

جامعة 20 أوت 1955-سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مسؤولية مسيري الموانئ في مواجهة مالكي ومستغلي السفن

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية و المينائية

تحت إشراف:

من تقديم الطلاب:

* بوالصلصال نور الدين

• عزوز مليك

• بعلي أحمد عبد الصمد

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بوغازي مريم	أستاذ محاضر	رئيسا
د/ بوالصلصال نور الدين	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د/ مقيح وسيلة	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2024

شكر وتقدير

نحمد الله عزو جل الذي وقفنا في إتمام هذا البحث العلمي،
والذي ألهمنا الصحة والعافية والعزيمة فالحمد لله حمدا كثيرا
يطيب لنا أن نرفع آيات الشكر والتقدير وعلى وجه
الخصوص، إجلالا واحتراما إلى الأستاذة الفاضلة الأستاذة
ونخص بالشكر للأستاذ " **بوالصلصال نور الدين** ".
والشكر موصول لجميع الطلبة زملاء وكل الأهل فلهم الشكر
والتقدير.

كما نشكر كل من وقف بجانبنا بتوجيه، وبدعم معنوي ومادي،
وأسدى لنا معروفا أو عوناً وقدم نصحا وأنار عقولنا بعلم.
فنسأل الله الكريم أن يكرم من أكرمنا ويكرم كل أهله

إِهْدَاء

أهدي ثمرة نجاحي هذه الى:
الوالدين وكل الاخوة والاخوات
أطال الله في عمره، وأمدّه بالصحة والعافية.
أهديكم بجثي العلمي ولولاكم ما وصلت لما وصلت اليه
والى إلى جموع الأهل والأصدقاء الذين ساندوني
وألهموني لمواصلة مسيرتي الدراسية، فأقول لهم
شكرا لكم وحفظهم الله

عزوز مليك

إِهْدَاء

كل الشكر الى الوالدين وكل الاخوة والاخوات
الذين علّموني كيف أقف بكل ثبات فوق الأرض

أبي المحترم وأمي الغالية

إلى نبع المحبة والإيثار والكرم.

إلى أقرب الناس إلى نفسي.

والى الذين ساندوني وألهموني لمواصلة مسيرتي
الدراسية.

شكرا لكم وحفظهم الله لما يصلح لكم

بعلي أحمد عبد الصمد

مَقْدَمَةٌ

كانت لنا فرصة إجراء تربية نهائية التكوين بميناء سكيكدة تمكنا من خلاله بتقدير مدى مفصلية الدور الذي تلعبه الموانئ في التبادلات بين مختلف المتدخلين في المجال التجاري. كما لاحظنا أنه بدون موانئ لا يمكن أن تعرف التجارة الدولية القفزة النوعية التي تعيشها مختلف الدول في أيامنا هذه. إلى درجة أن أصبح القانون أكثر من أي وقت مضى جزءا لا يتجزأ من الحياة اليومية لمسيري الموانئ. سيما عند إثارة موضوع مسؤولية القائمين على تسيير الموانئ في مواجهتهم مع مالكي ومستغلي السفن. وهو الأمر الذي جعلنا ندرك الدور المحوري لرجال القانون في مساعدة ودعم مسيري الموانئ في مجابتهم للمخاطر التي تثيرها الأنشطة التجارية الوطنية منها والدولية.

فالمؤسسة المينائية باعتبارها الجهة المكلفة بتسيير الموانئ في الجزائر تمارس مهام مختلفة داخل الدومين العام المينائي، يمكن تصنيفها إلى صنفين الأول يدخل في إطار تقديم خدمة عمومية أما الثاني فيدخل في إطار النشاط التجاري. إذ تقوم المؤسسة المينائية بتهيئة وإصلاح المنشآت العمومية المينائية، وتمارس مهام الشرطة المينائية فضلا عن استغلالها المنشآت المينائية، وتقوم بتطوير الدومين العام المينائي.

يترتب على عاتق مسيري الموانئ في ممارسهم لهذه المهام التزامات ويكتسبون حقوق، إلا أنهم كثيرا ما يرتكبون أثناء قيامهم بمختلف الأنشطة أخطاء يمكن أن تلحق أضراراً بمالكي ومستغلي السفن مما يقيم مسؤوليتهم تجاه المتضررين، كما يمكن أن يرتكب ربان السفن وأطقمهم أخطاء تلحق أضراراً سواء بالمنشآت المينائية أو بالسفن الأخرى كما ترتكب السفن بدورها أخطاء مختلفة وجب تحديدها حتى يتم التعرف من خلالها على مجال إعفاء مسيري الموانئ من المسؤولية، فضلا عن إعفائهم إعمالاً لأحكام القوة القاهرة والظروف الطارئة.

وتجدر 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 تماشيها مع ميولنا الشخصية، الأمر الذي جعلنا نتبنى الموضوع.

وتهدف هذه الدراسة إلى بيان مجال مسؤولية مسيري الموانئ تجاه مالكي ومستغلي السفن وذلك من خلال تتبع وحصر مختلف الأنشطة المخولة لمسيري الموانئ واستخراج مختلف الأخطاء التي يمكن أن ترتكب ويترتب عنها قيام مسؤولية مسير الميناء، فضلا عن حصر مختلف الأخطاء التي يمكن ارتكابها من قبل ربان وطاقم السفينة، فضلا عن أعمال حالة القوة القاهرة والظروف الطارئة في الأنشطة المينائية.

أما بالنسبة للدراسات السابقة، ولئن تناولت العديد من المراجع والبحوث العلمية الدور الذي تضطلع به السلطة المينائية باعتبارها الجهة المخولة قانونا بتسيير الموانئ في الجزائر، إلا أنها لم تتناول مسؤولية السلطة المينائية أو مسيري الموانئ بصفة عامة بحسب الأنشطة التي تمارسها، وقلما نجد بحوثا متخصصة جامعة لمسؤولية مسيري الموانئ حسب المجال أي حسب الأنشطة، وهو ما تطلب منا التدقيق والتطرق في مختلف الجزئيات الصغيرة التي تدخل في نطاق الدراسة.

ومن بين الدراسات القليلة التي تناولت مجال مسؤولية مسيري الموانئ تجاه مالكي ومستغلي السفن نذكر على سبيل المثال:

- Gabrielle Boyer, La responsabilité des gestionnaires de ports maritimes à l'égard des propriétaires et exploitants de navires, UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS, Mémoire pour l'obtention du Master II Droit Maritime et des Transports, 2014.
- Soufyane MAHSAS, Les régimes de responsabilité en matière portuaire (en droit algérien), Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime et des transports, CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS, 2012.

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

- ندرة المراجع الجزائرية المتخصصة
- ندرة إن لم نقل غياب الاجتهاد القضائي الجزائري في بعض المسائل التي يثيرها موضوع الدراسة مما حتم علينا الاعتماد على بعض الاجتهادات القضائية الأجنبية الفرنسية خاصة.
- صعوبة دراسة هذا الموضوع لتشعب واتساع نطاق البحث فيه، وتداخل جوانبه.

ولذلك، فإن دراستنا هذه تهدف بالأساس إلى الإجابة عن إشكالية جوهرية متعلقة بمسؤولية مسيري الموانئ عبر الإجابة عن سؤالين أساسيين:

- ما هو مجال قيام مسؤولية مسيري الموانئ تجاه مالكي ومستغلي السفن؟

- ما هو المجال المعفي لمسؤولية مسيري الموانئ تجاه مالكي ومستغلي السفن؟

وعليه، فإن الإجابة عن الإشكالية المطروحة تقتضي منا المزوجة بين المنهج الوصفي والتحليلي، وذلك من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية التي تضبط جزئيات البحث وكذا المنهج المقارن، حيث سنقيم مقارنات بين التشريع الجزائري وبعض التشريعات الأجنبية، وكذا التطرق كلما تطلب الأمر للأحكام القضائية بخصوص أية مسألة تدخل في نطاق دراستنا.

ولحل الإشكالية التي يطرحها هذا البحث، فقد رأينا تقسيم موضوع هذه الدراسة إلى فصلين رئيسيين نبحت في الفصل الأول منها لمجال قيام مسؤولية مسيري الموانئ تجاه مالكي ومستغلي السفن، حيث نخصص المبحث الأول من هذا الفصل إلى دراسة المسؤولية الناتجة عن أضرار الخدمات المقدمة للسفن. أما المبحث الثاني فنسكركه لمعالجة مسؤولية مسيري الموانئ المترتبة عن ممارسة مهام عامة.

أما الفصل الثاني، فنسخصه لمعالجة المجال المعفي لمسؤولية مسيري الموانئ تجاه مالكي ومستغلي السفن، عن طريق التعرض في المبحث الأول منه لخطأ الربان أو طاقم السفينة كسبب معفي لمسؤولية مسيري الموانئ، ثم التعرض في مبحث ثان للقوة القاهرة والظروف الطارئة كسبب معفي من المسؤولية.

وأخيراً، ننهي دراستنا بخاتمة نبين فيها ما نتوصل إليه من نتائج من خلال تحديد مجال مسؤولية مسيري الموانئ تجاه مالكي ومستغلي السفن، وما نرى تقديمه من توصيات.

في ضوء ما سبق، سنقسم هذه الدراسة على النحو المبين أدناه:

الفصل الأول: مجال مسؤولية مسيري الموانئ تجاه مالكي ومستغلي السفن

الفصل الثاني: المجال المعفي لمسؤولية مسيري الموانئ تجاه مالكي ومستغلي السفن

**الفصل الأول: الإقرار
بمسؤولية هيئة إدارة الميناء
تجاه مالكي ومستغلي السفن**

الفصل الأول:

الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

تسهر إدارة الميناء على تنظيم نشاط هذا الأخير من خلال الخدمات التي تقدمها للسفن والتي من شأنها ضمان السير الحسن والأمن لحركة السفن المتوجهة إليه والراسية به والتي تزيد من أهمية الميناء وسمعته وجاذبيته للسفن في مختلف أصقاع العالم.

تحتاج السفن عند دخولها أو خروجها أو تحركها بالميناء أو المرور به للمساعدة والتوجيه، وتختلف أشكال هذه التوجيهات والمساعدات، فقد تحتاج لمن يرشدها إذا كان الأمر مثلا متعلقا بصعوبة الممر الملاحي أو مخاطر الاقتراب من السواحل، كما قد تحتاج لمن يوصلها إلى بر الأمان إذا ما تعطلت محركاتها وآلاتها، فتستعين بقوة سير خارجية، إضافة إلى أن الطاقم والسفينة بحاجة إلى التزود بالمواد الغذائية والطبية والوقود وغيرها من الخدمات. فالسفينة تحتاج إضافة إلى الطاقم الذي يتولى تسييرها في الظروف الطبيعية إلى أشخاص آخرين يعينونها على الاستمرار في رحلاتها في الظروف الاستثنائية ويتعلق الأمر هنا أساسا بعمليتي القطر والإرشاد، كما تحتاج السفن التي ترسو في الميناء إلى خدمات فنية تدور بين المناولة والتشوين فضلا عن التخزين والشحنها، وكذا الإصلاح إذا تطلب الأمر ذلك.

كما يضطلع مسيري المواني ببعض الاختصاصات تمارسها باعتبارها سلطة عامة كالعاملات التي تدخل في نطاق عمل الشرطة المينائية وكذا العمليات المتعلقة بالأشغال العمومية.

ولذلك سنحاول التطرق في هذا الفصل الى الإقرار بمسؤولية مسيري المواني عند تقديمهم لهذه الخدمات من خلال مبحثين:

المبحث الأول: المسؤولية الناتجة عن أضرار الخدمات المقدمة للسفن.

المبحث الثاني: المسؤولية المدنية في المواني البحرية اتجاه مالكي السفن.

المبحث الأول: المسؤولية الناتجة عن اضرار الخدمات المقدمة للسفن

يقوم مسيري الميناء بتقديم مختلف الخدمات للسفن من بينها القطر و الإرشاد إضافة إلى التموين و القيادة وهي خدمات تخص السفينة بذاتها، كما تقدم خدمات فنية تشمل مناولة البضائع و عمليات إصلاح وصيانة السفن، و أي إخلال بهذه الخدمات يؤدي إلى قيام المسؤولية.

لذلك سنتعرض إلى مسؤولية مسيري الموانئ الناشئة عن هذه الخدمات في الفروع الثلاثة التالية:

المطلب الأول: المسؤولية الناشئة عن الخدمات التي تلحق السفينة

قد ينجر عن الخدمات المقدمة للسفن أضرار تصيب الأشياء تقضي ضرورة إقامة مسؤولية المتسبب فيها وتقديم ضرر للمضرور، وهو ما سنحاول توضيحه بالتطرق إلى المسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد في الفرع الأول و المسؤولية الناشئة عن عملية القطر في الفرع الثاني.

الفرع الأول: المسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد

قد يصيب السفينة محل الإرشاد أو أحد ركابها ضرر أثناء قيام المرشد بعمله، ويكون المرشد المسبب فيها كتقديم معلومات غير صحيحة للربان عن طبيعة مسالك الميناء أو أعماق الممر المائي أو خط السير الواجب اتباعه¹ ، فسوء التوجيه أثناء مناورات الإرشاد يؤدي إلى اصطدام السفينة بالصخور أو جنوحها.

جاء نص المادة الرابعة في فقرتها الأولى من المرسوم 06-08 المؤرخ في 09 يناير 2006 الذي يحدد الارشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ كالتالي: الإرشاد البحري إجباري بالنسبة لجميع السفن في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء، وذلك دون الإخلال بأحكام المادة 178 من الأمر "رقم 76-80"².

وتتعلق المادة 178 المذكورة بالسفن المستثناة من إجبارية الإرشاد، والمقصود بالحدود الإدارية للميناء هو المجال الذي تحدده الإدارة المختصة، ولقد جاء النص في المرسوم 91-

¹ محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دار العلوم للنشر ، عنابة ، 2010 ، ص 98.

² الجريدة الرسمية، العدد 52، مؤرخة في 15 ذو الحجة 1426 الموافق ل 15 يناير 2006.

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

454 على كيفية تحديد الأملاك العمومية البحرية وذلك في المادة 144 منه، حيث أعطت هذه المادة اختصاص ضبط حدود الأملاك العمومية البحرية للوالي، بمبادرة من إدارة الشؤون البحرية وبالإشتراك مع السلطة المكلفة بالميناء ومع إدارة الأشغال العمومية.

أولاً: تعريف عملية الإرشاد

عرف المشرع الجزائري الإرشاد في المادة 171 من القانون البحري الجزائري على أنها تلك المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند دخولها الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها¹.

كما عرفته المادة 90 من المرسوم التنفيذي 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ب: "... عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدتها وفكّها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء"²، ويقوم بعملية الإرشاد شخص يدعى المرشد وهو كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينة عند الدخول إلى الميناء و الخروج منها .

ثانياً: أهمية الإرشاد البحري

من بين القواعد التي تثبت أهمية الإرشاد في الحفاظ على السلامة والأمن البحري ما تنص عليه المادة 35 من المرسوم التنفيذي 08-06 "يجب على المرشد الرئيسي تحديد فترات خدمة المرشدين البحريين وراحتهم في ظل احترام استمرارية الميناء بإجراء مداولة بين المرشدين". وتشير المادة 36 إلى أنه يجب تحديد مدة خدمة كل مرشد حتى لا يلحق أي سبب ضرراً بالأمن البحري. كما أنه لا يجوز للمرشد التغيب عن محطة الإرشاد أو الانقطاع بدون رخصة، كما يجب إعلام المرشد الرئيسي والسلطة المينائية بكل ما يتعلّق بالسفينة المرشدة، خاصة إذا تعلق الخطر بالركاب أو الحمولة، وكذا الحوادث أو الطوارئ التي قد تحدث أثناء عملية الإرشاد والتي من شأنها المساس بأمن الملاحة البحرية والبيئة البحرية وحالة المباني المينائية .

¹ الأمر رقم 80/76، مؤرخ في 23/10/1996، المعدل والمتمم بالقانون رقم 40/10، المؤرخ في أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، عدد 29.

² مرسوم تنفيذي رقم 01/02، مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق ل 06 يناير سنة 2002، المتضمن النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها .

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

وتبدأ عملية الإرشاد من حضور وقت حضور المرشد البحري أمام السفينة أو صعوده على متنها في نطاق حدود المحطة، وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول، وهو ما نصت عليه المادة 42 من المرسوم التنفيذي 08-06 والمادة 174 من القانون البحري الجزائري، ويلتزم الربان في المقابل بتقديم كل التسهيلات للمرشد والوسائل الضرورية عند صعوده على السفينة إلى حين الانتهاء من عمله، كما عليه التصريح للمرشد بكل المعلومات المتعلقة بالسفينة وخط الغطس وسرعة وأوضاع تحرك السفينة¹.

ثالثا: قواعد ممارسة الإرشاد البحري

لمعرفة الإطار المنظم لممارسة خدمة الإرشاد البحري تجدر الإشارة لبعض النصوص القانونية بداية بالأمر 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 98-05 إضافة إلى النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها الصادر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06-08 المتضمن تحديد تنظيم الارشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، إضافة إلى عدد من القواعد الخاصة بكل ميناء على حدة يتضمنها النظام الخاص للميناء حيث نصت المادة 30 من المرسوم 06-08 السالف ذكره على ما يلي: "يزود كل ميناء حسب هيكله ووضعيته بالقواعد الخاصة بممارسة الإرشاد البحري في المياه والمراسي المرتبطة به والمحددة في النظام الخاص باستغلال الميناء وأمنه"²، وتتضمن قواعد الإرشاد البحري بالتعليمات المتعلقة بإبحار المرشد البحري ونزوله، وبتبادل المعلومات والمعطيات بين المرشد البحري وربان السفينة.

رابعا: الخطوات العملية للإرشاد

تنطلق عملية الإرشاد بداية من حضور المرشد البحري أمام السفينة أو صعوده على متنها في نطاق حدود المحطة، وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو نطاق حدود المحطة، وتتم عملية الإرشاد بعدد من الخطوات والإجراءات محددة قانونا، لأن العملية نظمها القانون وليس هناك تعاقد بين المرشد وبين الربان أو مجهز السفينة، حيث بمجرد وصول السفينة إلى المنطقة التي يعد فيها الإرشاد إجباريا يقوم الربان بإرسال نداء

¹ محمود شحماط، مرجع سابق، ص 98.

² المرسوم التنفيذي 06-08، المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1426 الموافق 9 يناير سنة 2006، المتضمن تنظيم الارشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ.

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

لاستدعاء المرشد البحري ويتم بعد تلقي النداء تبادل أولي للمعلومات بين المرشد البحري وربان السفينة يتضمن المعطيات التالية:

- ✓ اسم السفينة وجنسيته ودليل النداء،
- ✓ تاريخ وساعة الوصول المقررين في نقطة إيجار المرشد البحري،
- ✓ الاتجاه ومحطة الرصيف،
- ✓ كل التعليمات والمعلومات الأخرى ذات الصلة.

خامسا: المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تلحق السفينة محل الإرشاد

تتم عملية القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة ، و يستتبع ذلك ذلك تقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية ، مما يجعل هذا الأخير مسؤولا عن جميع الأضرار التي تحدث خلال عمليات القطر ، حتى و جاز نفي هذه المسؤولية المفترضة قانونا في جانب السفينة المقطورة يمكن ان تنتقل القاطرة ، على ان هذه المسؤولية المفترضة قانونا في جانب السفينة المقطورة يمكن ان تنتقل إلى السفينة القاطرة وذلك بإتفاق الأطراف بشكل صريح و مكتوب وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 867 من القانون البحري إذ جاء فيها: "يجوز للأطراف بناء على اتفاق صريح و مكتوب 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".

ويمكن تبرير إعفاء المرشد من المسؤولية في أن الربان ليس مجبرا بقبول تعليمات المرشد بل يجوز له أن يمتنع عن اتباعها إذا ما رأى في ذلك ما يعرض السفينة للخطر¹.

سادسا: المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد أو المرشد

يتحمل مجهزة السفينة كافة الأضرار التي قد تصيب سفينة الإرشاد أثناء تنفيذها لعملها، حتى وإن كانت ناتجة عن خطأ ينسب إلى المرشد نفسه وفقا لنص المادة 184 من القانون البحري الجزائري التي تنص على: "تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال عمليات الإرشاد أو خلال حركات صعود أو إنزال المرشد على عاتق مجهزة السفينة المرشدة إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد".

¹ محمود شحات، مرجع سابق، ص 98.

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

كما نصت المادة 90 في فقرتها الثالثة من المرسوم التنفيذي 02-01 على أن: "تتم هذه العملية تحت مراقبة المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية وتحت مسؤولية ربان السفينة طبقا للعادات البحرية".

سابعا: المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تصيب الغير

كما تصب الأضرار السفينة المرشدة وطاقمها وسفينة الإرشاد وطاقمها قد تصيب الغير، كأن تصطم السفينة محل الإرشاد بسفينة أخرى أثناء دخولها أو تحركها في الميناء، أو أن تحدث أضرارا بالمنشآت المينائية أثناء القيام بمناورات الإرشاد، فالمسؤولية هنا تقع على المجهز.

