

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



كلية الحقوق

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المرفئية
عقد القطر في القانون البحري الجزائري

تحت إشراف:
الدكتور حدوم كمال

من إعداد الطالب:
بلقاسم حبيب

تم عرضها ومناقشتها في جلسة علنية بتاريخ: / /

أمام لجنة المناقشة المؤلفة من السادة:

أستاذ التعليم العالي جامعة وهران	رئيسا	تراري تاني مصطفى
أستاذ التعليم العالي معهد بوسماعيل	مقررا	حدوم كمال
أستاذة التعليم العالي جامعة وهران	عضو مناقشا	زناكي دليلة

السنة الجامعية 2012-2011

إهداء

إلى أهل الفضل
إلى كل من علمني
إلى كل من رباني
إلى روح والدي
رحمة الله عليه
إلى أمي
إلى عائلتي
إلى السيد: عمارة حبيب
إلى زوجتي ريم وبنتي سيرين
إلى أصحابي وكل أحبائي
إلى أستاذي الدكتور: حدوم كمال
وأستاذتي الدكتورة : بوخاتمي فاطمة الزهراء
إلى الحاج أخي وصاحبي
والى
كل عامل بالجامعة
والقائمين عليها
إلى كل من ساهم في وصول هذا العمل
وشكر خاص للأستاذة بخاتمي فاطمة الزهراء
على كل ما قدمته إلى دفعة
ماجستير القانون البحري

الفهرس

إهداء

01..... المقدمة

الفصل الأول: تكوين عقد القطر البحري

13..... المبحث الأول: المقصود بعقد القطر البحري

15..... المطلب الأول: تعريف عقد القطر البحري وتحديد خصائصه

15..... أ/ تعريف عقد القطر البحري

22..... ب/ خصائص عقد القطر البحري

22..... أولاً/ عقد القطر البحري من العقود الرضائية

24..... ثانياً/ عقد القطر البحري من عقود المعاوضة

26..... ثالثاً/ عقد القطر البحري من العقود التجارية

27..... رابعاً/ عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص

28..... خامساً/ عقد القطر البحري من العقود الملزمة لجانبين

30..... سادساً/ عقد القطر البحري هو عقد فوري

31..... ج/ علاقة عقد القطر البحري بما يشابهه من عقود

39..... المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري

40..... أولاً/ عقد القطر عقد نقل

41..... ثانياً/ عقد القطر عقد إجازة خدمات

41..... ثالثاً/ عقد القطر عقد إجازة عمل

43..... المبحث الثاني: التنظيم القانوني لعقد القطر البحري

43..... المطلب الأول: الإطار القانوني لعقد القطر البحري

43..... أ/ التطور التاريخي لممارسة نشاط القطر البحري

45..... ب/ النصوص المنظمة لنشاط القطر البحري

48..... المطلب الثاني: تحرير نشاط القطر البحري

48..... أ/ رفع احتكار سلطة الميناء لخدمة القطر البحري

50..... ب/ شروط وكيفيات تحرير الاستغلال

الفصل الثاني: تنفيذ عقد القطر البحري

55..... المبحث الأول: التزامات الأطراف في عقد القطر البحري

55..... المطلب الأول: إدارة عملية القطر البحري

57..... أ/ إدارة عملية القطر داخل الموانئ

60..... ب/ إدارة عملية القطر خارج الموانئ

65..... المطلب الثاني: الالتزامات الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري

66..... أ/ التزامات أطراف عقد القطر البحري

66..... أولاً/ التزامات مجهز القطر

66..... 1- تقديم القاطرة

67..... 2- تنفيذ العمليات

69..... ثانياً/ التزامات مجهز المقطورة

70..... ب/ مكافأة خدمة القطر البحري

73	المبحث الثاني:المسؤولية في عقد القطر البحري
73	المطلب الأول: سريان عقد القطر البحري وإثباته
73	أ/ حدود عقد القطر البحري
73	أولاً/ نطاق المسؤولية في عقد القطر البحري
75	ثانياً/ الاتفاق على خدمة القطر
75	ب/ إثبات عقد القطر البحري
82	المطلب الثاني/ مسؤولية أطراف عقد القطر البحري
82	أ/ المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري
83	1/ المسؤولية الناشئة عن القطر البحري داخل الميناء
85	2/ المسؤولية الناشئة عن القطر البحري خارج الميناء
92	ب/ تقادم الدعوى الناشئة عن عقد القطر البحري
92	1/ أساس التقادم
93	2 / الأشخاص الذين يمكنهم التمسك بالتقادم
93	3/ صفة النظام العام للتقادم
94	4 / وقت بداية التقادم وانقطاع مدة التقادم
95	5 / المقصود برفع الدعوى المسؤولية
95	6/ دعوى الرجوع

مقدمة:

يمثل البحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم بأسره ويرجع السبب في تلك الأهمية إلى كونه ليس فقط وسيلة جوهرية للتعارف والاتصال بين الشعوب وإنما أيضا جسر ضخم للتجارة ومخزن هائل للثروات والموارد الطبيعية ، وهو الشيء الذي أوجد ما يعرف بالملاحة البحرية وفقا للشكل الموجود الآن إلى جانب الملاحة المساعدة.¹

أن الحديث عن القطر البحري كنشاط من نشاطات الملاحة البحرية يقودنا بالضرورة إلى التعرض أولا إلى الملاحة البحرية، التي يقصد بها فن أيجاد موقع السفينة وقيادتها بأمان من مكان إلى آخر.

وهو الشيء الذي تطور مع مرور الزمن من حضارة إلى أخرى ونظرا للدور الذي تلعبه الملاحة البحرية في النشاطات التجارية والمدنية، عرفة هذه الأخيرة تطورا في النصوص المنظمة لمختلف أشكال الملاحة البحرية المتعددة بداية من النقل البحري وإلى غاية النشاطات التي تتم في الميناء وكل ما يتعلق بالسفينة.

ولعل أهم الإنجازات التي عرفها التشريع البحري هو إبرام أشهر المعاهدات البحرية كمعاهدة بروكسل لعام 1978 ومعاهدة هامبورغ لعام 1924 وعدد من المعاهدات البحرية الأخرى الخاصة بمجالات محددة كالنقل والتلوث البحري والمسؤولية ...

كما عمد التشريع الوطني إلى العمل على مسايرة كل النصوص والقوانين الدولية التي تنظم الملاحة البحرية وهو الشيء الذي نلمسه في القانون البحري الجزائري وبالخصوص فيما يتعلق بالملاحة البحرية المساعدة.

كما أن محيط الملاحة البحرية له خصوصية طغت على نصوصه القانونية التي تعني تنظيم نشاطاته من خلال ما يلي:

فمن ضمن ما يحويه المحيط البحري بمجمل معانيه بداية من الميناء الذي ترسو به السفن وتتم عليه مختلف النشاطات المرتبطة بالبحر كالمناولة والتشوين. وإلى غاية المياه الداخلية التي يتم بها نشاط الملاحة البحرية الساحلية وهي التي تجري على طول السواحل

¹ محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية 2011. ص 05.

وعلى بعد لا يتجاوز 20 ميلا. و بعد ذلك الملاحة المفتوحة وتجري في جميع البحار والمحيطات وهيا ملاحه دولية.

وتنقسم الملاحة البحرية من حيث موضوعها إلى ملاحه بحرية رئيسية و ملاحه بحرية مساعده و إلى نوع آخر من الملاحة يطلق عليه الملاحة عامة.

