من القانون المتعلق بالولاية<sup>2</sup>، وكذا المادة 85 وما يتبعها من القانون المتعلق بالبلدية<sup>3</sup> يتبين أن التصرفات التي يقوم بها سواء الوالي(السلطات)، أو رئيس المجلس الشعبي البلدي (الصلاحيات) مشبعة بالسلطة العامة، فضلا عن أنهما يعملان كممثلين للدولة وليس كممثلين للجماعة المحلية.

<sup>1</sup> . المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 2002/01/06، يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ و أمنها، جريدة رسمية، عدد 01، الصادرة في: 2002/01/06.

<sup>2</sup> . القانون رقم 07-12 المؤرخ في 2012/02/12، يتعلق بالولاية، جريدة رسمية، عدد 12، الصادرة في: 2012/02/29.

<sup>3</sup> . القانون رقم 10-11 المؤرخ في 2011/06/22، يتعلق بالبلدية، جريدة رسمية، عدد 37، الصادرة في: 2011/07/03.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

فالإجراءات المتخذة في إطار الضبط القضائي هي: الأعمال الإدارية ليس على أساس المعيار الوظيفي وحسب، ولكن أيضًا على أساس المعيار العضوي. فتدخل الوالي أو رئيس المجلس الشعبي البلدي أو مصالح الشرطة (بناء على تسخير) يفترض أنه تدخل كمارس لامتيازات السلطة عامة.

كما أن الإجراءات التي تتخذها مصالح الحماية المدنية لإدارة العمليات بمجرد وصولهم، بالنسبة للكوارث التي تحدث في أماكن أخرى غير السفن أو الأجهزة العائمة وفي حدود الدومين العام المينائي، تدخل في إطار القانون العام، لا على أساس الاستخدام الحصري للسلطة العامة، بل على أساس الخدمة العامة التي يديرونها.

وفي هذه الحالة، لا يستند تطبيق القانون العام إلى المعيار الوظيفي فحسب، ولكن أيضًا المعيار العضوي. فيما يتعلق باختصاص القاضي يكون على أساس المادة 800 من قانون الإجراءات المدنية، وبالتالي فإن المعيار العضوي يكفي لوحده.

### الفرع الثاني: السلطة المينائية الخاضعة للقانون الخاص

إذا كان يمكن للقاضي الإداري لوحده تطبيق القانون العام، فإن القواعد ليست هي نفسها بالنسبة للقاضي العادي بخصوص تطبيقه للقانون خاص.

### أولاً: السلطة المينائية والخدمات العامة الخاضعة للقانون الخاص

كما تعد السلطة المينائية من جهة أخرى فاعل اقتصادي ذو طبيعة خاصة ، إذ بموجب الفقرة 2 من المادة 892 من القانون البحري، فإن السلطة المينائية تقوم بعمليات الإرشاد، وهي المسؤولة عن التموين، وهي خدمات عامة ذات أهمية.

بالنظر إلى فرض شكليات عديدة ذات الطبيعة العامة ، فإنه ليس من السهل القول بخضوع عقد الإرشاد للقانون الخاص، كونه أيضًا خدمة عامة تمارس على ممتلكات

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

الدولة.<sup>1</sup> ومع ذلك، فبتحليل نظام مسؤولية المرشد والسلطة المينائية (تحديد المسؤولية، مسؤولية المجهز عن فعل المرشد)، يتضح أن الإرشاد هو عبارة عن خدمة عامة تخضع للقانون الخاص.

لا يوجد مؤشر على إبرام عقد قيادة السفن (lamanage)، مما يعني عمليات قيادة السفن تتم على أساس عقد ضمني، إن لم يكن على أساس عمل التنظيمي، كما يتضح من خلال المادة 91 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، الذي تنص على أنه: "يمنع على أي شخص غريب عن مصلحة الإرشاد أو عن الطاقم استعمال حبل الرسو للسفينة دون تلقي أمر أو ترخيص من السلطة المينائية". غير أنه وبالنظر أن العملية تتم تحت مسؤولية ربان السفينة، فيمكن اعتبارها خاضعا للقانون الخاص أكثر منه للقانون العام.

لا خلاف حول طبيعة عمليات التموين والعقود المرتبطة بها فهي عمليات وعقود تجارية.

في مثل هذا النوع من عقود القانون الخاص، السلطة المينائية (EPIC) أو المؤسسة المينائية (EPE) لا تتصرف باعتبارها صاحبة سلطة عامة. ما يجعل القاضي العادي مختص بالبت في المنازعات التي تقوم بصدها.

### ثانيا: المتعامل الاقتصادي والنشاطات التجارية

عقد المناولة هو عقد تجاري حتى بالرجوع للمواد 874 و 875 و 876 و 877 من القانون البحري قبل الإلغاء، بالرغم من القيود التي تفرضها هذه المواد بخصوص كتابة العقد، وأن القواعد والشروط والنوع وعمليات الموانئ وطريقة إبرام العقد بموجب تنظيم معتمد من قبل الوزير المكلف البحرية التجارية على الرغم من بصيص أمل الذي أعطته المادة

<sup>1</sup>. M. NDENDE et G. GUEGUEN-HALLOUET, « Pilotage maritime », Rép. Com. Dalloz, juin 2022, p. 4.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

876 من القانون البحري بإعلانها أن يمكن أن تتضمن مناولة الموانئ شروط يتم التفاوض عليها بحرية، بموجب بعض الشروط المدرجة في نفس المادة.