يكون المجهز مسؤولا عن الأضرار التي تصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد إذا حصلت أثناء عملية الإرشاد إلا إذا استطاع المجهز اثبات أن الضرر الذي حصل كان خطأ منهم وأن هذا الخطأ هو الذي أحدث الضرر¹، وبما أن المجهز هو المسؤول كأصل عام فإن حدوث ضرر نتيجة تصادم بين السفينة محل الارشاد و سفينة الارشاد سيؤدي حتما إلى قيام مسؤولية المجهز ويكون حينئذا ملزما بالتعويض عن الأضرار حتى ولو كان ذلك نتيجة خطأ المرشد.

ولأهمية العملية أوجب القانون شروطا خاصة لا بد من توافرها في شخص المرشد حتى يكون أهلا للإرشاد ومرشدا فعليا، وقد حدد المرسوم التنفيذي رقم 06-08 في مادته 11 المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين، كما بين في مادته 29 وما يليها أهم قواعد ممارسة الإرشاد البحري، وكذا أهم الإجراءات الواجب إثباتها من طرف الربان تجاه المرشد على متن السفينة وحددت الجهات المختصة².

¹ ابن عصمان جمال ، المسؤولية عن التصادم في حالة الارشاد و القطر ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الثاني ، 2014 ، ص 09.

² كمال حمدي، القانون البحري السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إستغلال السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر والإرشاد، ط2، الناشر منشأة المعارف، مصر، 2000، ص791

الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن عملية القطر البحري

عندما ينعقد عقد القطر البحري بين السفينة القاطرة و السفينة المقطورة تنطلق عملية القطر البحري و يلتزم مجهزة السفينة القاطرة بإحضار سفينة لأداء الخدمة لصالح السفينة المقطورة. إلا أنه قد ينجم عم عملية القطر البحري أضرار إما تلحق بالسفينة القاطرة أو السفينة المقطورة ، فعند معرفة المتسبب في الأضرار إي المسؤول يتم حينها معرفة الملزم بالتعويض .

أولاً: تعريف عملية القطر

القطر هو عملية مساعدة أو بحرية، وهو عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجر أو سحب سفينة أخرى مقابل الحصول على أجر، ويشترط في السفينة المقطورة أن تكون مملوكة لشخص آخر، ولذلك يلتزم المجهز حسب المادة 860 من القانون البحري الجزائري بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة¹.

وتدخل في عداد خدمات القطر:

- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

- مناورات الإرشاد والانتقال وإبحار السفينة.

- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة البحرية.

وتتم عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة، وتبعاً لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير، ويتعين على الشخص الملزم بالقيام بخدمات القطر أن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليها السفينة الصالحة والمزودة بالتجهيز والتسليح والتموين والآلات اللازمة للقيام بهذه الخدمات².

ثانياً: المسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري

لم يميز المشرع البحري الجزائري عند وضعه لقواعد خاصة بالمسؤولية بين القطر البحري داخل الميناء أو خارجه، إذ لم يعتمد على معيار الجغرافي في توزيع الإدارة بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، وهذا رغبة منه في تنفيذ اتفاقيه بروكسل المبرمة سنة 1969 والتي قضت بعدم سريان أحكام المعاهدة على ما ينشأ من التزامات نتيجة عقد نقل أو اية عقود

¹ قتيبة الصفدي، القَطْر البحري، من موقع الموسوعة العربية: <https://www.arab-ency.com.sy/ency/details/9007>

تاريخ الدخول: 2024/05/26

² المرجع نفسه

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

أخرى¹، ومادام الأمر كذلك فإنه من الضروري تحديد بداية عملية القطر ونهايته ، إذ ما يخضع للمسؤولية العقدية هو التصادم الذي يكون اثناء تنفيذ عقد القطر ، أما خارج ذلك فهو يخضع لأحكام التصادم المقررة في القانون البحري.

قد تحدث أضرار معينة أثناء تنفيذ عملية القطر، وقد تلحق هذه الأضرار السفينة القاطرة أو المقطورة أو الغير، كما قد تصيب المنشآت المينائية، وقد حدد المشرع الجزائري كغيره من التشريعات المسؤولية المترتبة على إدارة عملية القطر، فقد نصت المادة 866 في الفقرة الثانية على أن: "كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلا إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة".

الملاحظ من نص المادة السالفة الذكر ان لربان السفينة المقطورة سلطة التوجيه والرقابة على ربان السفينة القاطرة، فيكون مجهزة السفينة المقطورة مسؤولا عن كل الأضرار الواقعة أثناء عملية القطر والتي تصيب السفينة القاطرة أو الغير، ويجوز له الدفع بالمسؤولية إذ أثبت أن الضرر الواقع كان نتيجة خطأ صادر من مجهزة السفينة القاطرة أو من أفراد طاقمها، وهو ما أكدته نصت عليه المادة 866 في فقرتها الثانية من القانون البحري الجزائري

ثالثا: توزيع المسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري

طبقا للقواعد العامة للمسؤولية العقدية فإنه يشترط لقيام هذه الأخيرة وجود عقد يربط بين الطرفين وأن يكون صحيحا وعند اخلال المدين بالتزام ناشئ مباشرة عن هذا العقد، يترتب عن هذا الإخلال ضررا للدائن، من خلال ما جاء في المادتين 866 و867 من القانون البحري يتبين لنا أن المشرع اخذ بنظام موحد للمسؤولية سواء كان أمام الأصل أو الاستثناء حيث تقوم المسؤولية في نطاق عقد القطر البحري على أساس الخطأ المفترض حيث تقع المسؤولية على عاتق من تولى إدارة عملية القطر البحري وقت وقوع الخطأ لكن بمجرد خطأ المتعاقد الآخر نكون أمام مسؤولية أساسها الفعل الشخصي وليس بصدد مسؤولية عن فعل الغير، فمن يتولى إدارة عملية القطر يسأل عن أساس الخطأ المفترض .

مما سبق نستنتج انه اذا لم يوجد اتفاق صريح ومكتوب بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة حول من يتولى إدارة عملية القطر البحري تقع مسؤولية عن الاضرار التي تلحق بأحد

¹ بن عصمان جمال ، مرجع سابق ، ص 03.

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

المتعاقدين أثناء تنفيذ عملية القطر البحري على عاتق مسؤولية السفينة المقطورة بقوة القانون حيث ليس بإمكانه دفع تلك المسؤولية الا على أساس إثبات خطأ السفينة القاطرة.

أما إذا وجد اتفاق يسلم للربان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر البحري يكون ذلك الاتفاق الصريح والمكتوب قرينة إثبات على قيام مسؤولية مجهر السفينة القاطرة، والذي بإمكانه دفع المسؤولية عن عاتقه بطريقة عكسية أي إثبات حدوث الخطأ من السفينة المقطورة أثناء عملية القطر، ومبرر ذلك ان المشرع الجزائري قد أخذ بالدور الايجابي الذي يمثله الربان والطاقم اللذين يقع على عاتقهما إدارة ربان السفينة الاخرى بتوجيه عملية القطر البحري حيث انه من الممكن أن يرتكب أحد افراد الطاقم خطأ يؤدي إلى أضرار يجب جبرها، وبالتالي السماح لمجهر السفينة التي تحت ادارته عملية القطر أن يدفع المسؤولية التي على عاتقه بموجب القرينة التي اقامها القانون¹.

الفرع الثالث: المسؤولية الناشئة عن التموين والقيادة

تعتبر القيادة والتموين من بين الخدمات الهامة المقدمة للسفن، إذ تتمثل عملية التموين في تزويد طاقم السفينة والركاب والسفينة في حد ذاتها بكل ما يلزم من مواد غذائية وطبية، وكذا الوقود السائل والزيوت وذلك من قبل ممونين معتمدين.

أولاً: نبذة عن التموين والقيادة

وفقا لما جاء في النصوص القانونية تنص المادة 96 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 تتجز عمليات التموين بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت والمواد الأخرى المخصصة لحاجات الطاقم، أو الركاب أو السفينة من قبل ممونين معتمدين، وضمن الشروط المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بها، أما القيادة فقد نصت عليها المادة 88 من المرسوم التنفيذي 02-01 وتعني المساعدة التي تمنح للربان لقيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ المينائية، وهي عملية إجبارية بالنسبة لكل السفن الوطنية والأجنبية وذلك كله حماية لها ولمن على متنها².

¹ نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 94.

² بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 02، 2014، ص 97.

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

وتشير المادة 922 من القانون البحري إلى أن هذه العمليات تستوجب الكفاءة والتأهيل في القائمين بها، وعلى مقالو التشوين اتخاذ جميع التدابير اللازمة للحفاظ على البضائع الموضوعة تحت حراسته أثناء مكوثها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة تحت عهده (مادة 923 من القانون البحري) وحفاظا على نزاهة العملية على مقالو التشوين اتخاذ جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تغليها¹.

ووفقا للمادة 923 من القانون البحري، يتعين على عمال الشحن والتفريغ، اتخاذ جميع التحفظات ضد السفينة أو المرسل، لجميع الاشكاليات على حالة البضائع أو تغليها، كما يجب عليه اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لحفظ البضائع الموكلة أثناء وجودها على المنصات أو في المخازن المسؤولة عنها، ومن ناحية أخرى، ووفقاً للمادة 924 من نفس القانون، يكون المحمل مسؤولاً في حالة ثبوت الخطأ، ويرى البعض أن الشاحن مطالب أيضا بالوفاء بالتزام الذي يقره افتراض المسؤولية، وهو ما يبدو غير مرجح بالنسبة لنا عند قراءة المادة 924 من القانون البحري التي تحظر أي افتراض للخطأ ("في حالة ثبوت الخطأ...")، الحل الذي يبدو أكثر منطقية بالنسبة لنا بعد قراءة المادتين 923 و924 من القانون البحري هو أنه إذا أبدى المتعهد تحفظات بعد نتائج متناقضة، فسيتم افتراض أنه استلم البضائع كما تم وصفها في الاحتياطات والأمر متروك للشخص الذي استأجر خدماتهم لإثبات عكس ذلك، ونعتبر أن المادة 923 من القانون البحري تغطي فقط الحالة الظاهرة للبضائع أو التغليف، لذلك إذا كان هناك ضرر داخلي تحت التغليف يجوز للشاحن أن يعفي نفسه من المسؤولية عن طريق إثبات خبرة متناقضة أن الضرر قد حدث قبل أو بعد العملية التي كان مسؤولا عنها (المادة 924 مادة (2)².

¹ بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 94.

² Soufyane MAHSAS, Les régimes de responsabilité en matière portuaire (en droit algérien), Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime et des transports, CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS, 2012, p 66 -69

بعد استلام البضائع، وطوال فترة بقاء البضائع، لن يكون المحمّل مسؤولاً إلا إذا ارتكب خطأ. ويجب على المدعي بعد ذلك أن يثبت أن شاحن لم يتخذ جميع التدابير اللازمة للحفاظ على البضائع التي في عهده.

كما هو الحال مع الذي أمين المخزن، لا يمكن للمتعهد أن يطالب بالحالات المستثناة التي يستفيد منها الناقل، وذلك لنفس الأسباب التي سبق أن تم التطرق إليها والتي تخص المجهز، ولا يجوز أن تتجاوز مسؤوليتها التعاقدية قيمة الضرر الذي لحق بالمدعي بالفعل، إلا أنه ومع ذلك، لا يمكن حجه إذا ظلت البضائع خارج الحدود الزمنية المسموح بها، ما لم ينص على خلاف ذلك (المادة 925 من قانون البحري الجزائري وتحدد فترات الإقامة المصرح بها حسب الأنظمة الخاصة بكل ميناء (انظر المادة 21 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01)¹.

المطلب الثاني: المسؤولية الناشئة عن الخدمات الفنية للسفينة

تتوزع المسؤولية عن الخدمات الفنية للسفينة بين عدة أطراف، وذلك حسب نوع الخدمة المقدمة وظروف تقديمها. بشكل عام، يمكن تقسيم المسؤوليات إلى ما يلي:

الفرع الأول: المسؤولية الناشئة عن المناولة والتشوين

تنفيذ عقد المناولة المينائية ينتج عنه مسؤوليات والتزامات، تتمثل في أعمال الشحن والتفريغ، وكل منها لها تفصيل معين، وعليه سنتطرق في هذا الفرع إلى التعريف بهذا النوع من المسؤوليات التي تنشئ جراء توقيع عقد المناولة المينائية.

أولاً: عقد المناولة

تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها وتسليمها لأصحابها، وهي خدمات يوفرها الميناء باستخدام الآليات المتحركة والثابتة لذلك، وقد نص عليها المشرع الجزائري في المواد 919-912 من القانون البحري الجزائري.

ولأهمية هذه العملية فقد اشترط المشرع أن تنفذ في إطار الكفاءة المهنية وفقاً لنص المادة 914 إذ يجب توفير المعدات اللازمة للقيام بهذه العملية على أحسن وجه، وهناك عدة أنواع من المعدات المستعملة لمناولة البضائع في الميناء منها الروافع الكبيرة (الأوناش) والرافعات الشوكية والرافعات المتخصصة².

¹ حوادي حياة، دور مقال التشوين في ميناء، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد الخامس، ص 74.

² زكراوي حموادي، الأشخاص البيرون للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد 05، 2019، ص 65.

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

وتجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتفضي إلى دفع مقابل، ويقصد بالشحن وضع البضاعة على ظهر السفينة أي رفعها من على الرصيف إلى ظهر السفينة تمهيدا لوضعها في المكان المعد لها، اما التفريغ فيقصد به إنزال البضائع من السفينة إلى البر تمهيدا لتسليمها إلى المرسل اليه.

ويستعين المفاوض البحري بعمال متخصصين يعرفون بعمال الموانئ وبأدوات خاصة في انجاز عملية الشحن والتفريغ كالروافع والصنادل وغيرها من الادوات ويتوقف استعمال هذه الادوات على الظروف الخاصة لرسو السفينة، فإذا كانت بجانب الرصيف الذي به البضاعة ترفع البضاعة على ظهر السفينة باستخدام رافعاتها الخاصة أو بواسطة رافعات عائمة إذا أريد وضع البضاعة على جانب السفينة من جهة البحر لا من جهة الرصيف، لكن إذا تمثلت البضاعة في سوائل كالبتروول مثلا يتم شحنها في السفينة او تفريغها منها بواسطة أنابيب وإذا كانت البضاعة صلبة اي يتم شحنها دون تغليف كالحبوب، فإنه يتم استخدام أقماع خاصة لشحنها، ويكون ذلك عن طريق دحرجتها من الوحدات المحركة الخاصة التي نقلتها من المخازن¹.

فمحل عقد الشحن والتفريغ الأساسي هو القيام بالعمليات المادية للشحن والتفريغ إلا أن ذلك لا ينفي ان العقد قد يتضمن قيام المفاوض المناولة بجانب هذه العمليات المادية بعملية قانونية متصلة بها، كأن يعهد المرسل اليه إلى مفاوض التفريغ باستلام البضاعة وقام بتسليمه سند الشحن فإنه تكون له في هذا الحال إلى جانب صفته كما حاول تفريق صفة أمين الحمولة وبذلك يصبح وكيلا على المرسل إليه في الاستلام².

ثانيا: أسباب مسؤولية مفاوض المناولة

إن التزام المفاوض يختلف حسب الأداء المراد تقديمه لطالب الخدمة إذ أن الالتزام الخاص بالأعمال المادية المحضة يختلف عن الالتزام بأداء أعمال مادية وقانونية في نفس الوقت، لذا يجب التفرقة ما بين مسؤولية مفاوض المناولة باعتباره مفاوض أو وكيل أو مودع، فإذا باشر مفاوض المناولة المينائية الاعمال المادية للشحن والتفريغ فهو مسؤول عن كل الاخطاء التي يرتكبها اثناء مناولة البضائع وفقا للعقد واجب القيام بشحنها ورسوها وتثبيتها وفكها وتفرغها وذلك مهما

¹ زكراوي حمودي، مرجع سابق، ص 65.

² المرجع نفسه، ص 65.

كان الفعل أو الامتناع الذي يكون ذلك الخطأ والتزام المقاول في هذه الصورة هو التزم ببذل عناية¹.

وفي حالة ما اذا كان المقاول وكيلًا عن المرسل اليه لغرض تلقي البضاعة فإنه ملزم ببذل جهد للمحافظة على حقوق من وكله فإذا اكتشف المقاول الوكيل تلفًا أو نقصًا بالبضاعة عند استلامه لها من الناقل البحري فإن إغفاله عن اتخاذ التحفظات يكون خطأ في شؤون الوكالة، ويترتب على استلام المقاول البضائع من الريان تالفة دون اتخاذ التحفظات ارتكابه خطأ في تنفيذ وکالته يلزمه مسؤوليته ويجعل المرسل اليه حق بالتعويض عن النتائج الضارة، وفي حالة ما إذا كان العمل القانوني الذي يعهد به إلى مقاول المناولة هو وديعة أي حفظ البضائع وردها، فالوديعة عقد يلتزم بمقتضاه شخص أن يتسلم شيئًا من آخر على أن يتولى حفظ هذا الشيء وعلى ان يرده له عينا، واذا كان الالتزام بحفظ الشيء هو الالتزام الجوهري في عقد الوديعة فإن رد الشيء عند انتهاء الوديعة هو ايضا التزم يقع على عاتق المودعة عنده والالتزام بالحفظ هو الالتزام ببذل العناية حال ان الملتزم بالرد هو التزم بتحقيق نتيجة، هذا الشيء وان كان هو الغرض الاساسي لإبرام عقد الوديعة الا انه يصبح غير بمعنى اذا امتنع المودع عنده عن رد ذلك الشيء عند انتهاء اجل الوديعة².

ثالثا: التشوين

ومعناه تداول البضائع وتحريكها، ويمكن أن ينطبق هذا التعبير أيضا على معالجة البضائع أثناء عملية شحنها ورسها، أو على مراجعة البضائع للتأكد من العلامات على الطرود وعدد الطرود ووزنها، وإن كانت مطابقة لما ورد في تصريحات الشاحن، وعملية المراجعة هذه المزدوجة فهي تتم طبقا للعرف السائد بالميناء وطبقا للاتفاق المبرم بين طرفي عقد النقل وبحسب ظروف الحال، لحساب الشاحن أولا والبضاعة على الرصيف لحساب الناقل ثانيا على ظهر السفينة، وقد تناول المشرع الجزائري التشوين في المادة 920 من القانون البحري. بنصه: "يشمل تشوين البضائع، العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف

¹ المادة 812 من القانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01-2018، ص 47.

² حوياد حياة، المرجع السابق، ص 47.

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه¹.

وتتمثل العمليات المادية في كل من الشحن، الرّص، التّستيف، فك البضائع، تفرغها والتسليم، وقد نصّت المادة 912 من القانون البحري على أنّه: "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصّها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها".

أمّا العمليات القانونية فأهمّها الوكالة والوديعة، وهذا ما نصّت عليه المادة 920 من القانون البحري التي تتمثل في تشوين البضائع، العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها، إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه².

من خلال ما سبق، يمكن القول أنّ المناولة المينائية تهدف إلى التّكفل بالبضاعة "ماديا" بحيث يقوم مقاول المناولة بشحن البضاعة ورصّها وفكّها وإنزالها، كما يلتزم بوضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات، فالمناولة إذن لا تحتوي فقط على الشحن والتفريغ، وإنما تتوسع لتشمل التّكفل بالبضاعة على الأرصفة أو بجانب السفينة أو حتى على السطوح الترابية، أو في المغازات، في انتظار شحنها أو تفرغها.

كما يشمل التشوين العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه.

على خلاف المناولة المينائية يقوم مقاول التشوين بالتّكفل القانوني للبضاعة، فالعمليتان في الحقيقة متكاملتان³. تقع على عاتق المشون مجموعة من الالتزامات تختلف بكثير عن الالتزامات الملقاة على عاتق مقاول المناولة كما سبق أن بيناه في عقد المناولة المينائية، فالمشرع الجزائري فصل العمليات المادية المتصلة بالمناولة والعمليات القانونية المرتبطة بالتشوين بموجب نص المادة 920 من القانون البحري الجزائري، أصبح المشون الجزائري

¹ بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 100.

² عفرة حياة، عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري، الجزائري، مقال منشور في مجلة الندوة

للدراستات القانونية، العدد 10، 2017، ص 02

³ عفرة حياة، المرجع السابق، ص 02

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

ملتزما بتأمين الاستلام والتعرف على البضائع وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها على أن تقع التزامات أخرى على المتعاقد مع المشون¹.

رابعاً: تحديد مسؤولية المشون

ينبغي الإشارة بديّة إلى عدم وجود أحكام صريحة في القانون 98-05 حول حق المشون في تحديد مسؤوليته كما هو الحال مع المناول، وهو الأمر الذي يؤدي إلى تطبيق نظام المسؤولية المزدوجة، وعليه فالمشون له حق تحديد مسؤوليته إذا كان احد مندوبي المجهز تنص المادة 814 ق ب ج "إذا اقيمت الدعوة المذكورة بالمادة السابقة على احد مندوبي الناقل جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والاعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل ان يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل"².