و الملاحة الرئيسية هي تلك الملاحة البحرية التي يمارس من خلالها وجه من أوجه استغلال البيئة البحرية، وتتمثل صورها في الملاحة التجارية لنقل الأشخاص أو البضائع وملاحه الصيد، هذه الأخيرة التي لا تعد من الأعمال التجارية ومع ذلك تخضع لأحكام القانون البحري لأنها ملاحه تتم في البحر¹

ويجب كذلك التمييز بين الصيد الكبير الذي يتم في أعالي البحار وبين الصيد الصغير الذي يتم في المياه الإقليمية للدولة والذي يدخل ضمن مفهوم الملاحة البحرية الرئيسية إلى جانب نوع آخر من أنواع الملاحة يطلق عليه ملاحه النزهة كملاحه بحرية، والتي تار النقاش بشأن خضوعها للقانون البحري.²

وأخيرا ملاحه البحث العلمي والتي هي من ضمن أنواع الملاحة البحرية.³

ومن ذلك مارست المجتمعات البحرية من خلال كل ذلك استغلال محيط الملاحة البحرية على اختلاف أشكالها وفي كل وجه من الأوجه المتعدده، والتي منها ما يساعد السفن الأخرى في ملاحتها الرئيسية. و تتمثل صور الملاحة المساعده في ملاحه القطر البحري الذي يعمل على تسهيل مهمة السفن في الدخول والخروج من الميناء أو عبر الممرات مثلما هو الحال في بعض الدول، وإلى غاية الرسو الفعلي أو الخروج النهائي من الميناء. إلى جانب ملاحه الإرشاد التي تساعد السفن التي لا تعرف محيط الميناء على الدخول إليه أو الخروج منه دون أن يهدد ذلك سلامة المنشآت البحرية أو سلامة الميناء وكذا سلامة السفينة المقطورة وذلك عن طريق إرشادها للملاحه الآمنة، وهو الشيء الذي

¹ محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية سنة 1987 ط2 القاهرة فقرة 21.

² TSSLE. LA PLAISANCE ET LE DROIT EN 1991 . DROIT MARITIME FRANÇAIS NO 508 SEPT OMBRES 1991 . P 49

³ عرفة المادة 161 من القانون البحري الجزائري الصادر في 1976/10/23 أمر رقم 76/80 المعدل والمتمم أن الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة سفن.

لا نجده عند من لا يعرف الميناء الذي سيرسو إليه، وذلك راجع إلى استحالة معرفة السفن التي تبحر في مختلف أقطار العالم لطبيعة كل ميناء من الموانئ البحرية.

وملاحة الإرشاد تتم بتمكين السفينة بملاح يقوم بالإرشاد عن طريق صعوده على ظهر السفينة وتمكنه بكل المعلومات اللازمة حول السفينة من قبل ربانها وذلك بصفة إجبارية، ليعمل على تأمين دخولها أو خروجها من الميناء.

وهذا النوع من الملاحة المساعدة يكون إلزامياً على السفن عكس القطر البحري، إلى جانب ملاحة الإنقاذ التي تعد هي الأخرى من الملاحة المساعدة والتي تشترك مع القطر في عدد من المواصفات تجعل منه عملية إنقاذ بحري لكن مع توافر شرط الخطر، أي أن القطر يتحول إلى إنقاذ بحري، وهذا إذا كانت السفينة المقطورة معرضة لخطر الغرق وهلاك ما فيها. ومن ضمن أشخاص الملاحة البحرية المساعدة هناك الأشخاص البحريون مثلما هو الحال بالنسبة إلى مجهز القطر البحري¹

وهذا إلى جانب مجهز الإرشاد الذي يكون ملتزماً بتقديم الخدمة بعد طلب السفينة التي تريد دخول الميناء عن طريق رفع الإشارة الخاصة على ساريتها التي تدل على طلب الإرشاد في العرف البحري، أو يكون هذا الطلب عن طريق اللاسلكي.²

أن لعملية القطر البحري أهمية بالغة من خلال مساعدة السفن على الدخول والخروج من الميناء وتسهيل عمليات المناورة داخله إلى حين الرسو إلى الرصيف أو الابتعاد عنه، وأن افترضنا أن السفينة المقطورة استعملت قدرتها الذاتية لدخول أو الخروج من الميناء فقد يسبب ذلك أضرار بالغة وجسيمة.

كما أن عملية القطر لها من الأهمية حسب ما سنتعرض إليه بحيث قد تكون العائمات المقطورة محتوية على مواد أو بضائع خطيرة وهو الشيء الغالب في المبادلة البحرية دخولا وخروجاً من محيط الميناء، وبدون الاستعانة بخدمة القطر قد ينجم عن الحوادث التي تقع بسبب التصادم أو خطأ ما وقوع أضرار تعود سلباً على أمن الميناء والسلامة البحرية

¹ على البارودي، مبادئ القانون البحري. منشآت المعارف الإسكندرية. 1983 ف 6.

² كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية سنة 2004 ص 274.

داخله، خاصة إذا علمنا أن ما قد ينجم عن الأضرار التي تحدث بسبب التلوث البحري
بالزيت مثلاً يفوق تكلفة عدد كبير من خدمات القطر ولفترة طويلة.¹

وهو الشيء الذي دفع بعدد من الموانئ إلى اشتراط القطر البحري لدخول الميناء على
السفن التي تريد الرسو داخله ليكون بالنسبة إليها عقد إجبارياً، أو بمفهوم آخر عقد إذعان
في عرف القانون المدني. في حين أن الأصل هو عدم إجبارية القطر البحري كخدمة
تخضع فقط لطلب السفينة المقطورة حين دخولها إلى الميناء أو تأهباً للخروج منه.²

وفي المجال البحري لا يكون القطر على صورة واحدة، فقد يمثل القطر العمل المادي
الذي به يتم انقاد السفينة المعرضة للخطر وذلك بقطرها إلى منطقة أمنة. وقد تتدخل سفينة
القطر لمساعدة السفينة المقطورة على القيام بالمناورة اللازمة لدخول الموانئ أو الخروج
منها أو للمرور بالقنوات وهو الأمر الذي نجده لدى بعض الدول.³

وفي هذا الفرض لا تنعدم القوة المحركة للسفينة المقطورة وإنما يقتصر الأمر على
الاستعانة بقوة سفينة القطر المحركة لتوجيهها في تلك المناورات.⁴

وبهذا الشكل تظهر السفينة المقطورة - بعد تخليها عن آلية دفعها وحركتها الملاحية
إلى جانب السفينة المقطورة المكلفة بموجب خدمة القطر- كأنها سفينة واحدة.

وقد يكون القطر وسيلة لنقل منشآت الموانئ العائمة من ميناء إلى آخر كالرافعات و
المواعين والصنادل، وهذه المنشآت لا تتوافر لها قوة محرك ذاتية⁵

والقانون البحري الجزائري أشار إلى موضوع القطر البحري كنشاط من النشاطات
المينائية في الباب السادس تحت عنوان القطر وهذا في المواد من 860 إلى غاية 872
من الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976

¹ وفي مفهوم بعض المعاجم البيئية يرف التلوث أنه التدهور المتزايد للعناصر الطبيعية بتفريغ النفايات من كل نوع والتي
تؤثر على التربة والبحر والجو والمياه على نحو يجعلها شيئاً فشيئاً غير قادرة على أداء دورها.

كمال حمدي ، أشخاص الملاحة البحرية 2004 ص 293. فيما يتعلق بسلامة الموانئ.

² كمال حمدي .أشخاص الملاحة البحرية 2004 ص 296.

³ إيمان فتحي حسن الجميل ، المساعدة البحرية سنة 2011 ص 93.

⁴ إيمان فتحي حسن الجميل.المساعدة البحرية سنة 2011 ص 93

وذلك أن استعانة السفينة التي تعتمد إلى دخول الميناء أو الخروج منه بخدمة القطر البحري يدفعها إلزاماً إلى الاستغناء
عن قدرتها الملاحية لتصبح هيكلًا يطفوا على سطح البحر ، وبعد ربطها بالكبلات بسفينة القطر لتظهر في ما بعد سفينة
القطر والسفينة المقطورة كأنهما سفينة واحدة وهو ما دفع بعض الباحثين إلى اعتبار عملية القطر البحري ليست سوى عقد
نقل ليس إلا.

⁵ كمال حمدي، المرجع السابق ص 293.

والمعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق لـ 25 يونيو سنة 1998 والمتضمن القانون البحري.¹

ولأن القطر البحري يجري بالميناء لبد من التعرض لمفهوم الميناء، هذا الجزء الهام في حلقة المنظومة البحرية والذي يختلف في مفهومه عن المرفأ الذي يقصد به المسطح البحري العميق بالدرجة التي تأهله لاستقبال السفن والمحمي. أما حماية طبيعية أو حماية صناعية عن طريق مد جزء أو لسان صناعي من الأرض صوب البحر ، وتتسم مياه المرفأ بالهدوء الذي يكفل دخول السفن ومغادرتها في أمان تام بالإضافة إلى تجنبها احتمالات الارتطام المتكرر بجدار الرصيف الذي ترسو عليه أثناء تواجدها بالميناء²

ومفهوم الميناء أشمل حيث يتألف من النطاق الذي يحتضن المرفأ وضمن كل مستلزمات عمليات الشحن والتفريغ من الأرصفة وروافع ومستودعات ومخازن وخطوط حديدية ومباني والإدارة والتشغيل والمتابعة إلى غاية ذلك من متطلبات الإدارة والخدمات البحرية المرتبطة بالميناء، ومعنى ذلك أن أي ميناء في العالم لبد أن يضم مرفأ سواء كان طبيعياً أو اصطناعياً وفي المقابل ليس من الضروري أن يستغل كل نطاق بحري يصلح كمرفأ بتشبيد الميناء حوله. وبتعبير آخر يمكن أن توجد مرافئ طبيعية في العالم بدون موانئ في حين لا يوجد ميناء في العالم بدون مرفأ.