بالغاء هذه المواد، فقد أكدت المادة 890 من القانون البحري تجارية عقد المناولة بنصها على أنه: "التي تمارس على مستوى الموانئ مهمات القوة العمومية والخدمة العامة والنشاطات التجارية".

أما فيما يتعلق بعقد القطر فهو ذو طبيعة تجارية بصريح نص المادة 871 من القانون البحري.

### المطلب الثاني: القضاء بين الاختصاص المحلي والنوعي

يعد الاختصاص القضائي من المسائل الجوهرية في تحديد الجهة القضائية المختصة، ويقصد بالاختصاص ولاية الجهة القضائية للنظر في الدعوى والفصل في الموضوع المطروح عليها، وبالنظر لتعدد الجهات القضائية وتعدد الجهة القضائية الواحدة، يتعين على المتقاضين أن يدرك ويحدد الجهة القضائية التي خولها القانون حق النظر في الدعوى نوعيا أو إقليميا وفي ما يلي سنتناول الاختصاص المحلي في تسوية المنازعات المينائية (الفرع الأول) ثم الاختصاص النوعي في تسوية المنازعات المينائية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الاختصاص المحلي في تسوية المنازعات المينائية

في ظل عدم وجود نص قانوني صريح يحدد الاختصاص الإقليمي في الدعاوى الناشئة عن العقود المبرمة مع المؤسسات المينائية الناتجة عن المنازعات التي يكون الميناء طرفا فيها، فما علينا إلا الرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري، حيث نجد نص المادة 745 منه تنص على ما يلي: "تُرفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام"، وهو ما يؤدي بنا للرجوع إلى تطبيق

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

قواعد المواد 37، 38، 39، 40 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، حيث تنص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك"<sup>1</sup>.

كما تضيف المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية إمكانية رفع الدعاوي المتعلقة بالمواد التجارية، غير الإفلاس والتسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها الوعد، أو تسليم البضاعة، أو أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم فيها الوفاء في دائرة اختصاصها أحد فروعها.

إلا أنه وبالرجوع إلى نص المادة 745 من القانون البحري باللغة الفرنسية نجد أنه يتضمن فقرة ثانية تنص على:

"Elle peuvent en outre, être portée devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national".

وعليه، فالفقرة الثانية من نص المادة 745 السابقة الذكر، قد وسّعت من الاختصاص الإقليمي ليشمل إضافة إلى ما هو موجود في القواعد العامة المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن، أو ميناء التفريغ شرط أن يكون هذا الميناء داخل الإقليم الوطني.

<sup>1</sup>أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016، ص 178.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

وأمام هذا التناقض بخصوص أي المادتين واجبة التطبيق تدخلت المحكمة العليا وحسنت هذا الجدل من خلال القرار الذي أصدرته بتاريخ 1997/12/06 عن الغرفة التجارية والبحرية حيث منحت للمدعي الخيار بين رفع الدعوى على أساس قواعد القانون العام، أو على أساس الفقرة الثانية بالنص باللغة الفرنسية أعلاه، أي المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، وبهذا وسعت الاختصاص الإقليمي ومنحت المدعي إمكانية اختيار المحكمة التي يرفع أمامها دعواه سواء كانت المؤسسة المينائية هي المدعية أم المدعى عليها<sup>1</sup>.

وبالنتيجة في ظل وجود نزاع يكون أحد طرفيه يتمثل في المؤسسة المينائية يمكن للمدعي رفع دعواه أما إحدى المحاكم التالية:

**المحكمة الواقع في دائرتها موطن المدعى عليه:** حيث حددت المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية موطن المدعى عليه مرجعا لتحديد المحكمة المختصة إقليميا للنظر في النزاع، فإن لم يكن للمدعى عليه موطن معروف فيعتد بمحل إقامته، فإذا لم يكن له محل إقامة معروف فيكون الاختصاص للجهة القضائية الواقع بدائرتها آخر موطن له وفي حالة ما إذا كان الطرف الثاني المتنازع مع المؤسسة المينائية شخصا معنويا فيتم رفع الدعوى في المكان الذي يتواجد فيه مركز إدارتها<sup>2</sup>.

**الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها مكان الوعد وتسليم البضاعة:** نصت المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على ما يلي: "في المواد التجارية غير الإفلاس والتسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد، أو تسليم البضاعة، أو أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها"، وبما أن

<sup>1</sup> تين الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 260.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

العقود المبرمة مع المؤسسات المينائية هي عقود ذات طابع تجاري فإنها تتدرج ضمن نطاق هذه الفقرة، وبالتالي يمكن للمؤسسة المينائية إذا كانت هي رافعة الدعوى أن تختار رفع دعواها إما على أساس المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، أو على أساس نص المادة 39 من نفس القانون.

المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ: بالرجوع إلى تطبيق نص المادة 745 من القانون البحري الوارد باللغة الفرنسية السالف الذكر، فيمكن للمؤسسة المينائية كطرف في النزاع أن ترفع دعواها أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها الميناء الذي يتم فيه شحن البضائع أو ميناء تفريغ البضائع شريطة أن يكون هذا الميناء متواجد على الإقليم الوطني.