ولما أن القانون البحري لم ينص على تحديد مسؤولية المشون ولا الاعفاء منها مما يجعل المضرور يتحصل على التعويض كاملاً في حالة ثبوت مسؤولية المشون، إلا أنه وبإعمال قاعدة العقد شريعة المتعاقدين فإنه يجوز لكل من المشون والمتعاقد معه إدراج في العقد شروط تهدف إلى تحديد مسؤولية المشون أو إعفائه منها بمعنى أنه بموجب بند في عقد التشوين يستطيع المشون حسب القانون العام تحديد إلى رقم معين بالطرد أو الوحدة مبلغ مسؤوليته في حاله الضرر ما عدا في حالة الخداع أو الغش³.

أما إذا رجعنا إلى اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية فإن مسؤولية المشون المتعهد تتحدد حسب الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ لا يتجاوز 8.23 وحدة حسابية عن الكيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة ومع ذلك إذا سلمت البضائع إلى المشون فور نقلها عن طريق البحر أو ممرات مائية داخلية أو اذا سلمها المشون لتتقل على هذا النحو فان مسؤولية المشون عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضاعة تحدد بمبلغ لا يتجاوز 2.75 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة⁴.

¹ بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 101

² بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 101.

³ ماروك جميلة، الاستغلال المينائي ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2002، ص 59

⁴ المادة 06 الفقرة 01 من إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

ويقصد بالوحدة الحسابية حق السحب الخاص كما يحددها صندوق النقد الدولي ويمكن ان تحول وحدة الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الاطراف¹.

كما انه لا يحق للمشور الاستفاد من تحديد المسؤولية اذا ثبت ان الهلاك أو التلف أو التأخير قد نتج عن فعل أو عن تقصير من جانبه هو نفسه أو من جانب مستخدميه أو وكلائه بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن رعونة مع إدراك بأنه قد ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير².

الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن عملية تخزين البضائع وشحنها

تتمثل الخدمات الرئيسية التي يوفرها الميناء في توفير أماكن لتخزين أنواع البضائع وبالطريقة التي تتناسب مع كل نوع من هذه البضائع، وبالتالي حفظ هذه البضائع وحمايتها من الضياع والسرقة والتلف وعوامل الطبيعة.

في حين يتمثل شحن البضائع في عملية رفعها من الرصيف إلى ظهر السفينة، أيا كانت الوسيلة المستعملة لذلك، والوضع العادي هو أن تقف السفينة بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليه البضاعة، حيث ترفع 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، وتستعمل الدرجة بالنسبة للوسائل والوحدات المتحركة كالسيارات وعربات الصهاريج والثلاجات، وتتم العملية بسحبها من مناطق التخزين المكشوفة أو الحظائر إلى السفينة³.

أولاً: تعريف البضائع

تعتبر البضائع العنصر الأساسي في هذا النشاط، إذ أن السفينة بلا بضاعة لا قيمة لها والميناء بلا بضاعة لا قيمة له، إذن فهي العنصر الأساسي لما تدره السفينة من عوائد نتيجة نقلها، بالإضافة إلى أرباح الموانئ جراء استقبالها للبضائع، إن البضائع المنقولة بواسطة النقل

¹ المادة 06 من إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

² المادة 08 الفقرة 01 من إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية

³ بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 101

البحري إما أن تكون سائلة كالبتروول والغاز وتسمى ببضائع الصب السائل وتنقل بسفن ناقلات خاصة، أو تكون بضائع جافة كبضائع الصب الجاف من أمثلتها (الفحم، الحديد، الفوسفات، الحبوب ...) ¹.

ونجد بضائع الصب الجاف النمطية كالدقيق والأرز والسكر وغيرها وهناك بضائع عامة وهي البضائع المنقولة إما بطريقة تقليدية أو بواسطة الحاويات وتختلف تكاليف البضائع باختلاف طبيعتها، فالسلع ذات الحجم الكبير والسلع التي تشكل خطر على السفينة قد ترتفع تكاليف نقلها. ولقد جاء في المادة الأولى في الفقرة ج من اتفاقية بروكسل "1924" أن البضاعة تشمل الممتلكات والأشياء والبضائع من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية والحمولة المصرح عنها بموجب اتفاقية النقل أنها موضوعة على سطح السفينة وأنها منقولة عليها ².

ثانياً: خدمات التخزين

يتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها على السفن، والبضائع الواردة لحين تسليمها لأصحابها، في المخازن والمساحات الموجودة بالميناء أو الملحقة به، وتعتبر هذه الخدمة مكملة لعمليات الشحن والتفريغ والتجارة العابرة (الترانزيت)، ولذلك فإن توفير المخازن والمساحات الكافية لاستيعاب ما يتم تفريغه أو شحنه يسهم في تحقيق معدلات عالية للشحن والتفريغ للبضائع وسرعة تداولها، وليس معنى ذلك أن تصبح الموانئ مناطق لتخزين البضائع بل على العكس من ذلك فإن من المرغوب فيه أن تكون الموانئ طاردة للتخزين وليس جاذبة له ³.

ثالثاً: خدمات الشحن والتفريغ

يعتبر نشاط الشحن والتفريغ من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ، فكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ، كلما انخفضت مدة بقاء السفن بالميناء، وهذا عامل جد مهم حيث ينعكس أثره على تحديد مناوبات المناولين وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ علاوة على أثره على اقتصاديات تشغيل السفن. ومنه تسمى العمليات التي يشملها هذا

¹ هلال العيد، نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2011 ص 42.

² هلال العيد، المرجع السابق، ص 42.

³ محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013 ص

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

النشاط بعمليات الشحن والتفريغ وهي نوعان: نشاط الشحن والتفريغ التقليدي، ونشاط تداول الحاويات.

حيث يتمثل شحن وتفريغ البضائع تقليدياً في تلقي الناقل أو عمّاله البضاعة المراد نقلها من طالب النقل، فيقوم بشحنها على السفينة، وذلك برفعها من على الرصيف إلى ظهر السفينة فتشحن في الأماكن المخصصة لها في عابرها بطريقة منظمة ومرتبطة وترص بطريقة تضمن سلامتها وسلامة السفينة، كما تربط وتثبت كي لا تتحرك أثناء الرحلة البحرية، وعند الوصول إلى ميناء التفريغ تبدأ عملية فك البضائع وانزالها من على السفينة لتسليمها للمرسل إليه أو صاحب البضاعة¹.

ومنه يمكن القول أنّ عمليتا الشحن والتفريغ تمارس من قبل أطراف عقد النقل البحري، فتتبع هذا الأخير يستتبع تنفيذ عقد الشحن والتفريغ، بالإضافة إلى أطراف عقد البيع الدولي وأطراف أخرى في كل من ميناء الشحن والتفريغ، إذ أصبح اليوم قيام الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بشحن أو تفريغ البضاعة بمعداته الخاصة أمراً نادر الوقوع عملياً خاصة مع ازدياد حجم وحمولة السفن والبضائع، ونظراً لتعقيد وصعوبة هذه العمليات².

حيث يتطلب الأمر كما سبق ذكره سرعة في التنفيذ لتفادي بقاء السفن في الموانئ لمدة طويلة، أصبح يعهد بها إلى شخص متخصص في الميدان يملك خبرة فنية عالية وهو مقبول الشحن والتفريغ، وتطور الأمر إلى أن ظهرت مؤسسات كبيرة تملك وسائل ضخمة لها القدرة على تحقيق كل الشروط التي تتطلبها تنفيذ عقد الشحن والتفريغ في أحسن الظروف، فقد أصبحت الدول النامية ومنها الجزائر لا تستطيع تأمين جميع العمليات التجارية البحرية لوحدها نظراً لضخامة رؤوس الأموال التي تتطلبها مشاريع مماثلة في سبيل تغطية نفقات المعدات والتجهيزات التي تفرضها عمليات مناولة مختلف أنواع البضائع فاتجهت معظم الدول إلى القطاع الخاص في سبيل تمويل المشاريع المماثلة³.

¹ هشام صالح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري " ميناء أم قصر " الواقع والأفاق المستقبلية- دراسة حالة، مقال منشور في مجلة كلية التربية الأساسية الجامعية المستنصرية، العدد 73، 2013، ص351

² الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، النهائيات المينائية، نهائي الحاويات، مفاهيم قانونية جديدة، مجلة الندوة للدراسات، القانونية، العدد السادس، 2016 ص 96.

³ المرجع نفسه، ص96.

أمّا بالنسبة لنظام الشحن بالحاويات، فتشحن البضائع داخل الحاويات ويتمّ نقلها على سفن متخصصة لنقل الحاويات ذات الحمولة الكبيرة، حيث يشكل عنصر الوقت المستغرق في شحن وتفريغ تلك السفن أهم العناصر، ويتطلب استقبال هذه السفن أرصفة مزودة بمعدات متخصصة في شحن وتفريغ الحاويات، إذ تلعب هنا نوعية المعدات دوراً مهماً في تطور نشاط تداول الحاويات فتتحقق معدلات تفريغ وشحن مرتفعة، كما أنّ وجود نظام لتخزين الحاويات يسمح بتخزينها بعد التفريغ مباشرة واستقبال ما يتم إعادة شحنه للخارج سواء كحاويات فارغة أو مشحونة بالبضائع¹.

رابعاً: تحديد المسؤولية عن خدمات الشحن والتفريغ والتخزين

يترتب على خدمات الشحن والتفريغ والتخزين بموجب العقود مجموعة الالتزامات العقدية تعتبر جوهر العقد والتي يكون مضمونها أعمالاً مادية وأخرى قانونية متصلة بها قد يعهد بها إليه، ومنه فكل إخلال بهذه الالتزامات يترتب مسؤولية الطرف المتعاقد سواء كان الخطأ منه أو من تابعيه، كما أنّ أي ضرر يلحق البضاعة محل العقد بسببه أو بسبب تابعيه يترتب مسؤوليته².

الفرع الثالث: المسؤولية الناشئة عن ورش الإصلاح والصيانة

يتوفر الميناء على ورش لإصلاح وصيانة السفن كلما احتاجت السفن إلى ذلك باستخدام أحدث التكنولوجيات للحفاظ على مكانتها وأهميتها وحتى لا تنتقل السفن إلى موانئ أخرى لإصلاح أعطابها، إضافة إلى هذه الخدمات توجد منشآت مينائية تتعلق بسلامة الملاحة واستقبال السفن، وهي:

- حاجز الأمواج: وهو جدار بحري متين البناء، يشيد عادة من أغلفة إسمنتية مملوءة بالأحجار مغطس في البحر، والهدف منه هو أن يستقبل الأمواج العاتية عند اقترابها من الشاطئ ومنعها من الوصول إلى الميناء.
- الرصيف البحري: هو رصيف ممتد من البر يؤدي نفس غرض حاجز الأمواج ويستخدم كذلك في استقبال السفن وربطها إليه.

¹ تقرير أعدته أمانة الأونكتاد نيويورك وجنيف الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد، استعراض النقل البحري، 2011، ص 02

² هشام صالح محسن، مرجع سابق، ص 352.

- رصيف الميناء: هو رصيف يستخدم لرسو السفن وتحميلها وتفريغها.
- مربوط السفن: عند رسو السفينة فإنها تلقى بمخاطفها في الماء كما تربط بأحكام في رصيف الميناء بواسطة كابلات تشد إلى مرابط وتكون الكابلات أو الجبال صلبة ومتينة.
- الأحواض: هو مكان تجمع لماء البحر يحيط به رصيفان أو أكثر.
- المرطم: هو الأرض الموجودة بين حوضين¹.

المبحث الثاني: مسؤولية مسيري الموانئ المترتبة عن ممارسة مهام عامة

لمسيري الموانئ مهام واسعة تمتد إلى القيام بمهام السلطة العامة داخل الحيز المينائي، لذلك سنحاول دراسة هذه المهام في هذا المبحث بالتطرق في المبحث الأول إلى المسؤولية الناشئة بسبب ممارسة سلطات الشرطة المينائية، وبالتعرض في المطلب الثاني إلى المسؤولية الناشئة عن الأشغال المينائية العمومية.

المطلب الأول: المسؤولية الناشئة بسبب ممارسة سلطات الشرطة المينائية

تضطلع شرطة الموانئ بتنظيم سير الموانئ البحرية وحمايتها، حيث تقدم شرطة الموانئ الخدمة العامة التي تمارسها بدلا من السلطات العمومية في الموانئ، ولذلك فشرطة الموانئ، هي سلطة مستقلة لا يملك أي أحد سلطة عليها مهما كان.

وعليه، يمكن التساؤل حول المسؤولية المترتبة عن الأخطاء التي يمكن أن ترتكبها الشرطة المينائية وللإجابة على ذلك سوف نتطرق في هذا المطلب إلى مختلف الأخطاء التي يمكن أن تقوم على أساسها مسؤولية المؤسسة المينائية عند ممارستها لهذه السلطة في الفرع الثلاثة التالية:

الفرع الأول: خطأ من سلطة شرطة الميناء

يعتبر خطأ الشرطة المينائية بمثابة خطأ في تأدية الخدمة، يرتكبها الوكلاء الإداريون في إطار واجباتهم، وعلى عكس الخطأ الشخصي، فإنهم ليسوا مسؤولين شخصا عن مثل هذه الأفعال، لكونها تعزى إلى الخدمة.

¹ بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 103.

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

وإذا حاولنا حصر مختلف الأخطاء التي تدخل في هذا الإطار قد أشارت السوابق القضائية بشكل خاص إلى خطأ في إدارة مداخل ومخارج السفن (أولاً)، وعدم وجود مراقبة للرسو (ثانياً)، والأوامر غير المناسبة (ثالثاً)، ونقص المعلومات المتعلقة بالمخاطر التي يتكبدها المستخدمون (رابعاً)¹.

أولاً: خطأ في إدارة مداخل ومخارج السفن

يتجسد هذا الخطأ عادة في تقديم السلطات المينائية تصريحاً بالتحرك في وقت غير مناسب، لأن من مهام ضباط الموانئ تنظيم ترتيب دخول وخروج السفن من الميناء. وأمام عدم توافر أمثلة عن مثل هذا الخطأ في الجزائر، سنعرض مثال عنه حاصل في فرنسا في قضية سفينة Sealink، فلقد اصطدمت هذه السفينة برصيف ميناء كاليه (Calais) لتجنب مركب شراعي صغير كان في القناة عندما دخلت السفينة إليه، والذي اعتبر مجلس الدولة الفرنسي في هذه القضية أن "وجود هذا القارب في القناة في وقت يقوم فيه قبطان الأمن بمتابعة تحركات السفن في ميناء كاليه خطأ" وأنه يجب على الدولة تعويض السفينة عن الأضرار التي لحقت بها. مادام أن لمسؤولي الموانئ إمكانية منع السفن من الوصول إلى الميناء، الذين من المحتمل أن يؤدي دخولهم إلى الإضرار بالسلامة أو الأمن أو الصحة أو البيئة بالإضافة إلى الحفاظ على أعمال الموانئ أو تشغيلها بشكل سليم².

كما أصدر مجلس الدولة الفرنسي قراراً مؤرخاً في 10 يوليو 1987، في قضية شركة Sudcargos بمناسبة طلبها إصدار أمر لميناء مرسيليا المستقل بتعويضها عن الأضرار التي لحقت بها، حيث لم تتمكن سفنها المستأجرة من دخول ميناء مرسيليا بعد حركة الإضراب، حيث أشار مجلس الدولة إلى أنه "من خلال منع تحركات هذه السفن لأسباب أمنية، مع الأخذ في الاعتبار ازدحام الأحواض والأرصفة وعدم توفر زوارق السحب التي كان طاقمها مضرباً عن

¹ Gabrielle Boyer, La responsabilité des gestionnaires de ports maritimes à l'égard des propriétaires et exploitants de navires, UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS, Mémoire pour l'obtention du Master II Droit Maritime et des Transports, 2014, p 30.

² بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 32

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

العمل، قامت سلطات الموانئ (...) لم يرتكب أي خطأ من شأنه أن يتحمل مسؤولية الميناء المستقل"، ويشكل الخلل في مراقبة الإرساء أيضًا خطأ من جانب سلطة الشرطة¹.

ثانياً: عدم وجود مراقبة للرسو

ترسو السفن تحت مسؤولية ربانها وفقاً للأعراف البحرية والضوابط التي تبلغها شرطة الموانئ، ففي قضية عرضت على محكمة النقض الفرنسية رفضت مسؤولية شركة بترومارين التي تسببت سفينتها في إحداث أضرار بميناء نفطي، وذلك بالنظر إلى الخطأ الذي ارتكبه الشرطة المينائية، ففي هذه الحالة، كانت الناقلة التي كانت راسية بشكل غير صحيح، قد ابتعدت عن الرصيف، مما تسبب في سقوط ذراع التحميل².

ومع ذلك، يشير حكم صادر عن محكمة الاستئناف الإدارية في بوردو إلى أن التحقق من رسو السفينة من قبل موظف الميناء لا يعفي القبطان من ممارسة إشرافه الخاص، وفي هذه الحالة، كان هذا الأمر ضرورياً خاصة وأن القبطان قد تم إبلاغه بضرورة مراقبة وتكييف المرسى، خاصة عندما يكون المد في ارتفاع³.

وإذا كان من الممكن أن تتحمل سلطة الميناء المسؤولية بسبب فشلها في ضمان سلامة السفن، فيمكن أيضاً أن تكون مسؤولة عند إصدارها لأوامر غير مناسبة⁴.

ثالثاً: إصدار أوامر غير مناسبة

تتم تحركات السفن وفقاً للممارسات الملاحية والأوامر الواردة إليها من مسيري الموانئ، ولكن تحت مسؤولية ربانها الذي يظل مسيطراً على المناورة وعليه اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع وقوع الحوادث، وعليه فإن رفض الامتثال للأوامر الواردة إليه يحمله الربان كل مسؤولية يمكن أن تترتب على ذلك.

رابعاً: نقص المعلومات المتعلقة بالمخاطر التي يتكدها المستخدمون

¹ المرجع نفسه، ص 33

² الهيئة العامة للإحصاء، تفاصيل مهام مراقب بحري، متاح على موقع: [https://www.stats.gov.sa/ar/job-](https://www.stats.gov.sa/ar/job-details/315208) details/315208، تاريخ الدخول: 2024/05/26.

³ المرجع نفسه

⁴ Gabrielle boyer, opsit, p 34.

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

يتوجب على ضباط شرطة الميناء بمجرد أن ترسو السفينة، تزويد قبطانها بالتعليمات المتعلقة بما يجب فعله في حالة وقوع كارثة، وتقوم السلطة القضائية ببناء على ذلك بتقييم خطأ سلطة الميناء بدقة شديدة، خاصة فيما يتعلق بالنزاعات المتعلقة بالمخالفات الجسيمة.

فقد خلص مجلس الدولة الفرنسي في قراره الصادر في 27 نوفمبر 1985 المتعلق بقضية السفينة "تاراغونا" إلى وجود سوء سلوك من قبل سلطة الميناء: "الظرف المزدوج الذي أسندته سلطات الميناء للسفينة التي لم يتم تحذير قبطانها الذي كان يتوقف لأول مرة في هذا الميناء من المخاطر التي تتعرض لها، موقع معرض للأمواج وموقع رسو غير مناسب وأنهم ولم يقدم المساعدة التي طلبها قبطان السفينة بالسرعة الكافية، مما شكل حدثا جعل من المستحيل على الشخص المعني اتخاذ التدابير المناسبة لتجنب أي ضرر لمنشآت الميناء" ¹.

الفرع الثاني: خطأ من إدارة دخول وخروج السفن

خلافًا للمشرع الفرنسي (انظر المادة 1-5342 L وما يليها من قانون النقل)، لم يفرق المشرع الجزائري بين أنواع الركن للسفينة بأشكال مختلفة (البحرية والمينائية). كما أنها تشير فقط إلى سحب السفن وقد نسال أنفسنا، متى تقوم المسؤولية بموجب عقد سحب ركن السفينة؟، وفقا للمادة 862 من القانون البحري: "يبدأ عقد سحب ركن السفينة بمجرد اقتراب السفينة القاطرة من السفينة المراد سحبها للقيام على الفور بعمليات السحب والركن اللازمة وتكون تحت التأثير المباشر لمانورات السفينة التي يتم سحبها... وتنتهي مسؤوليتها في اللحظة التي تكتمل فيها عملية السحب الضرورية الأخيرة وتكون السفينة المسحوبة قد تحركت بعيدًا بما فيه الكفاية عن السفينة التي تم سحبها للتو ولم تعد تحت التأثير المباشر لمانورات الأخيرة".

ولذلك ليست العمليات المادية هي التي تؤخذ في الاعتبار كمعيار لبدء العقد، بل إن عامل المساحة هو المعيار الحاسم ولكن هل يعني هذا أن المسؤولية التعاقدية محدودة بالمدة المذكورة، فأين يمكن أن نتصور المسؤولية التعاقدية خارج هذه المدة؟ وسيكون من الضروري التمييز بين اللحظة التي يولد فيها عقد سحب السفينة واللحظة التي يبدأ فيها تنفيذها ².