وما يعنينا هو الموانئ البحرية التجارية حيث يكون الميناء هو البلد أو مكان حماية السفن أثناء تراكبها. وتكون عادة مجهزة بأحدث المنشآت ومعدات تداول البضائع من خلال شحنها وتفريغها وتخزينها ومزود بوسائل النقل والاتصالات وقد تتوفر فيه إمكانيات بناء وإصلاح السفن وتوفير متطلبات السفن للسطح ولوازم الماكينات وتموين السفن بالأغذية

¹ لم يكن للقطر أهمية قبل ظهور السفن البخارية ولدى فقد سكتة القوانين البحرية كقانون التجارة العثماني فلم تعالج أحكام هذه المسؤولية . ولم يحدث أن عالجت النصوص الدولية مفهوم القطر البحري ماعدا ما تضمنته النصوص الوطنية المتعلقة بالملاحة البحرية.

ولقد ذهب حكم قضائي صادر عن محكمة بو الفرنسية سنة 1787 إلى القول أن عقد القطر الذي يتم بين السفينتين القاطرة والمقطورة مزيج من النقل ومن أجارة الخدمات وأن النقل أغلب عليه ، ولا يخفي ما يشوب هذا التكيف من غموض. وأن تقدير صفة الرابطة ما بين السفينتين القاطرة والمقطورة يختلف باختلاف الظروف ونوع كل من السفينتين ، وطبيعة القيادة وأن على المحكمة تقدير كل ذلك عن تحديد المسؤولية.

صلاح الدين عبد الطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري. ط1 1982 ص242.

² أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية ط 2009 دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ص 17 وما بعدها.

والوقود، كما يكون مطابق لأحدث أنظمة المعلومات بغرض تسهيل عملياته بكفاءة وفعالية في أقصر وقت ممكن.¹

كما يمكن تعريف الميناء على أنه مكان تلقي وسائل النقل المختلفة لنقل وعبور البضائع للداخل والخارج ، أو هو المرفأ الذي تلجأ إليه السفن للاحتماء من العواصف وعلى وجه العموم يتكون الميناء من عنصرين أساسيين هما:

الأول: واجهة بحرية تشمل مساحة مائية مناسبة محمية طبيعياً أو صناعياً إزاء الظواهر الطبيعية مثل أخطار الأمواج والأعاصير.

ثانياً: مساحة أرضية ممتدة تقام عليها الأرصفة والمخازن وتتخللها معدات التداول ووسائل النقل ومساحة أرضية متصلة بها تدعى الظهر.

ويزيد عدد الموانئ في العالم عن 4000 ميناء تنتشر عبر معظم البلدان المطلة على البحر تتباين فيما بينها من نواحي كثيرة فمثلاً من حيث المساحة التي يشغلها الميناء وحجم البضائع التي يتداولها وكثافة الأيدي العاملة ونوع الإدارة التي تحكمها كما تعتبر الموانئ من المشروعات الاقتصادية التي تحتاج إلى رأس مال كثيف ومن المؤسسات التي تستهدف الربح في المقام الأول وفي النفس الوقت فأنها ذات تأثير مباشر على تدفق وانسياب التجارة الخارجية. وعليه فهناك تصنيفات عديدة للموانئ ، والجزائر حاولت ولا تزال إلى اليوم العمل على تطوير موانئها لتساير متطلبات التجارة الدولية ، وكنموذج على ذلك ميناء العاصمة الذي يتوفر على إمكانيات معتبرة إلى جانب المشروعات المبرمجة لأجل تطويره أكثر فأكثر.²

¹ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية ط 2009 دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ص 19، 20 وما بعدها.

² أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية ط 2009 دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ص 20 وما بعدها.

ومن نفس المرجع وفي ص 633 من قائمة الملاحق تتضمن ما يلي/

ميناء الجزائر العاصمة خط عرض 47 36 شمالاً وخط طول 04 03 شرقاً وهو الميناء الرئيسي للبضائع ويقع على الخرائط البحرية 55 25 ودليله البحري 45قناة الاقتراب الشمالي بعرض 176 وهو على نحو غاطس 22 متر وقناة الاقتراب الشمالي بعرض 240 متر و غاطس 16 متر كمؤشرات للإرشاد الذي يكون إجباري بهذا الميناء وبكل الموانئ بالجزائر وبينات التردد اللاسلكي ، قوة التردد العالي جدا 16 14 للمرشد وخدمات الميناء بما فيها القطر البحري كما يحوي هذا الميناء تجهيزات لأربع أرصفة مجموع أطولها 577 متر والغاطس يتراوح بين 3.75 إلى 6 أمتار رصيف الحاويات 37.606 متر طول و10.5 متر عمق رصيف البضائع 44 رصيف مجموع أطوالها 7174 متر وعمق يتراوح بين 6.5 إلى 11 متر ، أرصفة صنادل الوقود مجموع أطوالها 560 متر و9 متر غاطس . التخزين 26 مخزن بمساحة 72231 متر مربع وتخزين مكشوف بمساحة 590000 متر مربع . وجميع الأرصفة مجهزة بأوناش أقصى سعة 300 طن مع توفير هذه الموانئ على خط أنابيب وصناديل للمياه عند المرسى لتمويل السفن إلى جانب وجود مرسى خاص لسفن الدرجة على كل من المرسى 5-6-9 . رصيف 33 طوله 1556 متر للسلع الخام ، لرصيف 34 أقصى حمولته 25000 طن ساكن لنفس

ولتتمكن الموانئ من تحقيق الدور الذي وجده لأجله لبد من وجود سلطات تعمل على تسيرها والتي يجب أن تتضمن الوظائف الرئيسية التالية:

1. توفير قنوات وعلامات مائية سليمة، ومرشدين وخدمات قطر السفن حسب الطلب.
2. توفير أرصفة وسقائف ومراسي مناسبة للسفن.
3. تداول البضائع من وإلى السفن.
4. نقل البضائع أو تخزينها.

والتعريف بعقد القطر البحري يقتضي تعريف القطر وبيان أهميته، والتعرف على خدمة القطر والتنظيم القانوني لهذا العقد وخصائصه وطبيعته القانونية، إلى جانب تحديد شكل أبرام عقد القطر البحري ومسألة الإثبات فيه بمناسبة تقديم خدمة القطر خاصة أثناء حدوث النزاع وتحديد مسؤولية الأطراف ، كلا من طالب خدمة القطر والقائم على تنفيذها. بالإضافة إلى مسألة جوهرية للغاية تتعلق بمسؤولية القائم بعملية قطر السفينة إلى داخل أو إلى خارج الميناء. كما أن القيام بنشاط القطر البحري لم يعد يقتصر على سلطة الميناء للقيام به بعد أن كان محتكرا تماما من قبلها، فقد عمد المشرع على تحرير هذا النشاط وفتح المجال للتسيير الخاص لنشاطات الميناء وذلك من خلال المرسوم 139/06 المؤرخ في 15 أبريل 2006 يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات القطر و أعمال المناولة والتشوين في الميناء.¹

كما يجب التعرض لمكافأة خدمة القطر التي تكون دائما محل للنزاع قبل أو بعد أتمام الخدمة. وهو الشيء الذي سنتعرض له في الفصل الأول بعنوان تكوين عقد القطر البحري والذي يتضمن ما يلي:

- ❖ المقصود بعقد القطر البحري (المبحث الأول).
- ❖ التنظيم القانوني لعقد القطر البحري (المبحث الثاني).

البضائع ، رصيف 35 لبضاعة الحبوب أقصى حمولة 20000 طن ساكن وصومعة للحبوب بسعة 30000 طن ، محطة للحاويات على الأرصفة 27-28-29- مرسى رقم 12 لإصلاح السفن تقوم به شركة برنان .