### الفرع الثاني: الاختصاص النوعي في تسوية المنازعات المينائية

يقصد بالاختصاص النوعي تحديد سلطة جهة قضائية معينة للفصل دون سواها في دعاوى معينة، وحددت المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الاختصاص النوعي للمحاكم بقولها: "المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام<sup>1</sup>. يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة. تفصل المحكمة في جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا.....".

فالمحكمة العادية هي المحكمة المختصة نوعيا للنظر في دعاوى المسؤولية العقدية الناشئة عن العقود المبرمة مع المؤسسات المينائية، وبما أن المبدأ العام يُخضع المؤسسة المينائية لقواعد القانون الخاص باعتبارها تمارس نشاطات ذات طبيعة تجارية، وعليه:

<sup>1</sup> بن الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 262.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

في ما يخص منازعات العمال: يختص قانون علاقات العمل في حل النزاعات الناشئة بين العمال والمؤسسة المينائية كونها علاقة عمل مبنية على أساس عقد عمل، وبالتالي يرجع الاختصاص للقضاء العادي للنظر في المنازعات التي قد تطرأ بين العمال والمؤسسة المينائية.

في ما يخص نشاط المؤسسة المينائية: ويقصد بها العلاقة بين المؤسسة المينائية وزبائنها أو ممونيتها، من خلال كافة الأنشطة التي تقوم بها كتقديم خدمات النقل والشحن، وهي تخضع لقواعد القانون التجاري والبحري والقانون المدني.

أما في ما يخص التزامات المؤسسة المينائية: فهي تخضع لكافة الواجبات والحقوق التي يقرها القانون بالنسبة للشركات التجارية كوجوب استخراج مستخرج السجل التجاري...<sup>1</sup>.

لقد منح المشرع للمحكمة التجارية المتخصصة بموجب القانون رقم 22-13 المؤرخ في 12 يوليو 2022 المتضمن تعديل وتتميم قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>2</sup> اختصاصا نوعيا حصريا للفصل في المنازعات التي حددها بموجب نص المادة 536 مكرر من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، بنصها على ما يلي: "تختص المحكمة الإدارية المتخصصة بالنظر في المنازعات المذكورة أذناه: منازعات الملكية الفكرية-منازعات الشركات التجارية- لاسيما منازعات الشركاء- وحل وتصفية الشركات- التسوية القضائية والإفلاس- منازعات البنوك والمؤسسات المالية مع التجار- المنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط التجاري- المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية".

<sup>1</sup> كمال آيت منصور، الإجراءات التحضيرية لخصوصية المؤسسات العمومية الاقتصادية، مجلة الإدارة، المجلد 19، العدد 38، 2009، ص 33.

<sup>2</sup> . الجريدة الرسمية العدد 48 لسنة 2022.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

فطبقا لهذا النص يكون للمحكمة التجارية المتخصصة اختصاصا استثنائيا بالمنازعات المذكورة بما فيها المنازعات المينائية.

وتعتبر قواعد الاختصاص النوعي قواعد أمرة تهدف لتنظيم سلطة عامة من سلطات الدولة، وقد حسم المشرع صراحة طبيعة الاختصاص النوعي واعتبره من النظام العام، لا يجوز مخالفة أحكامه ولا الاتفاق على خلافه وتقضي به الجهات القضائية تلقائيا وفي أي مرحلة كانت عليها الدعوى حيث نصت المادة 36 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية: "الاختصاص النوعي من النظام العام، تقضي به الجهة القضائية تلقائيا في أي مرحلة كانت عليها الدعوى".

### المبحث الثاني: اختصاص التحكيم بتسوية المنازعات المينائية

اعتبر المشرع الجزائري التحكيم من بين الطرق البديلة لحل المنازعات بعد الصلح والوساطة، وخصص لها الباب الخامس من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تحت عنوان: الطرق البديلة لحل النزاعات، وتكمن فعالية التحكيم في سرعة إجراءاته بالقياس إلى المحاكم الوطنية وفي حرية اختيار المحكمين بالنظر إلى خبرتهم التقنية، وينعقد اختصاص التحكيم بتوفر بعض شروط الانعقاد.

ولانعقاد الاختصاص للتحكيم ينبغي أن تكون هناك اتفاقية تحكيم - سواء كانت شركا أو اتفاقا- صحيحة (المطلب الأول)، فضلا عن توافر شروط انعقاد الاختصاص للتحكيم سواء من حيث قابلية خضوع النزاع للتحكيم أو من حيث أهلية الأطراف (المطلب الثاني).