¹ Gabrielle boyer, opsit, p39

² Soufyane MAHSAS, Les régimes de responsabilité en matière portuaire (en droit algérien), Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime et des transports, CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS, 2012 p 66 -69

ونظراً لكون عقد السحب عقداً بالتراضي، يتم تشكيل عقد سحب وركن السفينة بمجرد أن يتبادل الطرفان رغباتهما المتوافقة (المادة 59 ج. مدني). ويبدو أن المادة 860 من القانون البحري تؤكد وجهة النظر هذه، حيث تنص على أنه "بموجب عقد السحب، يتعهد مالك السفينة، مقابل أجر، بتنفيذ خدمات السحب بواسطة السفينة"، وبمجرد صياغة عقد السحب، من المرجح أن يكون الطرفان مسؤولين تعاقدياً، ومع ذلك، خلال الفترة ما بين ولادة العقد وبدايته، تكون المسؤولية التعاقدية بموجب القانون العام، خلال الفترة من تنفيذ العقد حتى نهايته، تطبق قواعد المسؤولية المتعلقة بالسحب، فيما يتعلق بسحب الآلات، حيث لم ينص القانون البحري على ذلك، سيتعين على القاضي الرجوع للاتفاق المبرم، من أجل تطبيق نظام المسؤولية المناسب ويبدو أن هذا الأمر منقسم حسب طبيعته، فالبعض يرى أنه عقد إيجار، والبعض الآخر يرى أنه عقد نقل أو عقد عمل، حسب الحالة، وأخيراً يرى آخرون أنه مجموعة من العقود (أعمال وإيجار)¹.

نعتقد أن التصنيف الممنوح لهذا النوع من العقود لا يمكن تحليله إلا على أساس كل حالة على حدة اعتماداً على الشروط التعاقدية ورغبات الأطراف، مع العلم أنه نظراً لوجود عقد السحب فإنه يجب استبعاد أنظمة المسؤولية الأخرى، في الواقع، يجب على الطرف المتعاقد أن ينتصر على الحقيقة المادية، وبالتالي فيما يتعلق بالتصادم، فإن التصادم بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة، يجب أن يقع ضمن نظام المسؤولية التعاقدية (عقد السحب) وليس نظام التصادم. وهذا ما أكدته المادة 284 من القانون البحري².

الفرع الثالث: الفحص الخاطئ لعمليات رسو السفن

غالباً ما يبدأ التعامل مع السفن المترددة على الموانئ قبل الرسو على الأرصفة، وذلك إما أثناء الرحلة البحرية إذا كانت المدة التي تستغرقها السفينة للوصول إلى هذه الموانئ تفوق 48 ساعة، وإلا فقبل مغادرة السفن لموانئها إذا كان وقت الرحلة البحرية لا يتعدى 24 ساعة³.

¹ Soufyane MAHSAS, opsit, p69.

² opsit,p69

³ الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، محمد بن أحمد مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 03 العدد 03،

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

ويتم هذا التعامل عن طريق وكيل السفينة (consignataire de navire)، ويكون هذا الأخير التعامل أثناء المرحلة أي قبل رسو السفينة في إطار عمليات تخطيط المراسي المناسبة لهذه السفينة¹.

و المقصود بعملية تخطيط المراسي وجدولتها، التخطيط للسفن القادمة وإدارتها وفقا لقواعد وتنظيمات محددة مسبقا للموانئ. بحيث تتم هذه العمليات وفقا لإجراءات محددة تراعى فيها مجموعة من العوامل منها ما يتعلق بالسفينة ومنها ما يتعلق بالميناء، وفيما يلي نتعرض أولاً للإجراءات المتبعة من قبل الشركات صاحبة الامتياز في عمليات التخطيط وإعداد برامج استقبال وتشغيل السفن، ثم نتنقل للحديث عن العوامل الواجب اتباعها عند القيام بعمليات التخطيط².

أولاً: مراحل الرسو

يمر رسو السفن بثلاث مراحل أساسية، تتمثل في:

المرحلة الأولى: إشعار السلطة المينائية قبل الوصول

نظمت أحكام هذا الإجراء المادة 73 من المرسوم 01/02 السالف الذكر؛ والتي قضت بأنه "يجب أن يشعر مجهزة السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وصول سفنهم إلى الميناء بثمان وأربعين ساعة (48) على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر، عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن أربعة وعشرين (24) ساعة، وذلك لحجز مركز على الرصيف".

وما هو متداول عليه أن هذا الإجراء يتم من قبل وكلاء السفن أكثر، وأن اتفاقيات الشراكة المينائية تجبر هؤلاء الأشخاص عند تنفيذهم للالتزام بالإشعار، القيام بإشعار الشركات المسيرة لاسيما إذا كانت السفينة المراد التعامل معها من نوع 'ناقلات الحاويات'. ويجد هذا الالتزام مصدره في المادة 73 من المرسوم 01/02 السالف الذكر التي نصت على ما يلي: "

1 المادة 609 من الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29، صادرة في 21 ربيع الثاني 1397 الموافق ل 10 أبريل 1977، ص 496، المعدل والمتمم.

2 الممارسات - الجيدة في تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في الدول الأعضاء في الإسكوا، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الأمم المتحدة، نيويورك 2007، ص 11

الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن

يمكن أن تحدد في النظام الخاص بالميناء آجال مختلفة لطلبات تخصيص مراكز متخصصة على الرصيف تقضي لاسيما إلى المخازن والأفنية وحظائر البضائع الثقيلة ومحطات الحاويات...، في هذا الشأن، ذكر البيانات الخاصة بالسفينة والتي تشمل ما يلي:

1. اسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة الوصول وكذا مدة التوقف المتوقعة.
2. الطاقة التصميمية للسفينة بما في ذلك حمولتها، طولها، عرضها، مسحوب الماء الأقصى للسفينة عند وصولها إلى الميناء.
3. عدد الحاويات المراد تفريغها بهذا النهائي و/أو المراد شحنها على متن هذه السفينة، مع تحديد طبيعة هذه الحاويات، عادية أو مبردة، وكذا خصائص البضائع المحتويات فيها لاسيما إذا كانت مواد خطيرة.
4. جميع الأضرار التي قد تصيب السفينة وعدتها والبضائع التي توجد على متنها.

المرحلة الثانية: تأكيد الإشعار

وهو إجراء تفرضه المادة 74 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، بحيث تلزم المجهز أو ربان السفينة أو وكيلها بالقيام بإعادة تأكيد الإشعار وكذا البيانات المذكورة سالفًا.

المرحلة الثالثة: مجهز السفينة أو الربان

وهو إجراء يقع على عاتق وكيل السفينة أو ممثلها وأحيانا السلطة المينائية، حتى يأخذ المجهز بعين الاعتبار، المركز المخصص لرسو هذه السفينة، وكذا تجهيزها بما يتماشى مع متطلبات الميناء المراد الرسو فيه، لاسيما ما تفرضه المواد 65، 66، 68، 69 و71 من المرسوم 01/02¹.

ثانيا: العمليات المطبقة على السفن عند الرسو

لا يمكن ان تباشر الشركات صاحبة الامتياز عمليات استقبال السفن وعمليات التفريغ مباشرة عند اقتراب السفينة من الرصيف المخصص لها دون ان تتخذ مجموعة من العمليات التي تحمل صفة 'خدمات' تقدم لهاته السفن. وهي المؤسسات المينائية، كل السفن مهما كان نوعها أو اختصاصها مجبرة على التعاون مع المؤسسة المينائية وإتاحة الفرصة لها لتقديم خدمات مماثلة وعدم الإقبال على أي نشاط من شأنه عرقلة تقديم هذه الخدمات وإلا اعتبر ذلك

¹ المرسوم التنفيذي رقم 02 / 01، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية رقم، 01 الصادرة بتاريخ 06 / 01 / 2002، ص 3 .

خرقا للقانون، فالقانون هو الذي يفرض تقديم هاته الخدمات. ومتى انتهت المؤسسة المينائية من ذلك، جاز للشركات مباشرة عمليات التفريغ و/أو الشحن¹.

ثالثا: خطوات الفحص المتبعة

يقوم مفتشو رقابة دولة الميناء بالإجراءات التالية:

- معاينة عدم وجود أي انتهاك لقواعد السلامة والأمن البحرية المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية أو عدم مطابقة الوثائق والشهادات للحالة العامة للسفينة.
 - تقديم وصف في شكل طلب من خلال تحرير تقرير يتم تحديد فيه النقائص والتحفظات المسجلة، من أجل معالجة هذه التحفظات وتداركها وذلك قبل مغادرة السفينة للميناء، حيث يقع على عاتق مجهزة السفينة مسؤولية إزالة أسباب الانتهاك سواء قبل مغادرة الميناء أو عند أول ميناء تقصده السفينة والمفتش ملزم بالتأكد من ذلك فجميع الملاحظات والتحفظات تسجل في برنامج المعلومات وسيعاد فحصها خلال المرور المقبل بالميناء.
 - التوقيف والاحتجاز ويتمثل في قيام مفتش رقابة دولة الميناء بتوقيف أو منع السفينة من الإبحار بسبب الانتهاكات التي تم معاينتها والتي تجعل السفينة غير صالحة للإبحار إلا بعد إزالة أسباب هذه التحفظات، هذا المنع يصرح به المفتش المختص اعتمادا على تقديره وحكمه المهني مع احترام الخطوط العريضة والتوصيات الموجودة في المذكرة².
- وجب التأكيد على أنه في حالة ما إذا كانت الانتهاكات تشكل خطرا جديا على السلامة، الصحة، أو على البيئة البحرية، فيجب على مفتش رقابة دولة الميناء أن يقوم باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة من أجل منع السفينة من الإبحار، وذلك إلى غاية إزالة جميع أسباب الانتهاكات والتأكد من أن إبحار السفينة لم يعد يشكل أي من الأخطار المذكورة في تقرير التفتيش.

المطلب الثاني: المسؤولية الناشئة عن الأشغال المينائية العمومية

يمكن أن يؤدي تنفيذ الأشغال العامة إلى الإضرار بالسفن بطرق لثلاث أسباب رئيسية الأولى تنتج عن الخصائص المنشأة (الفرع الأول)، الثانية ترجع إلى عدم صيانة المنشآت

¹ الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، مرجع سابق، ص 86

² الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، مرجع سابق، ص 87.

المينائية (الفرع الثاني)، والثالثة ترجع إدارة مرافق الميناء (الفرع الثالث)، وهو الأمر الذي نكف على دراسته في الفروع الثلاثة أدناه:

الفرع الأول: الأضرار الناتجة عن خصائص المنشأة

ينبغي على مسير الميناء إخضاع استقبال السفن لخصائص الأشغال (أولاً)، وضمان التشغيل الطبيعي للمنشآت (ثانياً)، وترتيب مساحة الميناء بحيث لا يشكل مخاطر على مستخدميه (ثالثاً).

أولاً: عدم ملائمة الأشغال لخصائص السفن

يضمن مسيري الموانئ حرية وصول السفن إلى إليها، لكن لا يشترط استيعاب جميع السفن بل يقتصر على تلك التي تتلاءم مع خصائص الميناء إذ تقوم سلطة الميناء بتخصيص الرصيف الذي يجب أن تشغله كل سفينة بناء على طولها وغاطسها وطبيعة تحميلها ومتطلبات التشغيل والاستخدامات والأنظمة الخاصة بها، ولذلك فمسيرو الموانئ يخطئون حين يوافقون على استقبال سفينة في الرصيف، لعلمهم أن الوضع غير مناسب.

لقد شهدت بعض الموانئ حوادث نتج عنها أضرار لبعض السفن عرض بعضها على القضاء مثل ما حدث لسفن تابعة لمجلس السكك الحديدية البريطاني، التي رست على الرصيف رقم 3 بميناء كاليه بفرنسا، ومع ذلك، وبعد الانتهاء من العمل، لم يعد شكل الرصيف مناسباً لهيكل السفينة. وكانت إدارة الميناء التي علمت بالمشكلة، قد حذرت المستخدمين من أعمال قادمة لإصلاح هذا الخلل. ومع ذلك، فقد سمحت للسفن بالرسو وتعرضت لأضرار بسبب الاصطدامات المتكررة لهياكلها بالرصيف المعني¹.

ثانياً: عدم اشتغال الهياكل على نحو سليم

قد يتحمل مسير الميناء أيضاً المسؤولية في حالة حدوث خلل في هياكل الميناء، مثل الجسور أو الأقفال أو ممرات إعادة الشحن.

ووفقاً لهذا المبدأ، فقد سبق لمجلس الدولة الفرنسي أن حكم على الدولة ذاتها بتعويض مالك سفينة الصيد "L'hiver" عن الأضرار التي لحقت بسفينته التي جنحت في رصيف

¹ Gabrielle boyer, opsit, p 19.

“Duquesne” بميناء ديبب لكونه كان ضحية لسد إحدى أروقة بوابة القفل، مما أبقى الحوض طافياً عند انخفاض المد.

ومع ذلك يجوز مسير الميناء إيقاف تشغيل الميناء لأسباب فنية أو اقتصادية أو قانونية دون مسؤولية، ويمنع هذا الإجراء أيضاً من التعرض لانتقادات بسبب عدم كفاية الصيانة أو عدم التخطيط، وهذه النقطة الأخيرة لا تزال تتعلق بخصوصية الأشغال¹.

ثالثاً: غياب التهيئة السليمة

يجب على مسيري الموانئ ترتيب الهياكل المينائية بحيث لا تشكل خطراً غير متناسب على المستخدمين، فإذا حافظت على بنية ميناء خطيرة قيد التشغيل، فإنها تتحمل المخاطر. فقد قضت محكمة الاستئناف الإدارية بنانت الفرنسية بتعويض الشركة المغربية للملاحة جزئياً عن الأضرار التي لحقت بسفينتها “ميدلت” خلال اصطدامها برأس الرصيف، حيث جاء في الحكم: “أن هذا الرصيف كان يشكل في المكان الذي تم تركيبه فيه ترتيباً خطيراً للملاحة (...) لم يكن رأس المدى مصمماً لاستيعاب السفن، فإن تركيبه في المنطقة المجاورة مباشرة لمدخل الميناء، المعروف بصعوبة ذلك بسبب تعرضه للرياح السائدة، كان ينبغي أن يؤدي إلى الإدارة لاتخاذ تدابير تهدف إلى منع الاصطدام غير الطوعي للهيكل من أن يكون له عواقب وخيمة”. وفي حكم لاحق، أمرت محكمة الاستئناف الإدارية في بوردو الدولة بتعويض الشركة البحرية عن الأضرار التي لحقت بسفينتها، والتي تُعزى إلى الاصطدامات المتكررة لهيكلها بالرصيف، وبرت المحكمة قرارها بالتحديد: “أن الدفاعات العائمة الموضوعة على طول الرصيف (...) لم تكن كافية من حيث العدد لضمان سلامة السفن في ظروف العواصف مثل تلك التي واجهتها (...) وبالتالي، فإن الدولة المطلوب منها لتزويد مستخدمي الميناء بمرافق تتوافق مع الغرض المقصود منهم، لا يقدم دليلاً على الصيانة العادية للأشغال العامة حتى لو كانت أعماله مصممة في البداية بشكل مرض، فإنه يقع على الميناء واجب الاستمرار في أعمال الصيانة لضمان سلامة المستخدمين وتمكينهم من الاستفادة القصوى من المرافق².

¹ Gabrielle boyer, opsit, p21

² opsit,p23

الفرع الثاني: الأضرار الناتجة عن عدم صيانة المنشأة

يمكن أن تُسبب عدم صيانة المنشآت المينائية أضرارًا جسيمة على مختلف المستويات، لكون صيانة المنشآت المينائية أمرًا ضروريًا لضمان سلامة وفعالية الموانئ، وحماية البيئة، وتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، وتشمل الصيانة عدة جوانب¹:

أولاً: الجانب الاقتصادي

- انخفاض كفاءة الميناء: تؤدي عدم صيانة المرافق والمعدات إلى انخفاض كفاءة الميناء، مما يؤدي إلى تأخير عمليات الشحن والتفريغ، وزيادة زمن الانتظار للسفن، وفقدان العملاء.
- زيادة تكاليف التشغيل: تؤدي عدم صيانة المعدات إلى زيادة تكاليف التشغيل، مثل تكاليف الإصلاحات المتكررة، واستهلاك الطاقة، وفقدان الإنتاجية.
- انخفاض قيمة الميناء: تؤدي عدم صيانة الميناء إلى انخفاض قيمته السوقية، مما يؤدي إلى صعوبة جذب الاستثمارات الجديدة.

ثانياً: الجانب البيئي

- التلوث: تؤدي عدم صيانة المعدات إلى تسرب المواد الخطرة، مثل الزيوت والوقود، إلى البيئة البحرية، مما يؤدي إلى تلوث المياه والهواء، وإلحاق الضرر بالحياة البحرية.
- الحوادث: تؤدي عدم صيانة البنية التحتية إلى زيادة خطر وقوع الحوادث، مثل انهيار الجسور أو انفجار خزانات الوقود، مما يؤدي إلى أضرار بيئية جسيمة.

ثالثاً: الجانب الاجتماعي

- فقدان الوظائف: تؤدي عدم كفاءة الميناء إلى فقدان الوظائف، مما يؤدي إلى زيادة البطالة في المنطقة.
 - انخفاض مستوى المعيشة: تؤدي عدم صيانة الميناء إلى انخفاض مستوى المعيشة في المنطقة، وذلك بسبب انخفاض الدخل وارتفاع تكلفة المعيشة.
 - التأثيرات الصحية: تؤدي عدم صيانة الميناء إلى تلوث الهواء، مما يؤدي إلى زيادة أمراض الجهاز التنفسي والأمراض الأخرى.
- ومن بين الأمثلة على الأضرار الناتجة عن عدم صيانة المنشأة المينائية:

¹ بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 83

- انهيار رصيف ميناء جنوة في إيطاليا عام 2013: أدى انهيار رصيف ميناء جنوة إلى مقتل 39 شخصًا وإصابة 14 شخصًا آخرين، بالإضافة إلى إلحاق أضرار جسيمة بالميناء والبنية التحتية المحيطة.
- تسرب نفط من ميناء سان فرانسيسكو في الولايات المتحدة عام 2017: أدى تسرب النفط من ميناء سان فرانسيسكو إلى تلوث المياه البحرية على مساحة واسعة، وإلحاق الضرر بالحياة البحرية، وإغلاق شواطئ المدينة.
- انهيار جسر في ميناء ساو باولو في البرازيل عام 2018: أدى انهيار جسر في ميناء ساو باولو إلى مقتل 7 أشخاص وإصابة 19 شخصًا آخرين، بالإضافة إلى إلحاق أضرار جسيمة بالميناء والبنية التحتية المحيطة.

الفرع الثالث: الأضرار الناشئة عن الخلل في الصيانة العادية للمنشآت

يعد الحفاظ على منشآت الميناء سليمة من بين المهام التي يضطلع بها مسيري الموانئ، ويشمل ذلك صيانة القنوات والأحواض (أولاً)، ومراقبة وضع الإشارات أو العلامات (ثانياً)، تفتيش المنشآت (ثالثاً) إضافة إلى الوقاية من التلوث (رابعاً).

أولاً: صيانة القنوات والأحواض

تعد صيانة القنوات والمسطحات المائية في الموانئ أمراً ضرورياً لضمان سلامة وكفاءة الملاحة البحرية. وهي مجموعة معقدة من المهام تهدف إلى الحفاظ على أعماق المياه الصالحة للملاحة، وإزالة العوائق أمام الملاحة وحماية البيئة البحرية، وبالتالي يجب على سلطة الميناء ضمان حجم القنوات الملاحية كما هو مذكور في الخرائط البحرية، وعليه، فإن أي إخلال بهذا الجانب يترتب عليه قيام مسؤولية الميناء في حالة تضرر السفن¹.

ثانياً: وضع الإشارات الخاطئة

عندما لا يتم الإبلاغ عن عائق في الملاحة، أو يتم الإبلاغ عنه بشكل غير كاف، قد تكون سلطة الميناء مسؤولة عن الأضرار اللاحقة، في حين قد تكون كذلك مسؤولة عن الفشل فيما يتعلق بوضع إشارات الشرطة، إذا تم وضع الإشارات بطريقة غير تنظيمية أو إذا كانت غير كافية².

¹ بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 83

² المرجع نفسه، ص 83

ثالثا: تفتيش المنشآت

لتفتيش المنشآت أهمية بالغة لتفادي حدوث أضرار للسفن المترددة على الميناء وذلك حتى يتم اكتشاف أي خلل بشكل مسبق والتدخل لإصلاحه في الوقت المناسب، فبموجب قرار صادر في 26 يوليو 2006، حكم مجلس الدولة الفرنسي بمسؤولية مسير ميناء درياسكر، نتيجة تعرض سفينة لأضرار عندما اصطدمت بعائم، بعد ثبوت وجود علاقة سببية مباشرة بين الأضرار التي لحقت بها والأشغال العمومية على مستوى الميناء، وأشار مجلس الدولة إلى أنه يمكن للشخص المسؤول عن الأشغال العامة أن يعفي نفسه من مسؤوليته من خلال ضبط التصميم والصيانة العادية للأشغال، ومع ذلك، أشار القضاة على وجه التحديد إلى عدم وجود صيانة عادية للمنشآت نتيجة عدم إجراء فحص منتظم للممرات¹.