¹ الجريدة الرسمية العدد 24 بتاريخ 16 أبريل 2006 ، في مادته 3 تسند ممارسة نشاطات القطر وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة عن طريق إعلان المنافسة ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام أحكام دفتر الشروط الذي يحدد حقوق وواجبات الأطراف طبقا للنموذج الموافق عليه بقرار من الوزير المكلف بالموانئ. ونموذج دفتر الشروط حسب ما هو وارد ضمن الملاحق.

ثم في الفصل الثاني وتحت عنوان تنفيذ عقد القطر الذي يتضمن ما يلي:

- ❖ التزامات الأطراف في عقد القطر البحري (المبحث الأول).
- ❖ المسؤولية في عقد القطر البحري (المبحث الثاني).

الفصل الأول

تكوين عقد القطر البحري

الفصل الأول

تكوين عقد القطر البحري

نتعرض في هذا القسم إلى المقصود بعقد القطر البحري، وتحديد خصائص هذا العقد وعلاقة عقد القطر البحري بالمرفق العام وما يشابه هذا العقد من عقود القانون البحري المتعلقة بالمساعدة الملاحية. ونتعرض في الجزء الثاني إلى الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري فيما إذا كان هذا العقد من عقود النقل البحري أو عقد المقاوله البحرية أو هو عقد عمل.

المبحث الأول: المقصود بعقد القطر البحري

العقد لغة كلمة تفيد الربط بين أطراف الشيء وجمعها و يراد به العهد. والعقد كمصطلح قانوني ، هو توافق إرادتين أو أكثر على انشاء التزام أو نقله أو تعديله أو إنهائه. والعقد أخص من الاتفاق ، فهو توافق إرادتين على إنشاء التزام أو نقله . ومن ذلك يتضح أن كل عقد يكون اتفاقا . أما الاتفاق فلا يكون عقد إلا إذا كان منشأ لالتزام أو ناقلا له فإذا كان يعدل الالتزام أو ينهيه فهو ليس عقدا. وليس كل اتفاق يرد به إحداث اثر قانوني يكون عقدا. بل يجب أن يكون هذا الاتفاق واقعا في نطاق القانون الخاص وفي دائرة المعاملات المالية. وعرفه المشرع في المادة 54 قانون مدني على النحو التالي:

العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين. بمنح أو فعل ، أو عدم فعل شيء ما.¹

والعقد يهدف إلى إحداث آثار قانونية أي أن غايته هي إيجاد وضع جديد يرتب حقوقا وواجبات لم يكتسبها ولم يتحملها المتعاقدان من قبل، أو ينهي حقوقا أو واجبات سابقة. و الإرادة الحرة هي التي تهيمن على جميع مصادر الالتزام، وهذه الإرادة تتجلى قوية في العقد. فالمتعاقدان لا يلتزمان إلا بإرادتهما. ولا يلتزم احد بعقد لم يكن طرفا فيه، كما لا يكتسب أحد حقا من عقد لم يشترك فيه. فالعقد إذا يرتكز على إرادة خالصة وهذا ما يشار إليه بمبدأ سلطان الإرادة والذي لا يكون مقصورا على توليد التزامات وحدها بل أيضا يولد كل الحقوق الأخرى.

¹ لقد ورد خطأ في النص العربي في المادة 50 من القانون المدني حيث سقط منه بعض الألفاظ وتم التصحيح بموجب القانون رقم 10/05 المؤرخ في 20 يونيو 2005 ليصبح النص العربي مطابقا تماما للنص الفرنسي ، وهو ما أشار إليه خليل أحمد حسن قدامة في نقد تعريف المشرع للعقد ، حيث يقول أن المشرع سار مسار المشرع الفرنسي فجمع بين تعريف الالتزام والعقد في حين أن الالتزام ليس إلا أثر يترتب على العقد . والحقيقة أن هناك نزعتين بشأن تعريف العقد نزعة ذاتية أو معنوية و أخرى موضوعية أو مادية . تهتم النزعة الأولى في تعريفها للعقد بعناصر تكوينها. تطابق إرادة المتعاقدين وانصراف هذه الإرادة إلى إحداث آثار قانونية أي إنشاء التزامات شخصية في جانب المتعاقدين. وإما النزعة المادية فتهتم عند تعريفها للعقد بآثاره وبالتوقعات القانونية التي أحدثها مسلك المتعاقدين. ويظهر من التعريف الذي أورده المشرع في المادة 54 من القانون المدني أنه اخذ بالنزعة الذاتية مثل ما فعل المشرع الفرنسي. والعقد عند فقهاء الشريعة الإسلامية وهو ارتباط إيجاب بقبول على وجه مشروع يثبت أثره في محله وهذا التعريف طغى عليه النزعة الموضوعية. عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط الجزء الأول ص 139.

وما لم يهدف الاتفاق إلى إحداث مثل هذه الآثار فلا يعد عقداً ولا يعتبر العقد وسيلة تترب عليها التزامات، بل هو الوسيلة التي يجب أن ترتب التزامات فعلية و التي تنتهي دون ترتيب التزامات لا تعتبر عقداً¹.

وتختلف الآثار القانونية باختلاف العقود، وقد تتعدى هذه الآثار مجرد اكتساب الحقوق وتحمل الواجبات، وأثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين دون غيرهم، وهذا ما يعرف بمبدأ الأثر النسبي للعقد حسب نص المادة 108 من القانون المدني:

((ينصرف العقد إلى المتعاقدين والخلف العام، ما لم يتبين من طبيعة التعامل، أو من نص القانون، أن هذا الأثر لا ينصرف إلى الخلف العام كل ذلك مع مراعاة القواعد المتعلقة بالميراث)).

و لتحديد المقصود بعقد القطر البحري لابد من التعرض إلى تعريف هذا العقد إلى جانب تحديد خصائصه و هو الشيء الذي سنعرض إليه في المطلب الأول، ثم التعرض إلى الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري في المطلب الثاني.

فتحتاج السفينة للدخول إلى الميناء والرسو على الرصيف والخروج من الميناء إلى معاونة سفينة أخرى تقوم بجرها لتحقيق ذلك، وتعرف السفينة الأخيرة بالقاطرة والأولى بالمقطورة .

وتتم هذه العملية بمقتضى عقد يعرف بعقد القطر البحري.²

المطلب الأول: تعريف عقد القطر البحري وتحديد خصائصه:

أ / تعريف عقد القطر البحري

القطر بوجه عام هو الاستعانة بقوة محرّكة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له، الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتيا

وعقد القطر البحري هو العملية التي يتم بموجبها قيام سفينة صغيرة وقوية بمساعدة السفن المتوسطة أو الكبيرة الحجم في الدخول إلى الميناء أو عند انتقال هذه السفن من رصيف إلى آخر داخل الميناء، وكذلك عند خروجها منه.

¹ نعمان جمعة، القانون البحري، ص 34.

محمد صبري السعدي، الواضح في القانون المدني، دار الهدى 2008 الجزائر.

² كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية.

بمعنى آخر القطر البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه مالك سفينة بجر سفينة مملوكة لأخر نظير أجر معلوم.¹

وهذه السفينة التي تعمل على توفر خدمة القطر البحري لطلبها من السفن التي تريد الدخول إلى الميناء أو الخروج منه، تتمتع بآليات وتجهيزات وقوة ميكانيكية عالية تمكنها بالقيام بقطر السفن بالشكل اللازم رغم ضخامتها وحجمها، إلى جانب توفرها على طاقم من الأشخاص الملاحين الذين حصلوا على تكوين متخصص في مجال القطر تحت أمره ربان سفينة القطر، وهذا الأخير الذي يمتلك خبرة عالية في القطر البحري والمناورة والملاحة داخل وخارج الميناء وفي حالات الإنقاذ البحري وقطر الحطام ونقل المعدات من مكان إلى مكان إلى جانب تكوين علي في مجال الأمن والسلامة البحرية.

و عقد القطر البحري هو عقد بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة يتعهد بمقتضاها الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وبتنفيذ هذه العملية، ويتعهد الثاني بدفع أجرة القطر.²

وفي نطاق عقد القطر ثمة سفينتان الأولى هي القاطرة remorqueur وهي بهذا الوصف تكون السفينة التي تعمل على السحب وتسهيل المناورة داخل الميناء أو تمهيدا للخروج منه.