## المطلب الأول: اتفاقية التحكيم كأساس لانعقاد الاختصاص للتحكيم

قد ترد اتفاقية التحكيم في صورة شرط وقد ترد في صورة اتفاق (الفرع الأول)، وحتى ينعقد الاختصاص للتحكيم ينبغي أن تكون صحيحة حسب القانون الواجب التطبيق (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: صور اتفاقية التحكيم

ظهر مصطلح اتفاقية التحكيم لأول مرة في اتفاقية نيويورك 1958، المتعلقة بالاعتراف وتنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية، حيث عرفها الفقه ب: " ذلك الاتفاق الذي بمقتضاه تتعهد الأطراف بأن يتم الفصل في المنازعة الناشئة بينهم أو المحتمل نشوئها من خلال التحكيم"، وقد تم تبني هذا المصطلح في اللوائح الخاصة والتشريعات المقارنة الخاصة بالتحكيم بما في ذلك التشريع الجزائري حيث استعمل المشرع الجزائري مصطلح اتفاقية التحكيم في قانون الإجراءات المدنية والإدارية للدلالة على شرط واتفاق التحكيم دون أي تمييز في قيمة أي منهما<sup>1</sup>، وسنحاول في النقطتين أدناه التعرض لصورتَي هذه الاتفاقية:

### أولاً: شرط التحكيم

عرف المشرع الجزائري شرط التحكيم في المادة 1007 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم باعتباره ذلك: " الاتفاق الذي يلتزم بموجبه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 أعلاه، لعرض النزاعات التي قد تثار بشأن هذا العقد على التحكيم".

<sup>1</sup> - بوالصلصال نور الدين، بوالصلصال نور الدين، الإختصاص في تسوية النزاعات التجارية الدولية عن طريق التحكيم، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، 2010، 2011، ص، ص 13، 14.

كما عرفه الدكتور والي بأنه: " اتفاق الأطراف على أن ما ينشأ بينهم مستقبلا من نزاع حول تفسير عقد أو تنفيذه يفصل فيه بينهم عن طريق التحكيم"<sup>1</sup>.

### 1. الطبيعة القانونية لشرط التحكيم

لدى ظهور شرط التحكيم لم تعط له ذات القوة القانونية الملزمة لاتفاق التحكيم، فقد أعطيت له مرتبة أدنى من هذا الأخير، وفي هذا ذهب اتجاه من الفقه إلى القول بأن شرط التحكيم باعتباره ذلك الاتفاق على اللجوء إلى التحكيم قبل نشوء النزاع هو نوع من الالتزام المعلق على شرط واقف وهو حصول النزاع، وهو الذي قد يحدث وقد لا يحدث، وعليه لا يمكن للأطراف نقض هذا الاتفاق إلا بتوافر إرادتيهما معا، في حين ذهب اتجاه آخر إلى اعتبار شرط التحكيم خطوة أولى لإبرام اتفاق التحكيم، فهو لم يكن إلا مجرد وعد باللجوء إلى التحكيم<sup>2</sup>.

وظلت النظم القانونية اللاتينية تأخذ بالترقية بين شرط التحكيم واتفاق التحكيم إلى أن ظهرت فيما بعد بخصوص المعاملات ذات الطبيعة الدولية الحاجة على المساواة بينهما وذلك بإعطاء شرط التحكيم ذات القوة القانونية الملزمة لاتفاق التحكيم<sup>3</sup>.

### 2. شكل شرط التحكيم

عند التمعن في العقود بصفة عامة، نستشف أن شروط التحكيم التي تتضمنها ليست على نمط واحد، بل يمكن تصنيفها في ثلاثة أصناف أساسية:

<sup>1</sup> - فتحي إسماعيل والي، الوسيط في قانون القضاء المدني، دار النهضة العربية، 2001، نقلا عن أحمد إبراهيم عبد التواب، إتفاق التحكيم، مفهومه، أركانه و شروطه، نطاقه، دراسة في ضوء الفقه و القضاء في قانون التحكيم المصري والقانون الفرنسي، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 64.

<sup>2</sup> - بوالصلصال نور الدين، المرجع السابق، ص، ص 14، 15.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص، ص 15، 16.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

- شروط نموذجية صادرة عن مؤسسات التحكيم التجاري الدولي الدائمة، وهنا يقتصر دور أطراف تلك العقود على نقل صياغتها في عقودهم، و يتولى المركز الذي يرغب الأطراف أن يتم التحكيم التجاري الدولي في إطاره تنظيم إجراءات التحكيم، إذا ما نشب نزاع بين أطرافها.

- شروط تحكيم مطبوعة تتضمنها بعض العقود النموذجية، وترد شروط التحكيم فيها كبند من بنود العقد، وغالبا ما تحيل النزاع القائم بصددها على إحدى مؤسسات التحكيم التجاري الدولي الشهيرة.

- شروط تحكيم يتولى الأطراف صياغتها بأنفسهم، أي دون تقييد الأطراف بأية صياغة نموذجية صادرة عن مركز تحكيم دائم<sup>1</sup>.

ومهما يكن شكل هذا الشرط فإن له نفس القوة القانونية، لأن الهدف من وضع الصياغة النموذجية لشرط التحكيم هو البحث عن الوضوح وتفادي اللبس فيه وتحديد المركز المرغوب تسويته للنزاع بشكل دقيق<sup>2</sup>.

### ثانيا: إتفاق التحكيم

#### 1. تعريف اتفاق التحكيم

عرف المشرع الجزائري اتفاق التحكيم من خلال المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم والتي نصت على أنه ذلك: "الاتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم".

<sup>1</sup>- بوالصلصال نور الدين، المرجع السابق، ص، ص 16، 17.