رابعا: تلوث المسطحات المائية

يمكن أن تنتج أضرار تلحق بالسفن نتيجة تلوث السطح المائي، ففي الواقع تعتبر مياه الموانئ البحرية، من الناحية القانونية، من ضمن المجال العام للميناء. ويترتب على ذلك أن الأضرار التي تلحق بالسفن من جراء تلوثها اعتبارها أضرارا ناتجة عن أشغال عمومية، فبسبب عدم صيانة الأشغال العمومية، تعرضت شركة Compagnie Méridionale de Navigation وشركة Société Marseille Fret لأضرار جسيمة بسبب تلوث مياه الموقعين اللذين تم تخصيصهما لهما من قبل مسير الميناء، فقرر مجلس الدولة الفرنسي أن مسير الميناء هو المسؤول الوحيد عن هذه الأضرار².

¹ بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 84

² المرجع نفسه، ص 84.

الفصل الثاني: إعفاء مسيري
الموانئ من المسؤولية تجاه
مالكي ومستغلي السفن

الفصل الثاني:

إعفاء مسيري الموانئ من المسؤولية تجاه مالكي ومستغلي السفن

السفينة رغم أهميتها كأداة للملاحة البحرية، إلا أنها تبقى دائماً بحاجة لشخص لا غنى عنه في الاستغلال البحري ولا شك أن هذا الشخص هو الربان وبما أنه قائدها ورئيس طاقمها فإنه بحكم هذه المكانة يشغل العديد من الاختصاصات هذه السلطة الواسعة المخولة للربان والتي تشمل أموراً عدة، نجدها تنصب على السفينة ذاتها ونجدها أحياناً تنصب على البضاعة المشحونة كما قد تمس حقوق المجهز والسفينة ومالكه، وقد تصل إلى حد السيطرة على الموجودين على متن السفينة وتقييد حريتهم.

يعد الربان قائد السفينة وسيد الرحلة البحرية في آن واحد، ومنه يضطلع بسلطات واسعة يمارسها على ظهر السفينة، والتي تنقسم إلى سلطات عامة وأخرى خاصة¹.

فيمارس سلطات عامة بصفته ممثلاً للدولة، وتتمثل في سلطة التوثيق لما يضطلع به من تسجيل بيانات الحالة المدنية للأشخاص كالولادة والوفاة أو ما يحصل بينهم من تصرفات قانونية، كما يُناط بالربان سلطة حفظ الأمن والنظام على متن السفينة، كما له أن يباشر إجراءات التحقيق والتحري في الجرائم التي يمكن أن ترتكب هناك، بل له حتى أن يمارس سلطة التأديب وتوقيع العقاب على المخالفين الذين يوجدون على ظهر السفينة خلال الرحلة البحرية.

بالإضافة إلى ذلك يباشر الربان اختصاصات خاصة بصفته ممثلاً للمجهز وهي إما اختصاصات فنية تركز على قيادة السفينة وفقاً لما تقضيه سلامة الرحلة البحرية دون ضرورة الخضوع لتعليمات المجهز وإما تخصصات تجارية تتمثل في التصرفات القانونية اللازمة التي يتولاها الربان بصفته ممثلاً قانونياً أو اتفاقياً للمجهز، كما أن للربان سلطة تمثيل المجهز أمام القضاء متى تعلق النزاع بالسفينة خلال الرحلة البحرية.

وإن هذه السلطات الهامة والاستثنائية التي يتمتع بها الربان جعلته يحظى بمركز قانوني خاص بين رجال البحر². وهذا يدفعنا لطرح الإشكاليات التالية: هل هناك مسؤولية لخطأ الربان هو أو أحد طاقمها؟ هو الأمر الذي يدفعنا إلى التساؤل عن مدى تحمل الربان للمسؤولية في

1 محمود شحماط، مرجع سابق، ص 54

2 كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر. 1977، ص 48

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

حالة ارتكابه أو ارتكاب أحد طاقمه لأخطاء وإمكانية إعفائه من بعض المسؤوليات في مواجهة مسيري الموانئ؟

وهو ما نحاول الإجابة عنه في مبحث أول نتناول فيه لخطأ الربان وطاقم السفينة، ونعقبه بمبحث ثان نخصه لدراسة القوة القاهرة والظروف الطارئة كسبب لإعفاء مسيري الموانئ من مسؤولية في مواجهة مالكي ومستغلي السفن.

المبحث الأول: خطأ الربان أو طاقم السفينة

لا يمكن التعرف على مجال إعفاء مسيري الموانئ من المسؤولية إلا بتحديد مسؤولية المتعاملين معهم وسيما ربان السفن الذين يضطلعون بسلطات واسعة (المطلب الأول) تترتب عنها مسؤوليات مختلفة في مواجهة مسيري الموانئ (المطلب الثاني)، وهو ما نحاول تناوله بالدراسة في المطلبين المواليين.

المطلب الأول: السلطات المخولة لربان السفينة

للربان سلطات مختلفة منها الفنية (الفرع الأول)، منها التأديبية متمثلة في توقيع العقاب (الفرع الثاني)، ومنها ما يمارسها باعتباره ضابط شرطة قضائية (الفرع الثالث)، فضلا عن قيامه ببعض السلطات الخاصة باعتباره ممثلا للمجهز (الفرع الرابع).

الفرع الأول: السلطات الفنية لربان السفينة

ترتكز مسؤولية الربان أساسا في قيادة السفينة، ومن ثمة وجب عليه أن يضطلع بقيادة السفينة بنفسه، ولا يسند أمرها إلى غيره إلا في حالات الضرورة القصوى كالمرض¹، أو تلك الحالات التي ينزل فيها الربان من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتياديا وفقا لما ورد بنص المادة 581 من القانون البحري، ويتمتع الربان بمجرد تعيينه قائدا للسفينة بسلطة مطلقة في قيادتها من الناحية الفنية، وبالتالي فلا يخضع في هذا الشأن لأوامر أو تعليمات المجهز، ويعتبر المسؤول الوحيد عن سير وحركة السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو والاقتراب، ويستمد الربان سلطته تلك مما ورد بنص المادة 592 من القانون البحري².

1 محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص ص 245، 246

2 عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار ثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة 05، الأردن. 2011، ص 143

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

وباعتباره الريان مسؤولاً عن قيادة السفينة، فهو الذي يتخذ بنفسه قرار إبحار السفينة بعدما يكون قد حصل على ترخيص الملاحة وشهادة معدّات السلامة، ويفترض بطبيعة الحال قيامه بالكشف على السفينة قبل بدأ الرحلة واتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لضمان سلامتها، كالتأكد من كفاية الوقود اللازم لتشغيل محركاتها خلال الرحلة، وكذلك رصّ البضائع بطريقة تحافظ على استقرار السفينة في البحر، كما يتولّى الريان مهمة الإشراف على تشكيل طاقم السفينة من البحارة الأكفأ الذين يعاونونه في إدارة السفينة¹، سيما وأنه يسهر على التنفيذ السليم لعقود الاستخدام البحري المبرمة بين المجهز وأفراد الطاقم، ويمدّهم بالتعليمات الضرورية الخاصة بتنفيذ العمل على متن السفينة عملاً بمقتضيات المادة 460 من القانون البحري².

ولمّا كان الريان في هذا الخصوص يمارس عملاً فنياً فإنّه يتمتع في ذلك بسلطة مطلقة، حيث يُمنع على المجهز أن يصدر إليه تعليمات أو توجيهات أو أوامر في ذات الشأن، فإذا أصدر المجهز إلى الريان شيئاً من ذلك كان له أن يهمله، بل وجب عليه ذلك متى كان من شأنه أن يلحق الضرر بالسفينة أو المسافرين أو البضائع المشحونة وإلا كان مسؤولاً عن ذلك، ومن باب أولى أن يتمتع الريان على أن يتنازل في عقد العمل البحري عن بعض اختصاصاته الفنية، فإن حصل هذا كان التنازل باطلاً، ويعدّ ذلك من الضمانات المقررة لريان السفينة في أداء الرسالة البحرية على أكمل وجه³.

والجدير بالذكر أن تلك السلطات الفنية المخولة لريان السفينة تقابلها التزامات ملقاة على عاتقه بنص القانون، وهو ما تقتضيه سلامة السفينة وأمنها وأمن من عليها من الركاب، وكذلك حفظ ما عليها من بضائع، وإنّه تحقيقاً لذات الغرض توجب المادتين 591 و592 من القانون البحري على الريان أن يسهر خلال الرحلة البحرية على حفظ السفينة في حالة جيّدة للملاحة، وكذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها وحفظ الحمولة، كما يجب عليه أن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل، وحسب الأحكام الوطنية خاصة المتعلقة بالمياه الإقليمية والمطبقة من الدول، كما يتصل بالاختصاصات الفنية للريان واجبات إدارية تقع على عاتقه، إذ يجب عليه أن يحمل معه

1 محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 245، 246

2 محمود شحماط، مرجع سابق، ص 54

3 محمد فريد العريني، مرجع سابق، 246

الوثائق الأخرى الممسوكة بصفة نظامية، وهو ما دلت عليه أحكام المادتين 594 و595 من القانون البحري¹.

الفرع الثاني: سلطة التأديب وتوقيع العقاب

قدّمنا أنّ الرّبان وهو على ظهر السفينة يعتبر ممثلاً للسلطة العامة في المحافظة على الأمن والسلامة العامة، وبناءً على ذلك فإنّ له الحق في القيام بأعمال التحقيق والتأديب والتوقيف وكذا المحاكمة وتوقيع العقوبة المقررة، فهو يتمتع بسلطة اتخاذ قرارات تأديبية بحق المخالفين لتعليمات السلامة لأجل المحافظة على النظام والأمن في السفينة، وأن هذه الصلاحيات مقررة له سواء في مواجهة أشخاص الملاحة البحرية أو الركاب، ومؤدى ذلك أنّ للرّبان بوصفه ممثلاً للدولة سلطة تأديب واسعة تقتضيها متطلبات حفظ النظام والأمن على السفينة، لذلك يخضع لسلطة الرّبان أي شخص موجود على ظهر السفينة أيا كانت جنسيته أو سبب تواجده عليها.

وفضلاً عمّا يجيزه القانون للرّبان من استعمال للقوة والإكراه البدني ضد أي شخص موجود على السفينة بغرض حفظ الأمن والنظام على ظهرها، فإنّ للرّبان سلطة توقيع بعض العقوبات التأديبية المتمثلة في التوبيخ، الإنذار الشفوي أو الكتابي، وحتى الإيداع على متن السفينة على أن يكون ذلك تجاه أعضاء طاقم السفينة طبقاً للأحكام الواردة بالمادتين 471 و472 من القانون البحري، دون أن يمتد إلى باقي الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة. إذا كان توقيع العقوبات المنوه عنها أعلاه مقتصر على أعضاء الطاقم فقط، فإنّه كذلك مرتبط بتلك المخالفات التأديبية المحددة بنص المادة 469 من القانون البحري عملاً بمبدأ الشرعية، والملاحظ أنّ للرّبان سلطة تقديرية واسعة في القول بقيام أركان بعض المخالفات المذكورة بذات النص وترتيب الجزاء الملائم، كما هو الشأن بالنسبة لمخالفة عدم مراعاة أنظمة التعاون والمساندة والحياة المشتركة، وخاصة عدم الاحترام المتبادل بين أفراد الطاقم والشتم وكذلك الشجار والخصام على متن السفينة².

ولا تقتصر سلطة الرّبان في التأديب وتوقيع العقاب على أعضاء الطاقم فقط بل تتجاوز ذلك إلى كل شخص يركب ظهر السفينة متى تعلق الأمر بارتكاب إحدى المخالفات البحرية

1 طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 95.

2 المرجع نفسه، ص 95.

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

سواء كانت من الدرجة الأولى أو من الدرجة الثانية تبعا لتعدادها المبين بالمادتين 477 و478 من القانون البحري، وفي هذا الشأن يختص ربان السفينة بإجراء تحقيق واستجواب مرتكب المخالفة وسماع الشهود¹. يمكن للربان تبعا لنتائج التحقيق المنجز إما أن يبرئ ذمة المتهم أو يسلط عليه عقوبة تأديبية وفقا لما أشارت إليه المادة 562 من القانون البحري، والملاحظ أنّ المخالفات البحرية الوارد ذكرها بالمادتين 477 و478 من القانون البحري يُعاقب عليها بالحبس والغرامة، غير أنّه ليس للربان حال ارتكابها إلا توقيع العقوبات تأديبية على المخالف².

ويستخلص مما سبق أنّ سلطات ربان السفينة لا تتوقف عند التحري عن الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة فقط، بل صارت تمتد إلى أبعد من ذلك حتى أضحي الربان يمارس سلطة التحقيق والاثهام، بل وحتى القضاء وإن كان ذلك محصورا من حيث الزمان والمكان، ومقتصر على بعض المخالفات التأديبية والمخالفات البحرية دون أن يمتد إلى الجرح والجنایات البحرية التي يكتفي الربان فيها بمباشرة التحريات الأولية وإرسال المحاضر التي يُعدها بشأن ذلك إلى وكيل الجمهورية المختص³.

الفرع الثالث: سلطات الربان كضابط شرطة قضائية

يعد الربان الرئيس السلمي لجميع أفراد طاقم السفينة، وهو ما دلّ عليه نص المادة 460 من القانون البحري، ووفقا لذلك تتأكد السلطة الرئاسية للربان على أفراد الطاقم، ولكن سلطات الربان في شأن حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة لا تقتصر على هؤلاء فقط بل تمتد إلى كل الأشخاص الموجودين على السفينة⁴، ويستمد الربان سلطاته في هذا الخصوص من نص المادة 452 من القانون البحري⁵.

ووفقا لذات النص فإن الربان يتولى سلطة عامة على كافة الأشخاص المبحرين على متن السفينة وفي حالة عدم وجوده يتولى ذلك البحار الذي يمارس فعلا قيادة السفينة، وتبعا لذلك يتعين على الربان أن يؤمّن النظام والأمن على متن السفينة، وأن يسهر على التنفيذ السليم

1 محمود شحماط، مرجع سابق، ص 54

2 المرجع نفسه، ص 65.

3 المرجع نفسه، ص 57.

4 هاني دويدار، الوجيز في قانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية مصر، 2001، ص 93

5 محمود شحماط، المرجع السابق، ص 58.

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

للرحلة التي شرع فيها، وله في سبيل تحقيق هذا الغرض أن يستعمل جميع الوسائل الضرورية والمتاحة بموجب النصوص القانونية السارية، وهو ما أشار إليه نص المادة 453 القانون البحري¹.

وللمحافظة على الأمن والنظام في السفن تجيز بعض التشريعات للربان أن يتخذ من وسائل القوة اللازمة لذلك، وأن يطلب لهذا الغرض المعونة من الأشخاص المسافرين عليها، وأن يعمل في الموانئ بمعونة إدارة التفتيش البحري أو القنصل حسب الأحوال، كما يجوز له عند الضرورة أن يطلب تدخل السلطة المحلية²، على أنه يجوز للربان وفقا للقانون البحري الجزائري حين ممارسته لسلطته أثناء الرحلة أن يوقف احتياطيا أي شخص موجود على متن السفينة، ويعتبر ذا سيرة خطيرة على سلامة السفينة الأشخاص المبحرين على متنها أو على الحمولة، لكن لا يُرخص باستعمال القوة أو الإكراه البدني أو الحبس الاحتياطي إلا في حالة ما إذا ظهر أو اتضح أن الوسائل الأخرى كانت غير كافية، وهو ما دل عليه نص المادتين 454 و455 من القانون البحري، ويستنتج من ذلك أن سلطة الربان في استعمال القوة أو الإكراه البدني أو الحبس الاحتياطي يعد استثناءً ولا يلجأ إليه في سبيل حفظ النظام الأمن إلا على متن السفينة متى تبين أن الوسائل الأخرى المتاحة صارت غير مجدية لتحقيق ذلك³.

وإذا كان يسوغ للربان استعمال الإكراه البدني أو السجن الاحتياطي في حالة ما إذا كان تصرف أو سلوك شخص مبحر على متن السفينة صار يشكل تهديدا لنظامها وسلامتها أو يعرقل التنفيذ السليم للالتزامات الربان، فإن الحبس الاحتياطي لا يمكن أن يتعدى المدة التي تلي وصول السفينة لأول ميناء جزائري أو ميناء البلد الذي ينتمي إليه المحبوس، ويسلم الربان في هذه الموانئ المحبوس للسلطات المختصة مع إرفاق تقرير حبسه على متن السفينة، كل ذلك أوجبته أحكام المادة 455 من القانون البحري⁴.

إنّ الربان هو مأمور الضبطية القضائية على ظهر السفينة، وإنه بهذا الوصف يتولّى اختصاصا عاما بفتح التحقيق في أي جريمة تُرتكب على ظهر السفينة⁵، فإذا وقع جرم على

1 محمود شحماط، المرجع نفسه، صفحة 59.

2 هاني دويدار المرجع السابق، ص ص 99، 100.

3 محمود شحماط، المرجع السابق، ص 63

4 المرجع نفسه، ص 65.

5 كمال حمدي، مرجع سابق، ص 124.

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

ظهر السفينة تولّى الرّبان إلى حين وصول- السلطات المختصة جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التي لا تحتل التأخير¹، وله بعد إجراء التحقيق وتسجيله في محضر أن يأمر بحبس المشتبه فيه بصفه احتياطية، وتسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة مختصة في أول ميناء جزائري وفقا لما دلت عليه أحكام المادة 456 من القانون البحري الجزائري.

ورغم أن ربان السفينة ليس له صفة الضبطية القضائية، إلا أنه يعد من الأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة الجرائم على اختلاف تصنيفها التي ترتكب على ظهر السفينة، وإنه يستمد سلطته تلك من أحكام المادة 557 من القانون البحري، كما تشير المادة 562 من نفس القانون إلى أن الرّبان يقوم فوراً بإجراء تحقيق عندما يعلم بمخالفة ارتكبت على متن السفينة كما يقوم باستجواب مرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة إليه ويستمع إلى شهود الإثبات وشهود النفي، وفي حالة ارتكاب مخالفة أو جنحة أو جناية يجوز للرّبان أن يضع مرتكبها تحت المراقبة على متن السفينة طوال الرحلة².

ويجوز للرّبان القيام بعملية التفتيش إذا اشتبه في أحد أفراد الطاقم يحمل على متن السفينة بضائع محظورة، وتبعاً لنتائج التفتيش ونوع الأشياء المضبوطة يمكن للرّبان وضع تلك الأشياء تحت الحراسة أو حفظها بطريقة أخرى، كما له الحق في إتلافها متى تبين أن هذه الأشياء تهدد سلامة السفينة أو حمولتها أو أمكن أن تؤدي لفرض عقوبات على السفينة من طرف السلطات المختصة، ويستمد الرّبان سلطته فيما ذكر من أحكام في ما ذكر من أحكام المادة 457 من القانون البحري، وتلك سلطة متميزة حتى عما يتمتع به ضابط الشرطة القضائية على اليابسة³.

على أن يقوم الرّبان بعد استكمال إجراءات التحري والتحقيق بإرسال المحاضر المتعلقة بالتحريات ومعاينات المخالفات الموقّعة حسب الأصول والمعدة وفقاً لأحكام قانون الإجراءات

1 محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص 244

2 طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة 03، 2012، ص 94.

3 المرجع نفسه، ص 95.

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

الجزائية إلى وكيل الجمهورية المختص، وتكون حجتها صالحة إلى أن يثبت العكس، ولا تخضع المحاضر إلى التأكيد طبقاً لأحكام المادة 558 من القانون البحري¹.

الفرع الرابع: السلطات الخاصة لربان السفينة

إنّ للربان بصفته ممثلاً للمجهز على السفينة نوعين من السلطات أو الاختصاصات الأولى فنية تتعلق بالملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة، والأخرى تجارية تتمثل في إبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها ومواصلة الرحلة البحرية وسلامتها.

لا شك في أن من يعيش على ظهر السفينة هو جزء صغير من المجتمع، لذلك فإن كل سلطات الدولة في مواجهة أفراد المجتمع يجب أن تمارس كذلك على ظهر السفينة، وإنّ الربان بصفته قائد السفينة ومن عليها في عرض البحر يعتبر هو المكلف من جانب الدولة بسد غياب السلطات العامة على ظهر السفينة²، غير أن تلك السلطات هي مؤقتة طالما أنها مرتبطة زمنياً بمدة الرحلة البحرية فقط، كما أنها لا تشمل كل سلطات الدولة بل تقتصر على ما يقتضيه الأداء العادي للرحلة البحرية، وهي بذلك تنحصر في سلطات التوثيق، التحقيق، حفظ الأمن والنظام بل وحتى التأديب وتوقيع العقاب³.

ورد بنص المادة 596 من القانون البحري أنه يحق للربان كما يجب عليه تسجيل بيانات الأحوال المدنية من ولادة ووفاة على متن السفينة وخلال رحلتها وسندات الوكالة والموافقة والإذن وأيضاً قبول الوصايا، ويعني ذلك أنه على الربان إثبات ما حدث على السفينة من وقائع كالميلاد والوفاة، ويرى البعض أن للربان كذلك سلطة إبرام عقود الزواج والعقود التي تشترط فيها الرسمية، وتعتبر تلك المحررات الصادرة من الربان في هذا الشأن كأنها صادرة من الموظف المختص بتحريرها وذلك متى كانت السفينة في عرض البحر أو في ميناء أجنبي لا يوجد فيه تمثيل قنصلي للجزائر، وفي حالة حدوث ولادة أو وفاة أثناء السفر يتوجب على الربان السفينة إثبات هذه الوقائع في دفتر الحوادث الرسمي واتباع الإجراءات المنصوص عليها في

1 طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 95.