وتكن هذه السفينة متصلة بالكبلات المعدة لربط السفينتين ببعضهما بالشكل اللازم والمحدد طبقا لقواعد الملاحة البحرية. والثانية هي المقطورة remorqué وهي التي تفقد القدرة على الملاحة إراديا لتصبح تحت سيطرة سفينة أخرى معدة خصيصا لتحقيق الغرض في الدخول إلى الميناء وهو الرسو إلى الرصيف المينائي، أو الخروج من الميناء وهو الابتعاد عن الميناء تأهبا للإبحار خارج محيطه وكل ذلك تحقيقا للأمن والسلامة الملاحية داخل الميناء.

و يترتب على ذلك أن المشرع لا يواجه إلا فروض القطر الذي يتم بين سفينتين:

¹ VILLENAU . LE REMORQUAGE EN DROIT MARITIME OP. CIT P1.

² كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 292.
إيمان فتحي، المرجع السابق ص 94.

وهو القطر الذي يتم بين سفينة القطر والسفينة المقطورة، ومؤدى ذلك استبعاد المشرع من مفهوم القطر البحري عمليات قطر المنشآت التي لا تعتبر من قبيل السفن كالمنشآت العائمة المخصصة للخدمة في داخل الموانئ، كما يستبعد من هذا المفهوم جر الحطام بعد رفعه.¹

وهذا لأن الميناء يحوي عددا من المنشآت المختلفة التي ليست من قبيل المنشآت العائمة في مفهوم القانون البحري حسب ما تعرضت إليه المادة 13 من القانون البحري على أنه: ((تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو أما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة)).²

وتبرز أهمية التعرض إلى السفينة من وجهتين:

أولاً: التطور التكنولوجي الذي أدى إلى استحداث العديد من الأدوات والمنشآت البحرية ذات الإبعاد الصغيرة التي تستخدم في اللهو والسياحة كالقوارب الهوائية والدرجات البخارية والمائية والألواح الشراعية، وهو ما قد لا يعين في القطر غير أنه ظهرت في المقابل منشآت ضخمة كمنصات التنقيب أو الحفر والمحطات أو المصانع العائمة، ويدور التساؤل حول ما إذا كان يمكن اعتبار أي من هذه المنشآت العائمة سفينة من عدمه.³

ثانياً: ومن جهة أخرى يتوقف على وصف المنشأة كسفينة انطباق سلسلة من القواعد القانونية التي تختص بها السفن فقط، وقد أستقر أغلب الفقه على تعريف السفينة بوصفها المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد.⁴

ومن ثم فإن المقصود في مفهوم القطر البحري هو الخدمة الواقع تنفيذها على الآليات العائمة والمخصصة للقيام بالملاحة البحرية بمفهوم عام.

وقد تعرض القانون البحري في المادة 13 منه على أن عملية القطر الواقعة على السفينة المقطورة لا تفقد وصف هذه الأخيرة كعائمة بحرية تدخل ضمن مفهوم السفينة.

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ف 669

كمال حمدي . أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 296.

إيمان قنحي. المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص 95.

² محاضرات الأستاذة / بخاتمي فاطمة الزهراء، السنة الرابعة حول مدلول القانون البحري ومفهومه للسفينة.

³ محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 32.

⁴ محمد سيد الفقي، المرجع السابق، ص 33

وفيما يتعلق باستبعاد المشرع للحطام البحري من مفهوم القطر فإن ذلك أن الحطام البحري يفقد كل مواصفات الملاحة البحرية، ويكون بذلك خاضع لنص المادة 359 وما يليها من القانون البحري فيما يتعلق باتقاد الحطام البحري.¹

وقد يثور النقاش حول حالة ملكية السفينة المقطورة أي طالبة خدمة القطر إلى القائم بخدمة القطر، فتكون بذلك السفينة القاطرة والسفينة المقطورة ملك لشخص واحد وعلى ضوء التعريف لا يمثل القطر الذي يتم بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد تنفيذا لعقد القطر و لا يعدو الأمر سوى عملية مادية لا ترتب بحسب الأصل أثارا قانونية².

ويشترط في السفينة المقطورة أن تكون مملوكة لشخص آخر، فإن كانت مملوكة لنفس الشخص الملك للسفينة القاطرة، فإن القطر لا يتعدى كونه عملية مادية ولا ينخرط في عداد العقود.³

وذلك أن الغرض من وجود اتفاق يرقى إلى مفهوم العقد يلتزم فيه كل طرف على حدا وذلك في مقابل حصوله على خدمة القطر البحري بأن يدفع بدل هذه الخدمة إلى جانب انتفاء المسؤولية بانتفاء الالتزام الذي أتحد في شخص الملك.

و الأصل أن القطر يقع بالقرب من المواني و الشواطئ إلا انه قد يقع في عرض البحر. وذلك بأن تتم خدمة القطر خارج محيط الميناء وهي الصورة المعتادة غير أن القاطرة سفينة بحرية متى باشرت نشاطها في البحر حيث أن لها المقومات المادية والقانونية اللازمة للسفينة، أي القوة المحركة التي تمكنها من أداء مهمتها إلى جانب طاقم محترف يتولى قيادتها وتسييرها.

فإن المنشآت العائمة المقطورة لا تفقد وصف السفينة لمجرد قطرها ما دام أن هذا الوصف كان ثابتا لها من الأصل.⁴

و تطبيقا لمبدأ حرية الملاحة في البحار فإن القطر في عرض البحر حر من كل قيد، أما في الملاحة الساحلية وفي المياه الإقليمية فتفترض غالبية الدول أن يعهد بالقطر إلى

¹ محاضرات الأستاذ/ حديم كمال حول تعريف الحطام البحري. دفعة الماجستير، السنة النظرية.

² DOR ET VILLENQU OP. P2.

³ إيمان فتحي، المرجع السابق، ص 94.95.

⁴ علي يونس العقود البحرية، دار الفكر العربي بند 239.

إيمان فتحي، المرجع السابق، ص96.

سفنها الوطنية، وهو الأمر الذي سايره المشرع. وذلك أن القطر البحري بقي ولفترة طويلة من الناحية القانونية على الأقل حكر على السلطة المينائية التي بقية ملتزمة بتقديم القطر البحري كخدمة بالميناء.¹

وحتى بعد تحرير الاستغلال البحري لهذه الخدمة يبقي القطر البحري حكرا على السفن الوطنية دون غيرها والجزائر مثلها مثل عدد من الدول التي أوكلت مهمة القيام بخدمة القطر لسفنها الوطنية كمصر مثلا، وذلك على طول الساحل البحري وداخل الممرات البحرية.²

وفي فرنسا حيث تعرف الموانئ بالاستقلالية وخضوعها لشركات خاصة لتسيير الموانئ، خدمة القطر تعهد إلى هذه المؤسسات على طول الساحل المينائي. ولعل السبب في أن القطر البحري يتم في الميناء من قبل السفن الوطنية يعود في اعتبار أنه يقع بالميناء وداخل المياه الإقليمية الدولة.

كما قد يكون إجباريا على السفن التي تريد الرسو بهذا الميناء مما لا يدع مجالا لفرض ذلك إلا من قبل السفن الوطنية التي تقدم خدمة القطر على حد سواء إلى طلبي خدمة القطر. وهو الشيء نجده مثلا في ميناء أرزيو الذي يشترط إجبارية القطر البحري متى تجاوزت الحمولة المصرح بها من قبل السفينة طالبة خدمة القطر أكثر من 1500 طن إجمالي إلى جانب اشتراط الاستعانة بأكثر من سفينة قطر واحدة وذلك للاقتراب فقط من الرصيف والابتعاد عنه خاصة إذا زادت الحمولة إلى حد 50000 طن ساكن وهو الأمر نفسه في بعض الموانئ.³

¹ كمال حمدي. أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 293.

² إيمان فتحي، الملاحة المساعدة، المرجع السابق، ص 96.

³ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، المرجع السابق. ص 633.