<sup>2</sup>- المرجع نفسه، ص 17.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

وقد عرفته المادة 1/2 من اتفاقية نيويورك لعام 1958 بأنه: "الاتفاق المكتوب الذي يلزم بمقتضاه الأطراف بأن يخضعوا للتحكيم كل أو بعض المنازعات الناشئة أو التي قد تنشأ بينهم بشأن موضوع من روابط القانون التعاقدية أو غير التعاقدية المتعلقة بمسألة تجوز تسويتها عن طريق التحكيم"<sup>1</sup>.

وبذلك يختلف الاتفاق عن شرط التحكيم في أن هذا الأخير يتم الاتفاق عليه قبل نشوء النزاع، ويأتي غالباً كبند من بنود النزاع. أما الاتفاق فيتم التوصل إليه بعد نشوء النزاع و يكون في اتفاق لاحق ومستقل عن العقد الأصلي<sup>2</sup>.

مما ذكر آنفا نستنتج أنه يشترط وجود نزاع قائم بالفعل لحظة الاتفاق على التحكيم بين الأطراف، وإلا كنا بصدد شرط تحكيم لمواجهة نزاعات مستقبلية، كما يشترط أن يكون موضوع النزاع القائم داخلاً ضمن نطاق المسائل التي يجوز حلها عن طريق التحكيم<sup>3</sup>.

### 2. وثيقة التفويض واتفاق التحكيم

تعتمد بعض هيئات التحكيم بغية تسهيل مهمة المحكم عند البدء في إجراءات الخصومة التحكيمية إلى السماح للأطراف المحكمين بتحرير وثيقة تسمى بوثيقة التفويض حيث تظهر أهمية هذه الأخيرة في كونها تكملة للنقص والفراغ الذي قد يعتري اتفاقية التحكيم خاصة في حالة شرط التحكيم لأنه لا يمكن أن يحدد فيه موضوع النزاع أو أسماء المحكمين أو مكان التحكيم، إلا أن هذه الوثيقة بالرغم من أهميتها لا يمكنها أن تعوض اتفاقية التحكيم

<sup>1</sup>- أحمد إبراهيم عبد التواب، المرجع السابق، ص 35.

<sup>2</sup>- بوالصلصال نور الدين، المرجع السابق، ص 17.

<sup>3</sup>- المرجع نفسه، ص 18.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

لا شرطا ولا اتفاقا لإسناد الاختصاص لهيئة التحكيم، وعليه فإن وثيقة التفويض لا تأخذ حكم اتفاق التحكيم<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: متطلبات صحة اتفاقية التحكيم من حيث الموضوع

تكون اتفاقية التحكيم صحيحة من حيث الموضوع إذا أبرمت وفق القواعد الواردة إما في القانون المنظم لموضوع النزاع أو القانون الذي أختاره الأطراف أو القانون الذي يراه المحكم ملائما، و هي الحلول الواردة في المادة 1040 فقرة 03 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم، والتي نقلها المشرع الجزائري من المادة 178 فقرة 02 من القانون السويسري المتعلق بالقانون الدولي الخاص، و سنفصل في ما يلي كل قاعدة على حدى:

### أولا: القانون الذي أختاره الأطراف

ترك المشرع الجزائري اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع اتفاقية التحكيم إلى الأطراف، حيث يمكنهم أن يختاروا أي قانون ( قانون أحد الأطراف؛ القانون الجزائري أو قانون التعاقد الأجنبي أو قانون أجنبي بالنسبة للأطراف)، بما في ذلك اختيار المبادئ العامة للقانون<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص، ص 18، 19.

<sup>2</sup> - عليوش قربوع كمال، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، ط 4، بوساحة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر ص 109.

### ثانيا: القانون المنظم لموضوع النزاع

في غياب اختيار القانون الواجب التطبيق على صحة اتفاقية التحكيم، فإن المحكم يمكنه أن يطبق القانون المنظم لموضوع النزاع، وفي هذه الحالة نكون بصدد قانون واحد يحكم الموضوع و صحة اتفاقية التحكيم<sup>1</sup>.

### ثالثا: القانون الذي يراه المحكم ملائما

وفي هذه القاعدة، فإنه إذا غاب اختيار قانون من قبل الأطراف وعدم تطبيق القانون المنظم لموضوع النزاع، يطبق المحكم القانون الذي يراه ملائما، وهنا يمكنه أن يلجأ إلى قانون البلد الذي يجري فيه التحكيم، أي قانون مقر التحكيم، أو أن يلجأ إلى قانون أحد الأطراف المتعاقدة أو أن يختار قانونا أجنبيا على الأطراف المتعاقدة يراه ملائما<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: شروط انعقاد الاختصاص للتحكيم

لا يقتصر لانعقاد الاختصاص للتحكيم على ضرورة وجود اتفاقية تحكيم صحيحة بل ينبغي يتوافر في المنازعة (الفرع الأول)، وكذا في الأطراف شروط معينة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: وجوب أن تكون المنازعة قابلة للفصل فيها عن طريق التحكيم

حتى يمكن عرض أي نزاع على التحكيم ينبغي أن يكون قابلا من الناحية القانونية للفصل فيه عن طريق التحكيم، وذلك لكون المشرع قد أخرج فئة معينة من المنازعات من مجال التحكيم وجعلها من الاختصاص الحصري للقضاء الوطني.

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 110.