2 محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، صفحة 244

3 المرجع نفسه، ص 244.

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

القوانين الخاصة بالأحوال المدنية، وتبعاً لذلك يستعير ربان السفينة صفة ضابط الحالة المدنية ويمارس بعض سلطاته في إثبات الوقائع ذات الصلة بحالة الأشخاص¹. كما يقوم الربان أيضاً بما يقوم به الضابط العمومي من توثيق العقود التي تشترط الرسمية لصحتها أو التصديق على التوقيعات فيها، وتسجيل سندات الوكالة أو الإذن وحتى قبول الوصايا وهي بعض من التصرفات القانونية التي يضطلع الموثق بتلقيها وإثباتها عادة على اليايسة دون غيره، وذلك وفقاً للنصوص القانونية السارية في ذات الشأن، وتجب الإشارة إلى أن ممارسة الربان لسلطة إثبات الوقائع المتعلقة بحالة الأشخاص أو تلقي تصرفاتهم القانونية على النحو السالف ذكره مقيّد بحيز مكاني يتمثل فيما يحدث على ظهر السفينة من وقائع وتصرفات دون غيرها، كما أنه مقيّد كذلك بنطاق زمني يمتد خلال الرحلة البحرية فقط دون أن يسبقها أو يليها، وهو الأمر الذي يستخلص مما جاء بنص المادة 596 من القانون البحري المذكور أعلاه².

المطلب الثاني: مسؤوليات ربان السفينة

يمكن تصنيف مسؤوليات الربان في ثلاثة أصناف من المسؤولية، الأولى تتمثل في مسؤوليته عن الخطأ في القيادة (الفرع الأول)، الثانية تتمثل في مسؤوليته التقصيرية (الفرع الثاني)، أما الثالثة فتتمثل في المسؤولية الناتجة عن عدم الحيطة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: مسؤولية الربان عن خطأ قيادة السفينة

مما لا شك فيه أن للربان وظيفة فنية تتعلق بقيادة السفينة وإدارتها والإشراف عليها وكذلك على الرحلة البحرية ككل، لهذا حرص المشرع على توضيح أهم الواجبات التي تضمن سلامة الرحلة والسفينة كل على حدا، وينبني على التهاون والإهمال في الالتزام بهذه الترتيبات تعريض السفينة وما عليها للخطر الحقيقي ذلك أن أي قرار يتعلق بالسفينة لا بد من أنه يمر على الربان، ونظراً لتعدد اختصاصات الربان يجد نفسه قد دخل في علاقات مع أشخاص عديدين، مما قد يربط عن سلوكه الإضرار بالغير مما يقيم مسؤوليته المدنية³.

1 محمود شحماط، مرجع سابق، ص 54

2 المرجع نفسه، ص 54

3 هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 102

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

كما أن مخالفة الريان للالتزامات المقررة بموجب عقد العمل البحري تجعل منه مسؤولاً تأديبياً أمام صاحب العمل وإذا خالف القواعد الآمرة المقررة في قانون العقوبات والقوانين المكملة له كان مسؤولاً جنائياً.

كما نجد أن القانون البحري والقوانين المكملة له، حددت الأخطاء التي يرتكبها ريان السفينة عند ممارسة مهامه سواء نتج عن ذلك ضرراً لجسم السفينة أو الأموال الموجودة عليها أو الأشخاص المبحرين على متنها أم لم ينتج¹.

حيث قرر القانون المسؤولية الجنائية للريان متى صدر منه خطأ أو فعل من شأنه المساس بأمن الملاحة البحرية، إذ تثار مسؤولية هذا الأخير عند ارتكابه خطأ في ممارسته لقيادة السفينة مما قد يتسبب في حادث بحري أو يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية، لذلك ألزم القانون الريان بمجموعة من الواجبات والالتزامات تنفيذا لاستقلاليتها في ممارسة سلطة قيادة السفينة ووظيفته الفنية².

كما يسأل الريان جنائياً إذا أبحر أو حاول الإبحار بسفينة انقضت صلاحية شهادة سلامتها أو سحبت منه لعدم توافر الشروط القانونية، ويسأل الريان أيضاً عن تركه للسفينة أثناء الرحلة وهي في حالة خطر بدون ضرورة ودون استشارة لأحد من ضباطه على الأقل³. وكذلك يكون عرضة للمساءلة الجنائية إذا ما وقع حادث ملاحى وأخل بواجبه في الإنقاذ متى أمكنه ذلك حسب ما فصلت فيه أحكام المادة 484 من القانون البحري.

ولما كان الميناء البحري منطقة مهمة للاقتصاد الوطني بالنسبة لكافة دول العالم ولهذا تعمل على حمايته من كافة الأشكال المتعلقة بالإتلاف أو عدم احترام أنظمة الاستعمال. هذا النهج أخذ به المشرع الجزائري البحري الجزائري حيث يعاقب على بعض الأفعال المادية من قبيل:

1 قماز ليلي بعض مظاهر المسؤولية الجنائية لريان السفينة، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، العدد السابع، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، سنة 2009، ص 100.

2 المادة 228 من القانون البحري

3 المادة 486 من القانون البحري

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

- قيامه بإلقاء الصابورة في الموانئ والأحواض والرحب، هذا الإلقاء لا يكون تلقائياً بل يخضع لترخيص مسبق من السلطة المينائية لأنها أدرى من ربان السفينة حول وضعية الميناء ومكان الإلقاء .

- قيامه بطرح صابورة السفينة ليلاً دون رخصة من السلطة المينائية.

إذ يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 45.000 دج كل ربان يلقي بالصابورة في الموانئ والأحواض والرحب، ويتعرض لنفس العقوبات كل من يقوم بوضع الصابورة أو طرحها ليلاً دون رخصة من ضباط الموانئ¹.

الفرع الثاني: مسؤولية التقصيرية لربان السفينة

تقع على عاتق ربان السفينة مسؤولية جسيمة لضمان سلامة السفينة وطاقمها وبحارتها، وذلك من خلال اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لمنع وقوع الحوادث والأضرار.

أولاً: قيام مسؤولية التقصير

تنشأ المسؤولية التقصيرية لربان السفينة في حال:

1. إهمال واجباته

- عدم اتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان سلامة السفينة، مثل عدم إجراء الصيانة الدورية أو عدم اتباع إجراءات السلامة المعمول بها.

- عدم التصرف بحكمة وحذر في مواجهة الظروف الجوية أو الملاحة الصعبة.

- عدم إعطاء الأوامر الصحيحة لطاقم السفينة.

2. التصرف بتهور أو دون مراعاة العناية اللازمة

- الإبحار بسرعة زائدة عن الحد المسموح به.

- المناورة بالسفينة بشكل خطير.

- تجاهل تحذيرات الطقس أو العلامات الملاحية.

3. مخالفة القوانين واللوائح المعمول بها:

- عدم امتثال قواعد السلامة البحرية.

- عدم الحصول على التراخيص والتصاريح اللازمة.

1 القاضي فريد الزغبى، الموسوعة الجزائرية، ج 3، دار صادر، بيروت، لبنان، دون طبعة، ص 89

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

- تجاوز الحمولة المسموح بها للسفينة.

ثانياً: أمثلة على مسؤولية التقصير لربان السفينة

- جنوح السفينة: قد يتحمل ربان السفينة المسؤولية عن جنوحها إذا ثبت أنه لم يتخذ الإجراءات اللازمة لتجنب ذلك، مثل عدم تغيير مسار السفينة في الوقت المناسب أو عدم اتباع خرائط الملاحة بدقة.
- تصادم السفن: قد يتحمل ربان السفينة المسؤولية عن تصادمها بسفينة أخرى إذا ثبت أنه لم يتخذ الإجراءات اللازمة لتجنب ذلك، مثل عدم إعطاء الأوامر الصحيحة لطاقم السفينة أو عدم استخدام أجهزة الرادار بشكل صحيح.
- إصابة أحد أفراد الطاقم: قد يتحمل ربان السفينة المسؤولية عن إصابة أحد أفراد طاقمه إذا ثبت أنه لم يوفر له ظروف العمل الآمنة أو لم يقدم له التدريب اللازم.
- غرق السفينة: قد يتحمل ربان السفينة المسؤولية عن غرقها إذا ثبت أنه لم يتخذ الإجراءات اللازمة لإنقاذها، مثل عدم إصدار أمر الإخلاء في الوقت المناسب أو عدم طلب المساعدة من السفن الأخرى.

ثالثاً: الآثار المترتبة على مسؤولية التقصير

- التعويض عن الأضرار: يتعين على ربان السفينة تعويض أي شخص يتضرر من جراء تقصيره، بما في ذلك أصحاب البضائع على متن السفينة، وأفراد الطاقم، والركاب، والشخص الثالث الذي لحق به الضرر.
- المسؤولية الجزائية: قد يتعرض ربان السفينة للمسؤولية الجزائية في حال تسبب تقصيره في وقوع حادث جسيم، مثل القتل أو الإصابة الخطيرة.
- فقدان الترخيص: قد يفقد ربان السفينة ترخيصه البحري إذا ثبت أنه ارتكب تقصيراً جسيماً.

رابعاً: الوقاية من مسؤولية التقصير

- الحصول على التدريب اللازم: يجب على ربان السفينة الحصول على التدريب اللازم لضمان قدرته على التعامل مع جميع المواقف التي قد تواجهه أثناء عمله.
- اتباع إجراءات السلامة: يجب على ربان السفينة اتباع جميع إجراءات السلامة المعمول بها، بما في ذلك إجراءات الصيانة الدورية، وإجراءات السلامة الملاحية، وإجراءات السلامة في حالات الطوارئ.

- التأكد من كفاءة طاقم السفينة: يجب على ربان السفينة التأكد من كفاءة طاقم السفينة وتدريبه على التعامل مع جميع المواقف التي قد تواجههم أثناء عملهم.
- التأمين على السفينة: يجب على ربان السفينة التأمين على السفينة ضد الأضرار والخسائر التي قد تتعرض لها.

الفرع الثالث: المسؤولية الناتجة عن عدم حيطة ربان السفينة

بما أن الربان نائب قانوني عن المجهز ويربط بينهما عقد عمل بحري في كل ما يتعلق بالأعمال اللازمة لتنفيذ الرحلة البحرية، فإنه لا بد عليه بذل العناية اللازمة في تنفيذ التزاماته وأي إخلال بهذه العناية يجعل منه مسؤولاً مسؤولية تعاقدية اتجاه المجهز.

وعليه فإنه يسأل مدنيا عن الأخطاء التي تقع منه خلافا لعقد عمله على أساس المسؤولية العقدية فضلا على أنه يسأل عن إخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد العمل الذي يرتبط به مع المالك أو المجهز عن إخلاله بالالتزامات التي تفرضها عليه نيابته عن المجهز كونه نائبا عنه، وهذا وفقا لما جاء في نص المادة 583 و584 من القانون البحري، كما أن القواعد العامة في المسؤولية تؤكد أن الربان مسؤول عن أخطائه تجاه الركاب الموجودين على ظهر السفينة إذ يتعين عليه أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة والبضائع وأخذ الحيطة والحذر اللازمين لذلك الغرض.¹

وعليه فإن الربان مسؤول قبل ركاب السفينة مدنيا عن كافة الأفعال التي قد تضر بهم بناء على القواعد المنصوص عليها في القانون المدني، كما أن عدم التبليغ عن وقوع الحوادث البحرية جريمة يعاقب عليها القانون يمكن أن يعتبر كإهمال وعدم حيطة كما لا يخفى أن هذا المعيار صعب التطبيق من الناحية العملية، إذ يتطلب من الربان أن يكون فقط عالما بالنصوص القانونية ويجد الربان نفسه محاصرا ومطوقا بقاعدة أخرى اقل ما يمكن قوله عنها هو أنها اشد بأسا وصعوبة ومفاد هذه القاعدة هو التبليغ خلال الأجل القانونية لا يعذر احد بجعله بالقانون وهذا ما يستفاد من مضمون المادة 951 الفقرة الأولى من القانون البحري.²

1 عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، سنة 2005، ص 204

² المرجع نفسه، ص 204.

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

يلزم على كل ربان أو صاحب سفينة أو باخرة أو مركبة بحرية الذي وإن كان في خطر الغرق أو أثر الربط أو الاصطدام أو سبب أي حادث آخر أغرق أو غير مكان إنارة عائمة أو عوامة أو طافية موجودة في المياه المينائية أو حطمها بتبليغ بأسرع مدة أقصاها أربع وعشرون ساعة إلى أول ميناء يدخل إليه، ويقدم هذا التصريح في الجزائر إلى السلطة المينائية وفي الخارج إلى الممثلة القنصلية الجزائرية الأقرب من ميناء الوصول، وفي غياب التصريح وفضلا عن تصليح الضرر الملحق بالمنشأة يعاقب المذنب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج ويعاقب غياب التصريح بالوقائع المشار إليها في الفقرة الأولى والتي حدثت في المياه الخاضعة للولاية الوطنية وخارج مياه الميناء بالحبس لمدة ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج¹.

وهذا الالتزام يقع على عاتق الربان حتى في غير حالات التصادم، بمعنى أن كل ربان خارج حالة التصادم ملزم بإنقاذ الأشخاص المعثور عليهم في حالة خطر متى استطاع ذلك. دون تعريض طاقمه والمسافرين للخطر وإلا تعرض لمساءلة جنائية².

المبحث الثاني: القوة القاهرة والظروف الطارئة كسبب لإعفاء مسيري الموانئ من مسؤولية في مواجهة مالكي ومستغلي السفن

تعفي كل من القوة القاهرة والظروف الطارئة الشخص من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالمتعامل معه.

لذلك، فمسير الميناء متى تحققت حالة القوة القاهرة والظروف الطارئة وقدم الدليل على أن لا دور له في إحداث الضرر يعفى من المسؤولية شريطة تحقق هاتين الحالتين، لذلك وجب تحديد مفهومهما فنخصص المطلب الأول من هذا المبحث لدراسة مفهوم القوة القاهرة في حين ندرس في المطلب الثاني مفهوم الظروف الطارئة.

المطلب الأول: تحديد مفهوم القوة القاهرة

لتحديد مفهوم القوة القاهرة ينبغي التطرق إلى تعريف القوة القاهرة (الفرع الأول)، ثم إلى شروطها (الفرع الثاني)، وأخيرا إلى آثارها (الفرع الثالث).

¹ طيب إبراهيم ويس، الجرائم الماسة بالأمن والسلامة المينائية، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد السادس، العدد

01، جامعة جيلالي ليايس - سيدي بلعباس، الجزائر، 2020، ص 113

² مستنبط من نص المادتين 210-214 من القانون البحري

الفرع الأول: تعريف القوة القاهرة

لم يقدم القانون البحري أي تعريف للقوة القاهرة، غير أنه وبالرجوع إلى المادة 127 من القانون المدني نجدها تضمنت إشارة لمفهوم القوة القاهرة التي قضت على أنه متى أقام الشخص الدليل على أن الضرر الحاصل كان نتيجة سبب لا دخل له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة¹، أو نتيجة خطأ الغير، كان غير ملزم بتعويض ذلك الضرر، وهذا ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق على خلاف ذلك، والملاحظ من هذا النص أن المشرع قد استخدم عبارتي الحادث المفاجئ والقوة القاهرة كأمرين مترادفين. تجدر الإشارة إلى عدم اتفاق كل من الفقه والقضاء حول مفهوم القوة القاهرة والحادث المفاجئ، فهناك من يرى أن لهما نفس المعنى، في حين يذهب اتجاه آخر للتمييز بينهما في مجال عقد النقل البحري، فالقوة القاهرة حسبهم يجب أن تكون حادث خارجي لا علاقة له بأي نشاط من نشاطات الناقل البحري كالزلازل والعواصف... الخ. أما الحادث المفاجئ فيكون داخلي أي مرتبط بنشاط الناقل كالانفجار أو العطب...، وقالوا بإعفاء الناقل من المسؤولية الناجمة عن الضرر المترتب عن القوة القاهرة، في حين تبقى مسؤوليته قائمة عن الضرر المترتب عن الحوادث الفجائية باعتبارها من المخاطر العادية للاستغلال²، في حين هناك من ميز بينهما على أساس استحالة الدفع واستحالة التوقع، فحسب هذا الاتجاه تتميز القوة القاهرة بعد القدرة على دفعها، أما الحادث المفاجئ فيتميز باستحالة توقعه.

غير أن الرأي السائد اتجه إلى عدم التمييز بينهما وعلى هذا استقر القضاء³ لأن ما يعتبر سببا أجنبيا لا دخل للمدين فيه لا بد من أن يجتمع فيه صفتي عدم التوقع واستحالة الدفع وإلا اعتبر سببا غير أجنبي⁴، فالقوة القاهرة والحادث الفجائي حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه ويؤدي بشكل مباشر لإحداث ضرر، وعليه لا يمكن التمييز بينهما على أساس أن كل منها يعتبر سبب أجنبي معفي للناقل البحري من المسؤولية متى توافرت الشروط المطلوبة في السبب

1 المادة 127 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل20 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

2 مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 184

3 عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الالتزام، 1952، ص 877

4 خليل أحمد حسن قنادة، الوجيز في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات، الجامعية، الجزائر، 1994، ص 25

الأجنبي¹، وهكذا تعرف القوة القاهرة على أنها حادث لا يمكن توقعه أو ترقبه، ولا يمكن تجاهله.

الفرع الثاني: شروط القوة القاهرة

بالرجوع لأحكام القانون البحري لا نجد أي تعريف للقوة القاهرة ، على عكس القانون المدني الذي أشار لمفهومها من خلال نص المادة 127 منه التي بينت أنها متى أقام الشخص الدليل على أن الضرر الحاصل كان نتيجة سبب لا يد فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة ، أو نتيجة خطأ الغير ، وهذا ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق على خلاف ذلك .

لابد من توافر ثلاث شروط في القوة القاهرة وهي كالتالي:

أولاً: يجب أن تكون القوة القاهرة غير متوقعة

تتميز القوة القاهرة بعدم إمكانية توقعها ، بمعنى أن يكون الفعل طارئاً بطبيعته في حدود المعقول و المؤلف لذا نلاحظ ان خاصية عدم التوقع تتكيف حسب الظروف وليست شرطاً له ضوابط محددة بل تخضع لتقدير كل حالة بشكل منفرد.

فإذا أمكن توقع الحادث اصبح لا يعتبر قوة قاهرة ، كما ان عدم القدرة على التوقع لا يتصور فقط في الحوادث التي لم تقع مسبقاً ، بل حتى في الحوادث الواقعة مسبقاً غير انه لا يعرف متى قد تقع مرة أخرى².

ثانياً: أن يكون الحادث الواقع مستحيل الرد وأن يجعل من تنفيذ الالتزام المترتب عن العقد مستحيل التنفيذ

يجب ان يكون الحادث الغير متوقع مستحيل الدفع لكي نكون أمام قوة قاهرة ، اما إذا أمكن دفع الحائل فلا يجوز اعتباره قوة قاهرة حتى إذا ثبتت استحالة توقعه وإمكانية الدفع تعني إما إمكانية التغلب عن الوضع أو إمكانية تجنبه³.

1 محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1990، ص 232 وما بعدها.

2 عمار فيصل ، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد السابع ، ص 272.

3 محمد الزين ، النظرية العامة للالتزام ، الطبعة الثانية ، تونس 1997، ص 151.

ويقع على عاتق المدين إثبات توافر حالة القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، وعند تمكنه من إثبات وجودها تنتفي علاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا تقوم مسؤوليته، فالقوة القاهرة تشمل كل حادث لا يكون بالمقدور توقعه ولا رده، ولا يكون للمعني دخل في وقوعه، مما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا كوقوع حادث بحري يؤدي لغرق السفينة أو البضاعة وكذا الحصار البحري واستيلاء السلطة العامة على السفينة... إلخ¹.

ثالثا: لا يمكن تحقق القوة القاهرة إلا في الحالة التي يكون فيها الحدث خارجيا، بمعنى خارج عن إرادة المدين

يقصد بخارجية الحادث أن يكون الحادث خارجا عن الإرادة، فلا يتسبب في حدوثه ولا يسبقه ولا يقترن به، أي هو انتفاء العلاقة السببية بين الحادث و الفعل، أي لا يمكن اسناده بأي شكل من الأشكال إلى فعل المدين تحت أي ظروف سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة.

الفرع الثالث: آثار القوة القاهرة

تقوم المسؤولية المدنية على عاتق المتضرر، في حالة التصادم القهري أو قوة القاهرة أو شكوك في أسباب الحادث، وهذا ما أكدته المادة 281 ق. ب: "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الاضرار من تعرض للتصادم، بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم".