ففي الموانئ الجزائرية، يتوفر ميناء الجزائر على أربع قاطرات بحرية مجهزة للعمل على توفير خدمة القطر على حدود ميناء العاصمة بقدرة متفاوتة قاطرتين بقوة 1000 حصان، وقاطرة بقدرة 1500 حصان وقاطرة أخرى بقدرة 170 حصان مما قد يدفع الميناء إلى استعمال أكثر من قاطرة في عملية القطر أو استعمال سفن قطر على حسب حجم وحمولة السفينة طالبة القطر البحري، وهو نفسه في ميناء عنابة الذي يتوفر على أربع قاطرات بقوة 700 حصان في حين يكون القطر إجباري في ميناء أرزيو للسفن التي تتجاوز حمولتها 1500 طن إجمالي حيث توجد بهذا الميناء سبع قاطرات بحرية تتراوح قدرتها بين 1500 حصان وحتى 2300 حصان، ويلزم قاطرتين إجباريا على خط البحر للاقتراب من الرصيف أو مغادرته كما قد يتطلب الأمر ثلاث قاطرات للناقلين التي تتجاوز حمولتها 50000 طن ساكن. وفي ميناء بتيوا، في ميناء عنابة توجد ثلاث قاطرات واحدة بقوة 1500 حصان والثاني بقوة 3000 حصان.

وقد حدث في أكثر من مرة اشتراط الدخول إلى الميناء الاستعانة بالقطر البحري كخدمة إجبارية على السفن إلى جانب أن خدمة القطر بميناء بجاية لا تتم إلا بقاطرتين للإرساء والمغادرة كما قد تكون خدمة القطر متوفرة مثل ما هو الحال في

وقد ينص تشريع الدولة على أن يكون القطر إجبارياً ، ويكون ذلك في الموانئ ذات الممرات الخطيرة حيث يخشى منها على سلامة السفينة وسلامة المنشآت في الماء ، وقد يكون اختيارياً فلا يتم إلا بناء على طلب ربان السفينة.

وإجبارية القطر كشرط لدخول الميناء يكون في الغالب مرتبط بعدة اعتبارات حيث قد يشكل هيكل السفينة أو حجمها أو قوتها خطراً على الميناء لا يمكن تداركه ، أو أن طبيعة الميناء والممرات فيه تشكل سبب لإلزام كل سفينة بخدمة القطر للرسو بهذا الميناء كما أن ذلك مراعاة لحماية السفينة وضمان سلامتها وسلامة البضائع التي تحملها وهي الأخرى التي قد تشكل في حد ذاتها خطر على محيط الميناء.

وذلك أن السفن التي تتردد على الميناء بالدخول أو الخروج منه تختلف باختلاف الحالة المادية والسلامة الملاحية التي قد تكون مهددة في حال عدم الاستعانة بخدمة بالقطر البحري ، كما أن هناك سفن يكون من الصعب عليها القيام بالمناورة اللازمة داخل الميناء لانعدام هذه القدرة لديها ، كما قد يقع أن تحوي هذه السفن بضائع خطيرة أو مواد أو بضائع تستدعي بالضرورة الحرص على تحقيق وصولها إلى وجهتها دون أن يتم أتلافها أو أن تأثر على محيط الميناء أو السلامة والأمن البحري داخله.

ب/ خصائص عقد القطر البحري

لعقد القطر البحري خصائص تتمثل في اعتباره عقد رضائي وعقد من عقود المعوضة، وهو عقد من عقود القانون الخاص و عقد تجاري ، و ملزم لجانبين وهو كذلك عقد فوري.

أولاً عقد القطر البحري من العقود الرضائية:

العقد الرضائي هو العقد الذي ينعقد بمجرد حصول اتفاق بين طرفيه بأية كيفية كانت ودون إتباع شكل أو صيغة معينة.

ميناء بن صاف أو ديليس مثل ما هو الحال في عدم توافر الرافعات في بعض الموانئ في الجزائر مثل ميناء جيجل و ميناء تنس ، كما توجد قاطرتين فقط بميناء مستغانم. ولم يطرح الإشكال بشأن إجبارية القطر البحري أو الاستعانة بأكثر من قاطرة بحرية . وفي ميناء وهران هناك قاطرتين قدرتهما 1500-2000 حصان إلى جانب زوارق ثلاث أخرى قدرة كل واحد 45 حصان.

إن مبدأ الرضائية الذي تمخض عن مبدأ سلطان الإرادة يترجم حرية المتعاقدين فيما يخص كيفية التعبير عن إرادتهما فالعقد الرضائي الذي ينشأ بمجرد تلاقي إرادتين، سواء أكان التعبير عنها شفهيًا، أو حركيًا، أو كتابيًا، فالعبرة بالاتفاق ذاته لا بالطريقة التي تم بها. وقد تعرضت المادة 59 من القانون المدني إلى ما يلي:

((يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية)).

ومن هنا أخذ المشرع بالرضائية كمبدأ، حيث تسمح للمتعاقدين بالتعبير عن إرادتهما بمختلف الوسائل وبأي طريقة صراحة أو ضمناً، دون أن يولي المشرع أفضلية أو أولوية لأي كيفية من الكيفيات المذكورة.¹

فإن كان الأصل هو مبدأ حرية التعاقد كوجه من أوجه مبدأ سلطان الإرادة والذي بمقتضاه يكون للشخص الحق في إبرام أو عدم إبرام ما يشاء من عقود كما يكون للمتعاقدين حرية تحديد مضمون العقد بإرادتهما.

فعقد التراضي هو العقد الذي يقوم على المساومة بين طرفين متساويين من الناحية الاقتصادية والقانونية ، إذ يسبق العقد تفاوض بين أطرافه بحيث يناقشان خلاله شروط العقد، فيحدد مضمون العقد في نهاية الأمر نتيجة اخذ ورد بين الطرفين كما في البيع و المقايضة و الإيجار وتبدو عبارة عقد المساومة أدق من عبارة عقد التراضي التي تنطبق على سائر العقود الرضائية. (17)

وعقد القطر البحري عقد رضائي إذ يصعب توفير القالب الكتابي في شأنه إذ غالباً ما يصدر عن جانب السفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر. وإزاء حاجة خدمة القطر البحري إلى تضمين الاتفاق شروطاً خاصة بتنفيذه والمسؤوليات الناشئة عنه فقد جرى العمل على تدوين هذه الشروط في أصالات القطر والفواتير الخاصة به.²

¹ علي فلالي ، النظرية العامة للعقد ط 2008 ص 82

هدى عبد الله ، دروس في القانون المدني ج2 منشورات الحلبي ط1 2008 ص 47
² عبد القادر حسن العطار، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية.

ويراعى في هذا الصدد أن السفن التي تعتاد المرور بمناطق محدودة أو ترسو في موانئ معينة قد تبرم مع أحد القائمين بعمليات القطر عقد طويل المدة نسبياً. ويسمح هذا النوع من العقود بالاستعانة بخدمات القطر عند المرور بالمنطقة أو الميناء مع التمتع في الغالب بميزات خاصة تتعلق بالأجر الناتج عن الاستفادة من خدمة القطر البحري وهو الشيء المعبر عنه بمكافأة خدمة القطر البحري. وبهذا الشكل يكون من الممكن تصور وجود اتفاق سابق على إبرام عقد يخص عدد من عمليات القطر التي تستفيد منها السفينة المقطورة أو مجهز هذه السفينة عند دخول أي من السفن التي تكون تابعة له بالملكية المطلقة لها أو لجزء من رأس المال.

وهذا الاتفاق لا يكون بهذا الوصف عند إبرام عقد القطر البحري في مواجهة طلب خدمة القطر حين تكون السفينة في عرض البحر لوروده بشكل فجائي وغير متوقع.

ثانياً/ عقد القطر البحري من عقود المعاوضة.

عرف المشرع عقد المعاوضة في المادة 58 من القانون المدني على النحو التالي:

((العقد بعوض هو الذي يلتزم كل واحد من الطرفين إعطاء أو فعل شيء ما)).

ويتسم هذا التعريف بالغموض إذ يخلط بين العقد التبادلي الذي يرتب التزامات متقابلة على عاتق المتعاقدين ، وعقد المعاوضة الذي ينظر إليه من زاوية أخرى . هي وجود عوض يتحصل عليه المتعاقد مقابل الالتزام الذي يتحمله . وبمعنى آخر فإن عقد المعاوضة هو ذلك العقد الذي يتحصل فيه المتعاقد على فائدة ذات قيمة مالية مقابل تنفيذ التزامه ، بحيث لا يفتقر عند تنفيذ ما التزم به ، ولا يعد تبادل الالتزامات بين المتعاقدين كما هو الحال في العقود الملزمة للجانبين عقد معاوضة ما لم يتبادل الطرفان كذلك فوائد ومصالح ذات قيمة مالية.¹

فالعقد التبادلي لا يقتضي حتماً المعاوضة ، لأن تبادل الالتزامات لا يعني تبادل فوائد ذات قيمة مالية ، والعقد التبادلي يرتب التزامات على كلا المتعاقدين. وبالتالي يقتضي احترام شرط الكتابة باليد وهو الوارد عند تقديم خدمة القطر البحري، فحال غياب العقد

¹ علي فلاحي ، المرجع السابق، ص 304.