<sup>2</sup> - عليوش قريوع كمال، المرجع السابق، ص 111.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

بالنسبة للمواد التي لا يجوز فيها اللجوء للتحكيم عند حدوث نزاع، هي ما نصت عليه المادة 1006 فقرة 01 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم والتي نصت على ما يلي: " يمكن لكل شخص اللجوء إلى التحكيم في الحقوق التي له مطلق التصرف فيها. لا يجوز التحكيم في المسائل المتعلقة بالنظام العام أو حالة الأشخاص وأهليتهم.

ولا يجوز للأشخاص المعنوية العامة أن تطلب التحكيم، ما عدا في علاقاتها الاقتصادية الدولية أو في إطار الصفقات العمومية".

يستشف من نص المادة أعلاه أن الحقوق التي لا يجوز التحكيم فيها، هي الحقوق التي لا يملك الأشخاص حرية التصرف فيها، و قد ميز الفقه بين درجات مختلفة للحقوق التي لا تخضع لحرية التصرف وهي كالاتي:

- هناك حقوق غير قابلة للتصرف بصفة مطلقة أو بالطبيعة كالحالة والأهلية.
- هناك حقوق غير قابلة للتصرف جزئياً كالحقوق المالية الناشئة عن الذمة العائلية.<sup>1</sup>
- هناك حقوق غير قابلة للتصرف محتملة وقابلة للتصرف، كالحقوق الناشئة والحالية.

لقد أخذ المشرع الجزائري بالمفهوم الواسع مؤداه أن مجموع المنازعات التي تتعلق بالمسائل المالية يمكنها أن تخضع للتحكيم ما عدا المسائل الكلاسيكية المتعلقة بحالة الأشخاص وأهليتهم، أما بالنسبة لجميع المسائل التي تتعلق بالعائلة فلا يجوز التصرف فيها فهي لا تخضع للتحكيم، أي أنها تعتبر من اختصاص المحاكم الوطنية فقط، كما أضاف المشرع استثناء خاص ب "المسائل التي تتعلق من النظام العام"، وهذا يعني أنه حتى في المسائل التي يجوز إخضاعها للتحكيم، فإنها لا تخضع له إذا كانت تمس بالنظام العام وعليه نستنتج أنه: عدم جوازية التحكيم تتعلق بالمواد التي لا يمكن التصرف فيها، وعليه فإذا أخضعت للتحكيم فيكون بذلك مساس للنظام العام.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - عليوش قريوع كمال، المرجع السابق، ص 92.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 93.

## الفرع الثاني: وجوب توافر أهلية الأطراف لطلب التحكيم

بالرجوع إلى نص المادة 1006 نجد أن المشرع الجزائري قد خص الفقرة الأولى للأشخاص الطبيعية والأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الخاص والفقرة الثانية خصها للأشخاص المعنوية العامة.

### أولاً: الأشخاص الطبيعية

بالنسبة للأشخاص الطبيعية فإنه يسري على حالتهم المدنية وأهليتهم القانون الوطني أي القانون الجزائري، باستثناء التصرفات المالية التي تعقد في الجزائر مع أجنبي، فإذا كان الأجنبي ناقص الأهلية بالنسبة للقانون الوطني، إذا تعاقد مع جزائري و كان من الصعب عليه أن يكشف نقص أهليته، فإن المعاملة تعتبر صحيحة.

يتضح أنه ليس للأشخاص الطبيعية أية حدود في اللجوء إلى التحكيم التجاري الدولي، ما عدا وجوب توافر الشروط العامة في الأهلية ( أهلية الأداء ) المنصوص عليها في المادة 40 من القانون المدني المعدل والمتمم<sup>1</sup>.

### ثانياً: الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الخاص

يتعلق الأمر هنا بالشركات التجارية ذات الرأس مال الخاص والمؤسسات العمومية الاقتصادية التي تنشأ وفق أحكام القانون التجاري غير أن رأس مالها عام، حيث يتم الاعتراف لها بالشخصية المعنوية والتي تجعلها تتمتع بالحقوق وتحمل الالتزامات، وهو ما نصت عليه المادة 549 من القانون التجاري المعدل والمتمم<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عليوش قريوع كمال، المرجع السابق، ص 95.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 96.

## الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية

---

### ثالثا: الأشخاص المعنوية العامة

بالنسبة للأشخاص المعنوية العامة، فإن الفقرة الثانية من المادة 1006 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الواردة أعلاه، تنص على أنه لا يجوز لها اللجوء إلى التحكيم الدولي، و هذا ما بينته المادة 975 من ذات القانون بقولها: " لا يجوز للأشخاص المذكورة في المادة 800 أن تجري تحكما إلا في الحالات الواردة في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر وفي مادة الصفقات العمومية"<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 97.

# الخاتمة

من خلال ما تمت دراسته في مذكرتنا الموسومة بعنوان المنازعات المينائية، تبين لنا أن الموضوع محل الدراسة من المواضيع الهامة التي تستدعي البحث والدراسة، نظرا للمكانة الهامة التي يشغلها القانون البحري عامة وكافة نشاطاته المتعلقة بالميناء بصفة خاصة، هذه الأخيرة التي تعتبر مصدرا هاما من مصادر المنازعات، ولا تقتصر نشأة هذه المنازعات على النشاطات المينائية فحسب، بل يمكن أن تتعادها الخدمات أو الأخطاء الناتجة عن تسيير المؤسسة المينائية، فبمجرد إخلال أحد أطراف العقود المبرمة بين المؤسسة المينائية وأحد المتعاملين معها، ينشأ النزاع بينهما.