أولا: أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة البحرية

تنص المادة 282/2 من القانون البحري على أن المسؤولية المدنية، قائمة على أساس المسؤولية المفترضة، في حالة التشبيه بالتصادم، المنصوص عليها في المادة 274 المتمثلة في ارتطام سفينة بمنشأة ثابتة أو شيء ثابت على نقطة معينة موجودة في الأملاك العمومية البحرية، ففي حالة وقوع ارتطام بإحدى مكونات الميناء جاز افتراض مسؤولية السفينة، غير أن الأمر لا يتعلق بالأملاك المينائية بالمطلق، المشار إليها في المادتين 895 و 896 من ق. ب، وإنما لا بد من تحقق شرط توفر المنشأة أو الشيء على قواعد الإشارة، ماعدا في حالة القوة القاهرة، (الفقرة 2 من المادة 282 ق. ب)، حيث تعفى السفينة التي أحدثت الضرر من

1 عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 879

أي مسؤولية، ولا بد من تسجيل ملاحظتين عند قراءة الفقرة 2 من المادة 282 باللغتين العربية والفرنسية، ولنا عليها مأخذان، المأخذ الأول: يتمثل في وجود خطأ في نصها المحرر باللغة الفرنسية، إذ يشير إلى المادة 275، بينما الأصح هو المادة 274، كما ورد في النص باللغة العربية¹.

ثانياً: يتعلق بوجود اختلاف في المعنى بين "جاز افتراض مسؤولية

السفينة" وبين *il ya présomption de responsabilité*. نستنتج في الأخير أن هناك اختلاف في أساس المسؤولية المدنية، بالنظر إلى نوع التصادم البحري، كما أن لا مسؤولية على السفينة مرتكبة الخطأ، في حال تحقق شروط القوة القاهرة، كما هو الحال في قضية الشركة أرمادورا نافيريرو زيطوس ضد مؤسسة ميناء وهران عن الوجه المثار تلقائياً من المحكمة العليا والمأخوذ من مخالفة القانون الداخلي وانعدام الأساس القانوني، حيث ترى المحكمة العليا أن العاصفة التي تسلطت على السواحل الغربية للجزائر، ومنها ميناء وهران يوم 28/12/1980 كانت تكتسي فعلاً طابع القوة القاهرة، نظراً لقوة رياحها التي هبت على تلك المناطق إذ لم يتمكن طاقم السفينة جيانيس كسيلاس من اجتناب ارتطام هذه السفينة بالرصيف التي كانت راسية بجانبه، حيث إنه طبقاً للمادة 282 فقرة (2) من القانون البحري كان ينبغي إعفاء طاقم السفينة المشار إليها آنفاً من قرينة مسؤولية الخسائر التي لحقت بالرصيف الذي كانت راسية بجانبه...".

المطلب الثاني: تحديد مفهوم نظرية الظروف الطارئة

يلتزم المتعاقد بمقتضى العقد الصحيح بتنفيذ الالتزامات التي يربتها هذا العقد في ذمته، غير أنه إذا كان تنفيذ العقد يمتد لمدة زمنية طويلة كما هو الحال في عقود التوريد وعقود المدة، فإن أطراف العقد يتعرضون لمخاطر تزداد كلما ازدادت مدة تنفيذ العقد فالالتزامات وحقوق كل من المتعاقدين تتحدد في العقد بالنظر إلى ظروف ومعطيات اقتصادية معنية كانت محلاً لتوقعاتهم، ومن ثم فقد نظمت العلاقة العقدية، عند انعقادها بصورة تحقق التوازن الاقتصادي في العقد، ويقتضي مبدأ القوة الملزمة للعقد تنفيذ العقد بدقة وفقاً لما أشتمل عليه ولا

¹ عباس سامية، دعوى التعويض عن أضرار التصادم البحري تعليق على قرار المحكمة العليا رقم 593110 بتاريخ 09/09/2009 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية) المنشور في العدد الثاني-2009 من مجلة المحكمة العليا، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية— المجلد: 58 العدد 04، ص 210.

يجوز تعديله إلا باتفاق الطرفين، ولكن إذا حدثت ظروف استثنائية غير متوقعة كان من شأنها انهيار التوازن الاقتصادي للعقد مما يرهق كاهل المدين في الالتزام ويكون إلزامه بتنفيذ الالتزام طبقاً لما ورد في العقد متعارضاً مع العدالة عموماً والعدالة العقدية خصوصاً، فالأطراف قد تعاقدوا في ضوء ظروف معينة وفي حدود المتغيرات المتوقعة واستيفاء الالتزامات دون تعديل بالرغم من التغير غير المتوقع للظروف الاقتصادية على وجه الخصوص كانهما قيمة العملة أو ارتفاع الأسعار، يتعارض مع نية المتعاقدين الذين لو كانوا قد توقعوا تلك التغييرات ما تم إبرام العقد، وبالنظر للاعتبارات السالفة الذكر حرص المشرع على أن ينظم ما يسمى بنظرية الظروف الطارئة في القانون المدني.¹

الفرع الأول: تعريف نظرية الظروف الطارئة

من الصعب وضع تعريف جامع ملنح لنظرية الظروف الطارئة نظراً لتغير الوقائع المرتبطة بها من نزاع لآخر، هناك من حاول تعريف الظرف الطارئ بأنه: "حالة عامة غير مألوفة أو غير طبيعية، أو واقعة مادية عامة أيضاً، لم تكن في حساب المتعاقدين وقت التعاقد، ولم يكن في وسعهما ترتيب حدوثها بعد التعاقد ويترتب عليها أن يكون تنفيذ الالتزام التعاقدى مرهق للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة أن لم يصبح مستحيلاً، ويستنتج من هذا التعريف ما يلي²:

- أ. إذا صار الالتزام التعاقدى مستحيلاً يخضع لنظرية أخرى هي نظرية القوة القاهرة: وجزاؤها فسخ العقد، وانقضاء الالتزام، أما الظرف الطارئ فجزاؤه رد الالتزام إلى الحد المعقول.
- ب. لو كان الحادث غير الطبيعي أو الواقعة المادية من شأنهما أن يلحقا بالمدين خسارة لا تتجاوز الحد المألوف في طبيعة العقد ومحتواه لما كان لهما أثر، لا التزام المدين بتنفيذ التزامه كاملاً.
- ج. يمكن القول إذن بأن الظرف الطارئ، حد وسط بين القوة القاهرة والخسارة المألوفة.

1 محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني والثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2004-2005، ص 199.

2 Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, droit maritime, op.cit., n° 1079, p. 688. ; R. Rodier, Traite général de droit maritime, affrètement et transport, Tome 2, n° 633, p.274.

مقتضى نظرية الظروف الطارئة أنه إذا ما طرأ بعد إبرام العقد وقبل تمام تنفيذه حوادث لم تكن متوقعة ترتب عليها اختلال التعادل بين التزامات الطرفين اختلالاً فادحاً بحيث أصبح التزام أحدهما مرهقاً يهدده بخسارة جسيمة، فعندئذ يسوغ للقاضي أن يتدخل في العقد لا لإعفاء المدين من التزامه، وإنما لتعديل التزامات الطرفين على الوجه الذي يرد به الالتزام المرهق إلى الحد المعقول، مثال ذلك عقد توريد حدد فيه سعر السلعة التي تعهد العاقد بتوريدها على أساس الظروف الاقتصادية القائمة وقت إبرام العقد تم يحدث حادث غير متوقع كحرب مثلاً، يترتب عليها ارتفاع كبير في الأسعار بحيث يصبح تنفيذ المدين لعقد التوريد بالسعر المتفق عليه يهدده بخسارة فادحة، تخرج عن الحد المألوف في خسائر الناقلين.

أولاً: التعريف القانوني للظروف الطارئة

عرف المشرع نظرية الظروف الطارئة في نص المادة 107 من ق.م.ج التي تنص: "يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبحسن النية"، ولا يقتصر العقد على التزام المتعاقد بما ورد فيه فحسب، بل يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته وفقاً للقانون، والعرف، والعدالة، بحسب طبيعة الالتزام، غير أنه إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدى، وإن لم يصبح مستحيلاً، صار مرهقاً للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة جاز للقاضي تبعاً للظروف وبعد مراعاة مصلحة الطرفين أن يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك"¹.

من خلال نص المادة السالفة الذكر نرى أن المشرع الجزائري عرف نظرية الظروف الطارئة بأنها حوادث استثنائية عامة غير متوقعة الحدوث أثناء إبرام العقد تجعل تنفيذ الالتزام مرهقاً للمدين بحيث تهدده بخسارة فادحة.

ثانياً: الأساس القانوني لنظرية الظروف الطارئة

يعد القانون المدني هو الشريعة العامة الذي يحكم العلاقات الفردية، على الرغم من أن هذه الأخيرة يغلب عليها طابع الحرية وسلطان الإرادة عند إبرامها وتنفيذها، إلا أنه وفي حالة وجود نزاع أو أي خلاف بين المتعاقدين فإن المبادئ المقررة في القانون هي التي تحل هذه النزاعات وهذا بمحاولة إزالة الظلم والتعسف الذي قد يلحق أي طرف من أطراف العقد، وإن أهم

¹ قصابي عبد القادر، نظرية الظروف الطارئة وأثرها على تنفيذ الالتزام التعاقدى، مخبر القانون والمجتمع، جامعة أحمد دراية، أدرار، الجزائر، 2018، ص 128

هذه المبادئ تتحصر في مبدأ العدالة، ومبدأ الإثراء بلا سبب، ومبدأ التعسف في استعمال الحق، ونظرية الغبن إضافة إلى جملة أخرى من المبادئ القانونية، وبما أن نظرية الظروف الطارئة تعمل على إرساء روح العدالة والإنصاف في الالتزامات العقدية فإن هذه المبادئ السابقة الذكر هي أكثر من يخدم هذه النظرية وتصلح لكي تكون أساسا لها¹.

1. مبدأ العدالة

يعتبر مبدأ العدالة الأساس التي تقوم عليه القيمة الأخلاقية والإنسانية وهذا المبدأ لا يمكن حصره في مجال واحد نظرا لمرونته، و الهدف منه هو محاولة إزالة جميع أنواع الاستغلال والظلم في المجتمع ككل، وخاصة على العلاقات الفردية ، فيحاول على قدر المستطاع بناء بنية اجتماعية يسودها نوع من التساوي سواء في الالتزامات المادية اوالمراكز الاجتماعية، يعد هذا المبدأ من أحد المبادئ القانونية الذي يضم قيم مثالية ، وهو مبدأ يقوم على الملائمة لإعماله كأساس لنظرية الظروف الطارئة، لأنه يسعى إلى إزالة الظلم و تكريس العدالة فيما بين الأطراف من خلال التسوية في الالتزامات التعاقدية بين المتعاقدين وتحميل كلاهما تبعة الظرف الاستثنائي الذي جعل من الالتزام مرهقا، فالقاضي عندما يحكم في النزاع المعروض أمامه بخصوص نظرية الظروف الطارئة، فإن عليه مراعاة مبدأ العدالة في توزيعه للأعباء بين المتعاقدين وحتى للخسارة غير مألوفة الناتجة عن تلك الظروف الشاذة².

2. مبدأ الإثراء بلا سبب

إن الفكرة في اعتماد مبدأ الإثراء بلا سبب كأساس لنظرية الظروف الطارئة قد أثار جدلا بين الفقهاء فهناك من أجاز إعماله كأساس للنظرية، وهناك من عارض هذه الفكرة وقد كان لكل من الفريقين حجج اعتمدوا عليها لتأكيد آرائهم، فالاتجاه الذي ذهب إلى إمكانية إعمال مبدأ الإثراء بلا سبب كأساس قانوني للنظرية كان على أساس أن مضمون النظرية يدور حول منع الدائن من استغلال الظرف الاستثنائي وتمسكه بتنفيذ الالتزام حتى ولو كان مرهقا للمدين، فيؤدي إلى افتقار ذمته نظرا لتكبده لخسارة فادحة، وعلى العكس تغطي ذمة الدائن فيتحصل على أرباح كثيرة على حساب المدين³.

¹ قصابي عبد القادر، المرجع السابق، ص 129.

² قصابي عبد القادر، المرجع السابق، ص 129.

³ المرجع نفسه، ص 129.

أما الفقهاء الذين عارضوا هذه الفكرة فكانت حججهم، في كون أن مبدأ الإثراء بلا سبب يشترط أن لا يكون هناك سبب قانوني يكون مناط الواقعة المدعى أنها سبب الإثراء كالعقد، وبالرجوع إلى شروط نظرية الظروف الطارئة فإنه يستلزم وجود علاقة عقدية أصبح الالتزام فيها مرهقا بسبب ظروف استثنائية تزامنت مع مرحلة تنفيذه، لكن السبب الذي جعل معظم الفقهاء يميلون إلى اعتبار مبدأ الإثراء بلا سبب كأساس للنظرية هي مقتضيات العدالة التي تمنع أي طرف في أي علاقة كانت من استغلال الطرف الآخر¹.

3. مبدأ التعسف في استعمال الحق

إن غاية هذا المبدأ هو عدم تعسف الدائن في استعمال حقه، وهذا عن طريق فرضه على المدين تنفيذ الالتزام حتى لو كان سيتكبد خسارة فادحة بسبب الإرهاق الذي لحق بالالتزام العقدي الأصلي، ويقوم هذا المبدأ على فكرة الخطأ الذي يرتكبه المتعسف تجاه الطرف الآخر، والذي ينجم عنه ضرر يستحق التعويض، وعلى الرغم من هذا فإن هناك فئة عارضت فكرة كون أن الدائن المطالب بتنفيذ الالتزام العقدي المرهق متعسفا وهذا راجع إلى إن ذلك الإرهاق لم يحدث بسبب الدائن، وأن المدين هو أيضا ملزم بتنفيذ العقد طالما أنه أرتضى التقيد بالعقد لمدة معلومة، فهو ملزم بتكبد الخسارة التي تلحق العقد طالما أنه يستفيد من الربح الذي ينتج عن العقد².

4. نظرية الغبن اللاحق

إن الغبن اللاحق من النظريات الحديثة التي كانت من صنع المشرع الفرنسي الذي لازال مصرا على عدم الأخذ بنظرية الظروف الطارئة، على الرغم من أن هذه الأخيرة عرفت تطبيقات في القانون الفرنسي حيث تقوم فكرة الغبن على عدم التوازن في التزامات المتعاقدين المتبادلة المتزامنة مع إنشاء العقد، فالغبن يلحق المدين وقت إبرام العقد ونشوئه والفقهاء الذين اعتبروا أن نظرية الغبن من الأسس المكونة لنظرية الظروف الطارئة، كان على اعتبار المدين الذي يقوم بتنفيذ الالتزام المرهق يعد غبنا في الواقع³.

¹ المرجع نفسه، ص 130

² زكريا سرايش، مصادر الالتزام "العقد والإرادة المنفردة"، دار هومة، الجزائر، 2013، ص 129.

³ قصابي عبد القادر، المرجع السابق، 129.

سبق واشرنا إلى أن الغبن يتزامن مع إنشاء العقد، ولهذا حاول الفقهاء تطوير وتفعيل نظرية الغبن لتتوافق مع خصائص نظرية الظروف الطارئة، وهذا نظرا أن لكل من النظريتين وقتين مختلفين بحيث يعد الشخص مغبون أثناء إبرام العقد أو يكون الشخص مرهقا أثناء تنفيذ العقد ولهذا نظرية الغبن التقليدية لا تصح كأساس لنظرية الظروف الطارئة.

الفرع الثاني: خصائص نظرية الظروف الطارئة

إن نظرية الظروف الطارئة تعد استثناءً على مبدأ القوة الملزمة للعقد لذلك يقتضي مبدأ القوة الملزمة للعقد عدم جواز تعديله، إلا باتفاق الأطراف المتعاقدة، فالإدارة التي أوجدته هي التي تملك تعديله.

القوة الملزمة للعقد لا يقتصر أثرها على المتعاقدان، بل ينصرف ذلك الأثر إلى القاضي أيضا الذي لا يجوز له أن ينقض العقد أو يعدل فيه، أيًا كان السبب. فالقاضي، بحسب الأصل، لا يجوز له تعديل شروط العقد الواضحة والمحددة باتفاق الطرفين ولو كان ذلك بحجة منافاة هذه الشروط للعدالة، غير أن هناك بعض العقود لا يتم تنفيذها فورا وإنما بعد فترة من انعقادها، وفي خلال الفترة التي تفصل بين انعقاد العقد وبين تنفيذه قد تتغير الظروف التي أبرم العقد في ظلها على نحو يهدد أحد الطرفين بخسارة كبيرة إذا ما نفذ التزاماته على النحو المتفق عليه¹.

في هذه الحالة لا شك في أن العدالة تقضي بتعديل العقد على نحو يخفف من خسارة الطرف المهدد بالخسارة إذا ما نفذ التزاماته فيه، ولكن القوة الملزمة للعقد تبدو حائلاً دون ذلك، وللتوفيق بين هذين الاعتبارين نص المشرع الجزائري في المادة 101 من القانون المدني على سلطة القاضي في تعديل العقد إذا ما طرأت ظروف استثنائية عامة ترتب عليها الإخلال بالتوازن بين التزامات طرفيه، يتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري، أخذ بالنظرية الظروف الطارئة كاستثناء على مبدأ القوة الملزمة للعقد وذلك حماية للمدين الذي أصبح تنفيذ التزامه يلحق به ضرر وخسارة فادحة بسبب ظرف طارئ لم يكن في الحسبان عند إبرام العقد².

ولتطبيق نظرية الظروف الطارئة ينبغي توافر الشروط الآتية:

¹ المرجع نفسه، ص 130

² المرجع نفسه، ص 130.

أولاً: أن يقع حادث استثنائي

المقصود بالحادث الاستثنائي الحادث الذي لا يندرج في عداد الحوادث التي تتعاقب وتقع وفقاً لنظام معلوم، أي ذاك الحادث الذي يندر وقوعه، بحيث يبدو شاذاً بحسب المؤلف من شؤون الحياة، فلا يعتمد عليه الرجل العادي ولا يدخل في حساباته، كالحروب والزلازل وانتشار الأوبئة إلى غير ذلك من النوازل والأحداث .

فذهب رأي في الفقه إلى أن الحادث يجب ألا يكون من عمل السلطة العامة وأن التشريع ولو كان من شأنه التأثير على حقوق والتزامات المتعاقدين وسبب اختلال التوازن بينهما لا يمكن اعتباره حادثاً استثنائياً يبرر تطبيق نظرية الظروف الطارئة، في حين يرى الفريق الآخر، أن الذي يبرر الأخذ بالنظرية هو أن يؤدي الحادث إلى قلب اقتصاديات العقد، وأن التشريع في حد ذاته يبرر الأخذ بالنظرية المذكورة، وهو لا يختلف عن أي حادث آخر في هذا الإطار¹.

ثانياً: أن يكون الحادث الاستثنائي عاماً

لا يكفي لإعمال نظرية الظروف الطارئة وقوع حادث استثنائي بل يلزم أن يكون عاماً، أي ليس خاصاً ، ولا يشترط لتوافر صفة العمومية في الحادث الاستثنائي أن يشمل الناس جميعهم بل يكفي أن يمس طائفة منهم كالحريق الذي يلتهم حياً أو مدينة في ظروف استثنائية غير متوقعة، وعلى هذا فإذا كان الحادث خاصاً بالمدين أياً كانت فداحته كالموت أو الإفلاس، فلا مجال لتطبيق نظرية الظروف الطارئة، فيجب أن يصيب الحادث المدين من خلال طائفة من الناس².

ويلاحظ أن اشتراط صفة العمومية يتعارض مع الغاية التي شرعت من أجلها نظرية الظروف الطارئة فغاية هذه النظرية هي تحقيق العدالة التي تملي رفع الإرهاق عن المدين، فهي إذا خاصة بالمدين المرهق فإذا تقيّد الحادث الاستثنائي بشرط العمومية، امتنع تحقيق

¹ عصمت عبد المجيد بكر، نظرية الظروف الطارئة ودور القاضي في تطبيقها، دار الحرية للطباعة والنشر، بغداد، 1993، ص 31.

² قصابي عبد القادر، المرجع السابق، 135.

العدالة في حالات كثيرة، وقد يكون الحادث الاستثنائي في هذه الحالات عاماً، وبذلك يضيق نطاق تطبيق النظرية، وتفقد كثيراً من معناها¹.

ثالثاً: أن يكون الحادث غير متوقع ولا يمكن تفاديه

يلزم أن يكون الحادث غير متوقع الحدوث وغير ممكن دفعه، فإذا كان الحادث متوقعاً أو غير متوقع ولكن يمكن تفاديه فلا تنطبق النظرية²، ولا يكفي لانطباق النظرية أن يكون المتعاقد نفسه لم يتوقع أن يطرأ الحادث الطارئ وإنما يجب ألا يكون بوسع الرجل العادي أن يتوقع حدوثه ن فمعيار التوقع ليس شخصياً وإنما معيار موضوعي، ولهذا فإنه لا يجوز للمتعاقد أن يطالب بتعديل العقد بسبب حادث لم يتوقع وقت التعاقد حصوله، ما دام الرجل العادي كان يمكنه توقعه، ويلاحظ أخيراً أنه لا أثر للحادث الطارئ إذا كان في إمكان المدين أن يتفادى نتائجه، فالمدين ملزم بأن يتوقع ما يمكن تجنبه حرصاً على الوفاء بالتزامه فإن لم يفعل فلا يجوز له أن يتحجج بأن الظرف كان طارئاً واستثنائياً ولو كان غير متوقع الحدوث³.