كنموذج للتعاقد لا يمنع على الإطلاق تقديم وصل التعاقد والذي يحدد القيام بالعمل الموكل إلى مجهز القطر في مقابل حصول هذا الأخير على المكافأة.

ويعتبر عقد القطر من عقود المعاوضة إذ تطلع به مشروعات ذات طابع رأسمالي تهدف غالبا إلى تحقيق الربح من وراء تقديم خدمات القطر. وتختلف كيفية تحديد الأجر الذي يتعين على مجهز السفينة المقطورة دفعه بحسب ما إذا كان القطر من أجل تنفيذ المناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو إذا كان من أجل قطر السفينة في أعالي البحار. ففي الفرض الأول غالبا ما تتولى السلطة العامة تحديد تعريف القطر في حين يتولى الاتفاق في الفرض الثاني تحديد الأجر.¹

وأن اعتبار عقد القطر البحري من عقود المعاوضة إذ يأخذ فيه كل متعاقد مقابلا لما أعطاه، فبالنسبة للمقطورة ثمة جر أو سحب لها، وبالنسبة لمجهز القاطرة ثمة أجر يتقاضاه مقابل ما يبشر من عمليات تنفيذ لخدمة القطر البحري.

ثالثا/ عقد القطر البحري من العقود التجارية:

وعقد القطر من العقود التجارية بالنسبة لمجهز القطر بحسبان أن القطر يندرج في العمليات التجارية، فقد تعرض المشرع إلى اعتبار القطر عملا تجاريا. وهو تجاري أيضا بالنسبة لمجهز السفينة المقطورة إذا كان تاجرا أو كان القطر يدخل بالنسبة له في نطاق الأعمال التجارية وفقا لنظرية التبعية. حسب ما تعرض إليه نص القانون التجاري في المادة 3 منه. كما يعد عقد القطر عملا مختلطا إذا لم يكن عمل مجهز السفينة المقطورة تجاريا كأن تكون السفينة المقطورة سفينة نزهة.²

وتبدو أهمية معرفة ما إذا كان عمل مجهز السفينة المقطورة تجاريا من عدمه في تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع الناشئ عن تنفيذ عقد القطر وفي التعرف على نوع قواعد الإثبات التي تطبق بشأنه. وأهمية معرفة ما إذا كان عمل مجهز السفينة المقطورة تجاريا يتحدد بإجبارية توجيه المطالبة القضائية إلى المحكمة المختصة بنظر النزاع والتي تكون أمام القاضي التجاري الذي يعتمد على حرية الإثبات.

¹ DOR ET VILLENAU K OP CIT P 38

² المادة 03 من الأمر 59/75 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بقانون 02/05 المؤرخ في فبراير سنة 2005. احمد محرز، القانون التجاري الجزائري، الجزء 1 ط2 لسنة 1980 ص 48.

وعقد القطر البحري عقد تجاري بالنسبة لمجهز القطر ذلك أنه يعد تجاريا كل استئجار أو تأجير للسفن وكل إقراض أو استقراض بحري وكل عقد تأمين من الأخطار وجميع العقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية.

وأهمية معرفة ما إذا كان عمل مجهز السفينة المقطورة تجاريا من عدمه في تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع الناشئ من تنفيذ عقد القطر ، فحيث يكون العمل بالنسبة له مدنيا فانه يجب إذا كان مدعيا عليه رفع الدعوى أمام المحكمة المدنية أما إذا كان مدعيا فله الخيار بين رفع دعواه أمام المحكمة التجارية التي هي محكمة المدعى عليه (مجهز القطر) أو أمام المحكمة المدنية.

هذا خيار لا يتعلق بالنظام العام ، كما أن قواعد الإثبات التجارية تطبق على مجهز القطر الذي يعتبر العمل تجاريا بالنسبة له في حين تطبق قواعد الإثبات المدنية على مجهز السفينة المقطورة ذلك أيا كان نوع المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى .

رابعاً عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص

إن عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص وليس من العقود الإدارية حتى ولو كان مجهز القطر شخصا من أشخاص القانون العام طالما أن العقد لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة ولا يتضمن شروطا غير مألوفة. وعقد القطر في هذا المفهوم من عقود القانون الخاص وليس من العقود الإدارية وهذا كقاعدة عامة ومجردة ولو كان مجهز القطر أي القائم بخدمة القطر شخصا من أشخاص القانون العام فإن طبيعته بعيدة عن اعتباره من صنف العقود الخاضعة للقانون العام متى كان العقد لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة وهو المعيار الجوهري في تحديد مدى اعتبار العقد من عقود القانون العام أو يتضمن شروطا غير مألوفة في عقود القانون الخاص.

خامساً عقد القطر البحري من العقود الملزمة لجانبين

عرف المشرع العقد الملزم للجانبين في المادة 55 من القانون المدني كالآتي:
 ((يكون العقد ملزم للطرفين متى تبادل المتعاقدين الالتزام بعضهم بعضا. فالعقد الملزم لجانبين أو العقد التبادلي ، هو ذلك العقد الذي يرتب على عاتق المتعاقدين التزامات متقابلة ومرتبطة بعضها ببعض بحيث يكون كل متعاقد - وفي نفس الوقت -

دائنا ومدينا نحو المتعاقد الآخر)). إن تقابل وتبادل وارتباط الالتزامات بعضها ببعض هو الميزة الخاصة بالعقود الملزمة للجانبين، وهذا يقتضي وجود علاقة سببية بين الالتزامات التي يتحملها كل متعاقد، وعقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين إذ يفرض التزامات على عاتق كل من مجهزي سفينة القطر والسفينة المقطورة .

يلتزم مجهز سفينة القطر بانجاز عملية القطر المتفق عليها ، ويقتضي الأمر توفير ربط السفينة المقطورة بسفينة القطر بالكابلات يقدمها مجهز سفينة القطر ، ويبرز لنا العمل أن هذا الالتزام يقع على عاتق مجهز سفينة القطر في حالة قطر السفينة في أعالي البحار حيث يصعب على ربان السفينة المقطورة توفيرها . أما إذا كان القطر يتم داخل أحد الموانئ فالكثير من العقود تفرض هذا الالتزام على عاتق مجهز السفينة المقطورة ، وإن تم الاتفاق على توفير سفينة القطر لهذه الكابلات فإنه يجب على مجهز السفينة المقطورة دفع أجر إضافي عنها أما مجهز السفينة المقطورة فهو يلتزم في المقام الأول بدفع الأجر المقرر مقابل القطر. ويلتزم بصفة فرعية بدفع جميع المبالغ الإضافية التي تقتضيها ظروف تنفيذ عقد القطر البحري.

والمثال على ذلك رسوم الإرشاد ورسوم الموانئ ومختلف الرسوم الأخرى ، وإذا أقتضى الأمر تدخل أكثر من سفينة قطر يجب على مجهز السفينة المقطورة دفع أجر إضافي يحدده الاتفاق. كما يلتزم المجهز من خلال ربان السفينة بتسيير مهمة سفينة القطر كالإدلاء بكافة المعلومات عن السفينة المقطورة اللازمة لحسن تنفيذ عملية القطر، في هذا الشأن تنفيذًا للالتزامات طرفي عقد القطر البحري.¹

وبمعنى آخر عقد القطر البحري يفرض التزامات على عاتق كل من سفينة القطر والسفينة المقطورة. فيلتزم مالك سفينة القطر بانجاز عملية القطر المتفق عليها ، ويقتضى الأمر توفير سفينة للقطر مع مراعاة أن العقد لا يحتوي عادة على اعتبار خاص بسفينة القطر، فيجوز بالتالي للقطر توفير إحدى السفن المملوكة له لتنفيذ عقد القطر كما يقتضى الأمر تولى ربط السفينة المقطورة بسفينة القطر بكابلات يقدمها مالك سفينة القطر .