ومن أجل وضع حل للمنازعات المينائية، لم يجعل المشرع الجزائري مسألة تسوية النزاعات مقتصرة على القضاء الوطني بل أنه جعل الطريق مفتوحا للأطراف للاتفاق على اسناد مهمة الفصل في المنازعات المينائية الى التحكيم باعتباره وسيلة بديلة يمكن أن تكون فعالة بالنظر الى تخصص المحكمين كون بعض النزاعات تتسم بالطابع التقني.

وبناءً على ما تم دراسته في بحثنا هذا، فقد توصلنا إلى النتائج و التوصيات التالية:

### النتائج:

- التنوع الكبير في المنازعات المينائية إلى درجة عدم إمكانية حصرها
- تشابك العلاقات بين المتعاملين على مستوى الموانئ يجعل من أمر تسوية النزاعات التي تقوم بينهم مسألة معقدة.
- اختلاف طبيعة كل نزاع عن النزاعات الأخرى.
- صعوبة حسم مسألة الجهة القضائية المختصة بالفصل في المنازعات المينائية.

التوصيات:

- على أجهزة المراقبة تفعيل مراقبة صارمة على المؤسسة المينائية لتقادي مثل هذه النزاعات.
- على المشرع الجزائري دراسة أسباب مثل هذه المنازعات و محاولة وضع حلول لها.

# قائمة المصادر والمراجع

**الكتب:**

1. أحمد إبراهيم عبد التواب، إتفاق التحكيم، مفهومه، أركانه و شروطه، نطاقه، دراسة في ضوء الفقه و القضاء في قانون التحكيم المصري والقانون الفرنسي، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية، القاهرة.
2. عليوش قربوع كمال، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، ط 4، بوساحة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر.
3. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، ط2، الإسكندرية، 2007.
4. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط01، 2006.

**الأطروحات والمذكرات:**

1. بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2014-2015.
2. بوالصلصال نور الدين، بوالصلصال نور الدين، الإختصاص في تسوية النزاعات التجارية الدولية عن طريق التحكيم، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، 2010، 2011.
3. دريسي أمينة، حالات دفع مسؤولية الناقل البحري الحالات المتعلقة بأفعال التابعين البحريين والحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران السانوية، 2007-2008.

## قائمة المصادر والمراجع

4. طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010.
5. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.

### المقالات:

1. أربوط وسيلة، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان.
2. بلحاج خديجة، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران2، العدد01، 2017.
3. بن حمو فتح الدين، آثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 01، المجلد 04، 2017.
4. بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 02، المجلد 01، 2014.
5. بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، جامعة الشلف، العدد صفر، السداسي الأول، 2008.
6. حوياد حياة، دور مقال التشوين في الميناء، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس.

## قائمة المصادر والمراجع

7. خالد وليد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)، مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة البصرة، لعراق، العدد 01، السنة الخامسة.

8. سالم عبد الكريم، الإطار القانوني لعملية الإرشاد البحري بين الالتزامات والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن.

9. طالب محمد كريم، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014.

10. عفرة حياة، عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، كلية الحقوق بودواو، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، 2017.

11. كمال آيت منصور، الإجراءات التحضيرية لخصوصية المؤسسات العمومية الاقتصادية، مجلة الإدارة، المجلد 19، العدد 38، 2009.

### القوانين والأوامر:

اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972.

القانون رقم 11-10 المؤرخ في 22/06/2011، يتعلق بالبلدية، جريدة رسمية، عدد 37، الصادرة في: 03/07/2011.

القانون رقم 12-07 المؤرخ في 12/02/2012، يتعلق بالولاية، جريدة رسمية، عدد 12، الصادرة في: 29/02/2012.

## قائمة المصادر والمراجع

الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، ج ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق 25 يونيو 1998، ج ر 47 المؤرخة في 27 جوان 1998.

الأمر رقم 04/01، المؤرخ في: 20/08/2001، يتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية و تسييرها و خصصتها، جريدة رسمية، عدد 47، الصادرة في: 22/08/2001.

الأمر 05-02 المؤرخ في 27/02/2005، المتضمن قانون الأسرة، الجريدة الرسمية، العدد 15، الصادرة في: 27/02/2005.

المرسوم التنفيذي رقم 99/199، المؤرخ في: 18/08/1999، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، جريدة رسمية، عدد 57، الصادرة في: 22/08/1999.

المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 06/01/2002، يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ و أمنها، جريدة رسمية، عدد 01، الصادرة في: 06/01/2002.

المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 09 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عمليات الإرشاد في الموانئ، ج ر عدد 02، المؤرخة في 15 جانفي 2006.

المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 المحدد تنظيم المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج ر عدد 02 المؤرخة في 15 يناير 2006.

المحاضرات:

1. حصايم سميرة، محاضرات في قانون الإدارة المينائية، موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر مهني، كلية الحقوق، جامعة جيجل، 2022-2023.
2. درويش مريم، محاضرات في مقياس الموانئ مُلقاة على طلبة السنة الثانية ماستر، تخصص القانون البحري والنقل.
3. ضرغام فاضل حسين العلي، المركز القانوني للمرشد البحري دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (71) لسنة 1995 والتعليمات الصادرة بموجبه رقم (1) لسنة 1997.