رابعاً: يلزم أن يقع الحادث بعد إبرام العقد وقبل تمام تنفيذه

إن السمة الأساسية التي يتصف بها الحادث الذي يجيز تطبيق نظرية الظروف الطارئة هو أن يكون طارئاً؛ بمعنى أن يقع بعد إبرام العقد، وقبل تمام تنفيذه، فإن كان الحادث قد وقع قبل إبرام العقد، ما نهض سبباً لتعديل آثاره، إذ المفروض هنا أن المتعاقدين قد علما به، وارتضيا العقد على اعتبار وجوده، وكذلك لا تنطبق النظرية إذا كان الحادث قد وقع بعد تنفيذ العقد بالنسبة إلى كل آثاره، فإن كان العقد، عند وقوع الحادث قد تم تنفيذه بالنسبة إلى بعض آثاره دون بعضها الآخر، سرت النظرية بالنسبة إلى القدر الذي لم يتم تنفيذه، مع ملاحظة أنه إذا تراخي المدين في الوفاء بالتزامه إلى ما بعد وقوع الحادث راجعاً إلى تقصيره فإنه لا يفيد من نظرية الظروف الطارئة، لأنه لا يحق للمدين أن يفيد على حساب دائن من خطأ يكون قد ارتكبه إزاءه، وكذلك لا يجوز أعمال النظرية إذا كان وقوع الحادث الطارئ بعد منح نظرة الميسرة من القاضي⁴.

¹ قصابي عبد القادر، المرجع السابق، 135.

² المرجع نفسه، ص 135

³ حمدي عبد الرحمان، الوسيط في نظرية الالتزام، نظرية العقد والإرادة المنفردة، دار النهضة العربية، 1999 ص 494

⁴ عبد الفتاح عبد الباقي، موسوعة القانون المدني، نظرية العقد والإرادة المنفردة، 1984، ص 549.

خامساً: أن يترتب على الظروف الطارئ الإرهاق في تنفيذ الالتزام

يشترط لتطبيق نظرية الظروف الطارئة أن يترتب عليها أن يصبح تنفيذ الالتزام مرهقاً بالنسبة للمدين والإرهاق غير الاستحالة، فهذه الأخيرة تؤدي فسخ العقد تلقائياً، أما في حالة الإرهاق فإن التنفيذ ممكن ولكنه يكلف المدين خسارة فادحة على نحو يخل بالتوازن المالي للعقد، ولذلك فإن هذا الإرهاق لا يتحقق إذا كان التنفيذ قد أصبح أكثر تكلفة فقط من ذي قبل أو كانت الخسارة الناجمة عنه معتادة مما يجري التعامل فيه وبالتالي لا يعد إرهاقاً للمدين مجرد ارتفاع الأسعار أو هبوطها وفق ما جرى عليه السوق والتعامل¹.

وشرط الإرهاق هو أهم الشروط الواجب توافرها لإمكان تطبيق نظرية الظروف الطارئة فهذا الشرط هو الذي ينقل النظرية من الميدان النظري إلى الميدان التطبيقي والعملي وهو أول ما يهتم القاضي بدراسته والتحقق من توافره، وهو الشرط الوحيد من بين الشروط المطلوبة لتطبيق هذه النظرية الذي ينتج عن العقد نفسه، أما بقية الشروط الأخرى فخارجة عن نطاق العقد، فالحادث الطارئ وكونه استثنائياً وعماماً وغير متوقع الحدوث كل هذه الأمور لا علاقة للعقد بها، إلا من حيث الأثر الذي تحدثه في هذا العقد، وهذا الأثر هو صعوبة تنفيذ الالتزام محل العقد الذي يؤدي إلى إرهاق المدين بتنفيذ هذا الالتزام وتهديده بالخسارة الفادحة بحيث يختل التعادل الذي كان موجوداً عند إبرام العقد بين الالتزامات المتقابلة الناشئة عن العقد، فيصبح تنفيذ التزام أحد المتعاقدين مرهقاً له ومربحاً للمتعاقد الآخر بنفس درجة الإرهاق فكما زاد إرهاق هذا المتعاقد زاد تبعاً له ربح المتعاقد الآخر مما يضطر المتعاقد المرهق إلى طلب تدخل القاضي استناداً إلى نظرية الظروف الطارئة².

ويلاحظ من ناحية أولى أن الإرهاق المشار إليه يقاس بمعياري موضوعي لا شخصي، وبالتالي فلا ينظر فيه إلى درجة قدرة المدين الشخصية على تحمله أو عدم تحمله، بل ينظر في شأنه إلى قدر الخسارة في ذاتها وهل تدخل في حدود المألوف أو تتجاوزه، ويعتبر هذا التحديد نتيجة منطقية لمفهوم نظرية الظروف الطارئة ذاتها، فهذه النظرية تقوم على حماية التوازن الاقتصادي للعقد أي إبقاء اقتصادياته قائمة بقدر الامكان وفق منظور وقت التعاقد، ومن ناحية ثانية، فإنه يترتب على المنطق السابق ألا يدخل في الاعتبار أي عنصر يتعلق

¹ حمدي عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 494.

² قصابي عبد القادر، المرجع السابق، 137.

بثروة المدين أو حالته الاقتصادية فلا فرق في الاستفادة من النظرية، بين مدين واسع الثراء وغيره، أو بين فرد ودولة، أو منشأة مالية ضخمة فقد تستفيد من هذه النظرية مثلاً الدولة أو شركة واسعة الثراء، فالعبرة هي باقتصاديات العقد وما طرأ عليها من خلل واضح نتيجة الظروف الطارئ، وإذا توجب، عند تقدير شرط الإرهاق عدم الاعتداد بظروف المدين أو الدائن الشخصية فإنه يلزم على النقيض من ذلك الاعتداد بظروف الصفقة ذاتها كما إذا صدر قانون يعوض المدين عن الخسارة التي لحقت من جراء الحادث الطارئ¹.

الفرع الثالث: علاقة نظرية الظروف الطارئة بالنظام العام

إنّ تطبيق نظرية الظروف الطارئة من النظام العام فلا يجوز الاتفاق مقدماً على استبعاد تطبيقها ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك، هذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري غير أن هذا الاتجاه لا نجده في القانون المدني الفرنسي حيث اتجه الفقه إلى اعتبار أنّ نظرية الظروف الطارئة ليست من النظام العام، تعد نظرية الظروف الطارئة أداة تشريعية في يد القاضي لمنع التعسف في السيطرة التعاقدية، فالدائن الذي يطالب مدينه بتنفيذ التزام أصبح مرهقاً له ويهدده بخسارة فادحة نتيجة الظروف الطارئة وغير المتوقعة إنما يتعسف في الوضع المسيطر الذي أوجدته فيه هذه الظروف تجاه المتعاقد معه ولاشك أن تدخل القاضي بتعديل العقد في هذه الحالات هو الذي يحول دون تعسف الدائن في سيطرته الناشئة عن الظروف المستجدة، ولذلك نص المشرع الجزائري في المادة 101 من قانون المدني، على أنه إذا توافرت شروط تطبيق نظرية الظروف الطارئة جاز للقاضي أن يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول ولا يجوز الاتفاق على ما يخالف ذلك².

وبناءً عليه فإن أعمال نظرية الظروف الطارئة، متى توافرت شروطها، يتعلق بالنظام العام بمعنى أنه لا يجوز الاتفاق في العقد على استبعاد تطبيقها وهو أمر يرتبط بالاستقرار العقدي والاقتصادي مما يستهدف حماية المدين برفع الإرهاق عن كاهله والذي يبطل هو الاتفاق مقدماً على استبعاد تطبيق النظرية، أما بعد وقوع الحالات الطارئة حيث تختفي شبهة الضغط على المدين فيجوز له النزول عن التمسك به، ولكن هل معنى تعلقها بالنظام العام أنه للقاضي أن يطبقها من تلقاء نفسه دون طلب المدين؟ تبدو هنا أهمية استخدام المشرع لكلمة "

¹ قصابي عبد القادر، المرجع السابق، 137.

² محمد حسام محمود لطفي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام الفاهرة، 2002، ص 209.

الفصل الثاني: إعفاء مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن

جاز للقاضي " فالجواز لا يقصد به أن للقاضي سلطة تقديرية في إعمال النظرية أو عدم إعمالها بالرغم من توافر شروطها وانما يقصد أن القاضي لا يطبقها إلا إذا تمسك بها المدين فلا يجوز للقاضي أن يطبقها من تلقاء نفسه¹.

يلتزم مسير الموانئ بمجموعة من المسؤوليات تجاه مالكي ومستغلي السفن من بينها تهيئة الظروف الملائمة لضمان سلامة الملاحة داخل الميناء من صيانة المرافق البحرية وتوفير خدمات الإرشاد والقطر، إضافة الى تطبيق القوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحة البحرية، كما يجب على مسير الموانئ توفير المعدات والخدمات اللازمة لتسهيل عمليات الشحن والتفريغ، كما يتوجب يجب على مسير الموانئ اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لحماية البضائع من السرقة والتلف وتقديم مجموعة من الخدمات للمستثمرين، بالإضافة إلى ذلك، يتحمل مسير الموانئ مسؤولية تعويض مالكي ومستغلي السفن عن أي أضرار تلحق بهم نتيجة لإهماله أو تقصيره، وعليه احترام القوانين والأنظمة الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية، والتعاون مع الجهات المعنية الأخرى لضمان حسن سير العمل في الميناء.

¹ حسام الدين كامل الأهواني: النظرية العامة للالتزام، ج1، المجلد الأول، المصادر الإرادية، ط3، 2000، ص 431.

الختامة

خاتمة

تلعب الموانئ دور مهم في الاقتصاد الوطني والمبادلات التجارية الدولية، ولذلك كان على الدول مراعات تنظيمها بشكل مستمر، وحتى تسير الأمور بشكل جيد، كان على الدول سن قوانين مشتركة لوضع أسس المسؤولية التي تقع جراء الأضرار التي يمكن ان تقع من حين لآخر، والتي من الممكن ان تؤدي الى خسائر فادحة، ومن بين هذه القوانين التنظيمية تطرقنا الى البحث والدراسة حول مسؤولية مسيري الموانئ اتجاه مالكي ومستغلي السفن.

وقد بينا في مذكرتنا هذه عدة جوانب لمسؤولية المسيرين اتجاه مالكي ومستغلي السفن، وقد توضح من خلال دراستنا أن هذه المسؤولية لا تقع فقط بمجرد دخول السفينة حيز الميناء الا إذا اتبعت الارشادات المتعلقة بالميناء واوامر المسيرين، والا فهذه المسؤولية تسقط وترجع على قبطان السفينة، ويتحمل مالك السفينة الأضرار اللاحقة بالغير.

مما سبق وعلى ضوء ما تطرقنا له في دراستنا توصلنا إلى بعض النتائج يمكن حصرها في أن لمسيري الموانئ مسؤوليات كبيرة خاصة من ناحية مالكي السفن، لكونهم المتأثرين في حالة وجود اضرار، وعليه يجب مراعات السلامة العامة والخاصة للسفينة ولطاقم السفينة بدأ من دخولهم حيز حدود الميناء، وأن المشرع الجزائري تطرق بعدة نصوص حول المسؤوليات الناتجة الحوادث وبما في ذلك القوة القاهرة والظروف الطارئة.

ونختم ببعض التوصيات التي استنتجناها من هذا البحث:

- على مسيري الموانئ مراجعة اعمال الصيانة الشكلية في كل حدود الميناء لتفادي الكوارث الناتجة عن أي اضرار سابقة او يمكن ان تحدث جراء قوة القاهرة.
- على مسيري الموانئ التأكد من تطبيق جميع الارشادات داخل الميناء.
- على مسيري الموانئ التقيد بتسهيل عمليات الحركة وبسط السلطة على جميع مستخدمي الميناء لتفادي الكوارث الناتجة عن الاعمال غير المدروسة.

قائمة المراجع

والمصادر

المصادر:

أولاً: الأوامر

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 20 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.
2. الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29، صادرة في 21 ربيع الثاني 1397 الموافق ل 10 أبريل 1977.

ثانياً: قوانين

1. الفقرة 1 من المادة 4، الجريدة الرسمية، العدد 02، الصادر بتاريخ 15 يناير 2006.
2. المادة 06 الفقرة 01 من إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية.
3. المادة 06 من إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية.
4. المادة 08 الفقرة 01 من إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية.

ثالثاً: المراسيم

1. المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية رقم، 01 الصادرة بتاريخ 06 / 01 / 2002.
2. المرسوم التنفيذي 06-08، المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1426 الموافق 9 يناير سنة 2006.

المراجع:

أولاً: الكتب

1. أنور سلطان، الموجز في النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، بيروت، 1983.
2. حسام الدين كامل الأهواني: النظرية العامة للالتزام، ج1، المجلد الأول، المصادر الإرادية، ط3، 2000.

3. حمدي عبد الرحمان، الوسيط في نظرية الالتزام، نظرية العقد والإرادة المنفردة، دار النهضة العربية، 1999.
4. خليل أحمد حسن قتادة، الوجيز في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات، الجامعية، الجزائر، 1994.
5. زكريا سرايش، مصادر الالتزام "العقد والإرادة المنفردة"، دار هومة، الجزائر، 2013.
6. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة 03، 2012.
7. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار ثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة 05، الأردن، 2011.
8. عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005.
9. عبد الفتاح عبد الباقي، موسوعة القانون المدني، نظرية العقد والإرادة المنفردة، 1984.
10. عصمت عبد المجيد بكر، نظرية الظروف الطارئة ودور القاضي في تطبيقها، دار الحرية للطباعة والنشر، بغداد، 1993.
11. القاضي فريد الزغبى، الموسوعة الجزائرية، ج 3، دار صادر، بيروت، لبنان، دون طبعة.
12. كمال حمدي، القانون البحري السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إستغلال السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر والإرشاد، ط2، الناشر منشأة المعارف، مصر، 2000.
13. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر. 1977.
14. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة مع قواعد هامبورج، دار المعارف، الإسكندرية، 2003.
15. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني والثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2005.
16. محمد حسام محمود لطفي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام القاهرة، 2002.
17. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1990.
18. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، 2011.

19. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، 2011.
20. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، 2011.
21. محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013.
22. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر، عنابة، 2006.
23. مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005.
24. هاني دويدار، الوجيز في قانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية مصر، 2001.

ثانيا: المجالات

1. بن عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد الثاني 2014.
2. بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد الثاني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2014.
3. بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 02، 2014.
4. حوباد حياة، دور مقاول التشوين في ميناء، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد الخامس.
5. زكراوي حمودي، الأشخاص البريون للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد 05، 2019.
6. طيب إبراهيم ويس، الجرائم الماسة بالأمن والسلامة المينائية، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد السادس، العدد 01، جامعة جيلالي ليايس - سيدي بلعباس، الجزائر، 2020.

7. عباس سامية، دعوى التعويض عن أضرار التصادم البحري تعليق على قرار المحكمة العليا رقم 593110 بتاريخ 2009/09/09 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية) المنشور في العدد الثاني، مجلة المحكمة العليا، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية— المجلد: 58 العدد 04، 2009.
8. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الالتزام، 2007.
9. غفرة حياة، عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري، الجزائري، مقال منشور في مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 10، 2017.
10. قماز ليلي بعض مظاهر المسؤولية الجنائية لربان السفينة، مجلة العلوم القانونية والادارية والسياسية، العدد السابع، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، سنة 2009 .
11. الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، محمد بن أحمد مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 03 العدد 03، السنة 2001.
12. الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، النهائيات المينائية، نهائي الحاويات، مفاهيم قانونية جديدة، مجلة الندوة للدراسات، القانونية، العدد السادس، سنة 2016.
13. المادة 812 من القانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01-2018.
14. ماروك جميلة، الاستغلال المينائي ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2002.
15. المجلة القضائية الجزائرية، رقم 1997/2 و 1993/3.
16. هشام صالح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري " ميناء أم قصر " الواقع والأفاق المستقبلية- دراسة حالة، مقال منشور في مجلة كلية التربية الأساسية الجامعية المستنصرية، العدد 73، 2013.

ثالثا: مذكرات

1. حفيري أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة ماجستير، تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، وهران 2018.

2. قصابي عبد القادر، نظرية الظروف الطارئة وأثرها على تنفيذ الالتزام التعاقدية، مخبر القانون والمجتمع، جامعة أحمد دراية، أدرار، الجزائر، 2018.
3. هلال العيد، نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2011.

رابعاً: مراجع بالأجنبية

1. Gabrielle boyer, la responsabilité des gestionnaires de ports maritimes à l'égard des propriétaires et exploitants de navires, université d'aix-marseille faculté de droit et de science politique centre de droit maritime et des transports, mémoire pour l'obtention du master ii droit maritime et des transports, 2014.
2. Pierre bonassies, christian scapel, droit maritime, op.cit., n° 1079, p. 688. ; r. Rodier, traite général de droit maritime, affrètement et transport, tome 2, n° 633.
3. Soufyane mahsas, les régimes de responsabilité en matière portuaire (en droit algérien), mémoire pour l'obtention du master 2 droit maritime et des transports, centre de droit maritime et des transports, 2012 .

خامساً: مواقع الكترونية

1. قتيبة الصفدي، القَطْرُ البحري، من موقع الموسوعة العربية: <https://www.arab-ency.com.sy/ency/details/9007>، تاريخ الدخول: 2024/05/26.
 2. الهيئة العامة للإحصاء، تفاصيل مهام مراقب بحري، متاح على موقع: <https://www.stats.gov.sa/ar/job-details/315208>، تاريخ الدخول: 2024/05/26.
- سادساً: مراجع أخرى

1. تقرير أعدته أمانة الأونكتاد نيويورك وجنيف الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد، استعراض النقل البحري، 2011.
2. الممارسات - الجيدة في تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في الدول الأعضاء في الإسكوا، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الأمم المتحدة، نيويورك 2007.

الفهرس

- 1 مقدمة
- 4 الفصل الأول: الإقرار بمسؤولية هيئة إدارة الميناء تجاه مالكي ومستغلي السفن
- 6 المبحث الأول: المسؤولية الناتجة عن اضرار الخدمات المقدمة للسفن
- 6 المطب الأول: المسؤولية الناشئة عن الخدمات التي تلحق السفينة
- 6 الفرع الأول: المسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد
- 11..... الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن عملية القطر البحري
- 13..... الفرع الثالث: المسؤولية الناشئة عن التموين والقيادة
- 15..... المطب الثاني: المسؤولية الناشئة عن الخدمات الفنية للسفينة
- 15..... الفرع الأول: المسؤولية الناشئة عن المناولة والتشوين
- 20..... الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن عملية تخزين البضائع وشحنها
- 23..... الفرع الثالث: المسؤولية الناشئة عن ورش الإصلاح والصيانة
- 24..... المبحث الثاني: مسؤولية مسيري الموانئ المترتبة عن ممارسة مهام عامة
- 24..... المطب الأول: المسؤولية الناشئة بسبب ممارسة سلطات الشرطة المينائية
- 24..... الفرع الأول: خطأ من سلطة شرطة الميناء
- 27..... الفرع الثاني: خطأ من إدارة دخول وخروج السفن
- 28..... الفرع الثالث: الفحص الخاطئ لعمليات رسو السفن
- 31..... المطب الثاني: المسؤولية الناشئة عن الأشغال المينائية العمومية
- 32..... الفرع الأول: الأضرار الناتجة عن خصائص المنشأة
- 34..... الفرع الثاني: الأضرار الناتجة عن عدم صيانة المنشأة
- 35..... الفرع الثالث: الأضرار الناشئة عن الخلل في الصيانة العادية للمنشآت
- 37..... الفصل الثاني: إعفاء مسيري الموانئ من المسؤولية تجاه مالكي ومستغلي السفن

39	المبحث الأول: خطأ الربان أو طاقم السفينة
39	المطلب الأول: السلطات المخولة لربان السفينة
39	الفرع الأول: السلطات الفنية لربان السفينة
41	الفرع الثاني: سلطة التأديب وتوقيع العقاب
42	الفرع الثالث: سلطات الربان كضابط شرطة قضائية
46	المطلب الثاني: مسؤوليات ربان السفينة
46	الفرع الأول: مسؤولية الربان عن خطأ قيادة السفينة
48	الفرع الثاني: مسؤولية التصيرية لربان السفينة
50	الفرع الثالث: المسؤولية الناتجة عن عدم حيطة ربان السفينة
	المبحث الثاني: القوة القاهرة والظروف الطارئة كسبب لإعفاء مسيري المواني من مسؤولية
51	في مواجهة مالكي ومستغلي السفن
51	المطلب الأول: تحديد مفهوم القوة القاهرة
52	الفرع الأول: تعريف القوة القاهرة
53	الفرع الثاني: شروط القوة القاهرة
54	الفرع الثالث: آثار القوة القاهرة
55	ثانياً: يتعلق بوجود اختلاف في المعنى بين "جاز افتراض مسؤولية
55	المطلب الثاني: تحديد مفهوم نظرية الظروف الطارئة
56	الفرع الأول: تعريف نظرية الظروف الطارئة
60	الفرع الثاني: خصائص نظرية الظروف الطارئة
64	الفرع الثالث: علاقة نظرية الظروف الطارئة بالنظام العام
67	خاتمة
68	قائمة المراجع والمصادر