# الفهرس

الصفحة	العنوان
-	شكر وعرهان
-	إهداء
<b>3-1</b>	مقدمة
05	الفصل الأول: نشأة المنازعات المينائية
06	المبحث الأول الأنشطة المينائية كمصدر للمنازعات المينائية
06	المطلب الأول أنشطة الخدمة العامة للميناء كمصدر للمنازعات المينائية
07	المطلب الثاني الأنشطة التجارية للميناء كمصدر للمنازعات المينائية
07	الفرع الأول الأنشطة والخدمات المقدمة للسفن
08	أولا الإرشاد البحري
08	-1 حقوق المرشد البحري
09	-2 التزامات المرشد البحري
10	ثانيا القطر البحري
10	-1 التزامات مجهز السفينة القاطرة
11	-2 التزامات مجهز السفينة المقطورة
12	ثالثا أنشطة التموين و القيادة
12	الفرع الثاني الأنشطة و الخدمات الفنية
13	أولا المناولة
14	ثانيا التشوين
15	-1 التزامات مقاول التشوين
15	-2 التزامات المشون كمودع عنده
16	ثالثا الخدمات المكملة

16	تخزين البضائع و شحنها	-1
16	نشاط الإصلاح و الصيانة	-2
18	أخطاء التسيير والقيادة كمصدر للمنازعات المينائية	المبحث الثاني
18	الخسائر الناتجة عن الأشغال العمومية المنجزة بالميناء	المطلب الأول
18	الخسائر عن تنفيذ أشغال في الميناء	الفرع الأول
19	الخسائر الناتجة عن خصوصيات معينة في المنشآت	الفرع الثاني
19	عدم ملائمة المنشآت للسفن	أولا
21	اختلال وعطل في المنشآت	ثانيا
21	سوء تهيئة الميناء	ثالثا
22	الخسائر الناتجة عن سوء صيانة المنشآت والمعدات	الفرع الثالث
23	الخسائر الناتجة عن أخطاء الريان والبحارة	المطلب الثاني
23	الخطأ في قيادة السفينة	الفرع الأول
23	خطأ في المناورة	أولا
23	سوء تقدير ارتفاع المياه	ثانيا
24	السرعة غير المناسبة	ثالثا
24	عدم احترام تعليمات الأمن	الفرع الثاني
24	عدم الالتزام بإجبارية القطر	أولا
25	عدم التزام الحفاظ على البحارة على متن السفينة	ثانيا
25	عدم احترام تعليمات الرسو على الرصيف	ثالثا
25	عدم احتياط ريان السفينة	الفرع الثالث
26	التأخر في المغادرة	أولا
26	استعمال قناة غير مناسبة	ثانيا

27	تقاعس الربان	ثالثا
29	الفصل الثاني: الاختصاص بتسوية المنازعات المينائية	
29	اختصاص القضاء بتسوية المنازعات المينائية	المبحث الأول
30	إشكالية الاختصاص بين القضاء الإداري والقضاء العادي	المطلب الأول
30	الاختصاص القضائي بين القضاء الإداري والقضاء العادي	الفرع الأول
30	السلطة المينائية والخدمات العامة السيادية	أولا
31	تدخل هيئات الدولة السيادية	ثانيا
32	السلطة المينائية الخاضعة للقانون الخاص	الفرع الثاني
32	السلطة المينائية والخدمات العامة الخاضعة للقانون الخاص	أولا
33	المتعامل الاقتصادي والنشاطات التجارية	ثانيا
34	القضاء بين الاختصاص المحلي والنوعي	المطلب الثاني
34	الاختصاص المحلي في تسوية المنازعات المينائية	الفرع الأول
37	الاختصاص النوعي في تسوية المنازعات المينائية	الفرع الثاني
39	اختصاص التحكيم بتسوية المنازعات المينائية	المبحث الثاني
40	اتفاقية التحكيم كأساس لانعقاد الاختصاص للتحكيم	المطلب الأول
40	صور اتفاقية التحكيم	الفرع الأول
40	شرط التحكيم	أولا
41	الطبيعة القانونية لشرط التحكيم	-1
41	شكل شرط التحكيم	-2
42	إتفاق التحكيم	ثانيا
42	تعريف إتفاق التحكيم	-1
43	وثيقة التفويض وإتفاق التحكيم	-2
44	متطلبات صحة اتفاقية التحكيم من حيث الموضوع	الفرع الثاني

## الفهرس

44	القانون الذي اختاره الأطراف	أولا
45	القانون المنظم لموضوع النزاع	ثانيا
45	القانون الذي يراه المحكم ملائما	ثالثا
45	شروط انعقاد الاختصاص للتحكيم	المطلب الثاني
45	وجوب أن تكون المنازعة قابلة للفصل فيها عن طريق التحكيم	الفرع الأول
47	وجوب توافر أهلية الأطراف لطلب التحكيم	الفرع الثاني
47	الأشخاص الطبيعية	أولا
47	الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الخاص	ثانيا
48	الأشخاص المعنوية العامة	ثالثا
50	الخاتمة	
53	قائمة المصادر والمراجع	
59	الفهرس	