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، بند 993 ص 767

أما مجهز السفينة المقطورة فهو يلتزم في المقام الأول بدفع الأجر المقرر مقابل القطر كما أشرنا. ويلتزم بصفة فرعية دفع جميع المبالغ الإضافية التي تقتضيها ظروف تنفيذ عملية القطر.

ويجب الإشارة في هذا الصدد إلى أن سفن القطر تحتفظ لنفسها بحق ترك السفينة المقطورة في حالة تعرض سفينة أخرى لخطر. وهنا الأمر يشكل التزاما قانونيا على عاتق ربان سفينة القطر، وهذا يعني بأن على كل ربان - دون أدنى تمييز لطبيعة السفن التي يقودها - أن يبادر إلى انقاد كل شخص يوجد في البحر يكون معرض لخطر الهلاك. ويترتب على ذلك ترك السفينة المقطورة في هذه الحالة ولو نص عقد القطر البحري على خلاف ذلك، ولكن يشترط عدم تعريض السفينة المقطورة لخطر جدي.

سادساً عقد القطر البحري هو عقد فوري

العقد الفوري هو العقد الذي تحدد فيه التزامات المتعاقدين بغض النظر عن وقت تنفيذها ، بحيث لا يؤثر الزمن على مقدار الالتزامات التي يربتها العقد على عاتق المتعاقدين.

ويتم عادة تنفيذ هذه العقود دفعة واحدة وعلى الفور مما يبرر تسميتها هذه ، والتأخير في التنفيذ إلى أجل أو إلى أجل متتابعة بإرادة المتعاقدين المحضنة لا ينال حتما من طبيعة العقد ، ويكون عامل الزمن عنصر عرضي فقط وليس عنصرا جوهريا. وعقد القطر البحري هو عقد فوري وليس عقد زمنيا، فالإتفاق يتم لقطر سفينة أو منشأة عائمة وينفذ بلا توقف.

والقطر عملية مركبة حيث أنها تتضمن بحسب تعريفها عنصرين :

قاطرة ومقطورة، وعلاوة على ذلك فيوجد دائما أفراد على سطح القاطرة وأفراد على سطح المقطورة لإتمام مختلف العمليات والمناورات التي تتطلبها عملية القطر ويبقى أن على الجميع تنسيق جهودهم بغية تحقيق ذات النتيجة.¹

جـ علاقة عقد القطر البحري بما يشابهه من عقود

¹ CHAUVEAU NO 865.

DOR ET VILLENAU OP CIT P 32

قبل التعرض إلى الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري لابد من التعرض إلى تمييزه بالخصوص عن المساعدة البحرية.

القطر البحري والمساعدة (الإسعاف) البحرية:

لقد تعرض القانون البحري الجزائري للإسعاف في الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري في المواد من 332 وإلى غاية 358 من القانون البحري الجزائري.

إذا أصبحت السفينة المقطورة في خطر أثناء عملية القطر وساعدتها السفينة القاطرة على اجتيازه فلا تستحق السفينة القاطرة أجر إضافيا لأن تمت اتفاق ترتبط به مع السفينة المقطورة.

على أنه إذا قامت السفينة القاطرة في هذه الحالة بتقديم خدمات استثنائية لا يمكن اعتبارها متممة لعملية القطر فإنها تستحق مكافأة عن هذه المساعدة.

فلا يكفي القول بان ثمة خطر يحيط بالسفينة المقطورة لاعتبار أن ما تقوم به السفينة القاطرة مساعدة بحرية، وإنما يجب أن يكون ما تقدمه السفينة القاطرة من خدمات تعتبر خدمات استثنائية لا تدخل في التنفيذ العادي لعقد القطر (ذلك أن أعمال الإنقاذ العادية مما يدخل في التزامات السفينة القاطرة).

إذ في هذه الحالة فإنه لما كان عقد القطر لا يلزم السفينة القاطرة بتقديم مثل هذه الخدمات الاستثنائية فإنها – أي القاطرة – تتصرف باعتبارها من الغير ومن ثم تستحق المكافأة.¹

ولا يشترط لاعتبار القطر مساعدة بحرية أن يكون الخطر حالا بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع، وهو أمر متروك لتقدير القضاء، وعلى ذلك فتعويم سفينة جانحة بطريق القطر يعتبر من قبيل المساعدة البحرية لأنها معرضة للتحطم الناشئ عن هياج البحر واضطراب الجو، كذلك حالة هجر طاقم السفينة لها إذ تتعرض في هذه الحالة للهلاك.

ويميل مجهزو القطر عادة إلى اعتبار القطر عملية مساعدة بحرية لان مكافأة المساعدة تزيد كثيرا عن أجر القطر إذ تحدد المكافأة على أسس مغايرة في حالة عدم الاتفاق من بينها قيمة الأشياء التي أنقذت، على أن القضاء لا يستجيب لذلك إلا إذا توافرت الشروط التالية:

¹ احمد حسني، المرجع السابق، بند 340

إيمان فتحي المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص 23

1. وجود خطر حقيقي يهدد المقطورة .
 2. أن تكون المجازفة بالنسبة للسفينة القاطرة قد تزايدت بصورة حقيقية.
 3. أن تكون الأعباء من جانب السفينة القاطرة تجاوزت بدرجة معتبرة واجباتها الناشئة عن عقد القطر .
- وجعل مناط استحقاق القاطرة لمكافأة المساعدة البحرية هو تقديمها خدمات استثنائية للمقطورة لا تعتبر تنفيذا لعقد القطر هو ما قرره المادة 339 من القانون البحري حيث تضمنت أنه: ((ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر)).
- وهو نفس حكم المادة 12 من القانون الفرنسي الصادر في 1967/07/07 الخاص بالحوادث البحرية. والتي نصت على أنه:
- ((في حالة القطر لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التي تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر)).
- وذاً الحكم هو ما قرره معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة في بروكسل في 1910/09/23 والمعدلة ببروتوكول 1967/05/27 (انضمت مصر إلى المعاهدة المذكورة بالقانون رقم 23 لسنة 1941 وعمل بها ابتداء من أول يناير 1944 بموجب مرسوم 1944/01/31، كما انضمت إلى بروتوكول تعديل المعاهدة في 1973/06/30).
- حيث تنص المادة الرابعة من المعاهدة المذكورة على أنه:
- ((لا يكون للقاطرة الحق في أي أجر عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذا لعقد القطر)).
- صور القطر البحري تتعدد في الواقع العملي. وأهم ما يؤثر في اختلاف هذه الصور هو الطبيعة القانونية للعقد. ذلك أن البعض حاول تحديد هذه الطبيعة القانونية للعقد بوجه عام، أي بغض النظر عن مختلف صورته العملية.

ف قيل بأنه عقد نقل كما قيل بالوكالة وبالمقولة ، وإزاء الانتقادات التي وجهت إلى هذا المنهج اتجه الفقه والقضاء إلى التمييز بين صور القطر البحري المختلفة وتحديد طبيعة العقد على ضوء كل منها .

فقد ميز الفقه بين قطر المنشآت التي تنعدم فيها القوة المحركة ، وقال البعض بأن العقد في هذه الحالة عقد نقل بمفهومه العام بينما خصه البعض الآخر بأنه نقل بحري بمفهومه الخاص ، وبين قطر المنشآت التي تحوي على وسائلها الخاصة التي تسمح لها بتسييرها ذاتيا. وقد دار الخلاف حول تحديد طبيعة العقد في هذه الحالة بين فكرتي المقولة والعمل¹ ودون الدخول في تفاصيل هذا الخلاف فإنه يتضح من التمييز الذي أجراه الفقه بين المنشآت الساكنة ذات القوة المحركة أن العبرة في حقيقة الأمر بمدى السيطرة على تنفيذ عملية القطر. فبينما تكون السيطرة كاملة لسفينة القطر في الفرض الأول و تكون للسفينة المقطورة في الفرض الثاني².

ففي حالة تعرض السفينة لحادث بحري أو أصيبت آلتها المحركة بشلل كامل يقتضي إصلاحها، لا يكون لطاقمها دور فعال في توجيه عملية القطر وتكون الهيمنة الفعلية عليها لطاقم سفينة القطر.

ولا تختلف السفينة المقطورة في هذه الحالة عن أية منشأة عائمة أخرى لا يتوافر لها محركا ذاتيا من الأصل، أما في حالة الاستعانة بسفينة القطر للقيام بمناورات محددة فإنه يبقى لطاقم السفينة المقطورة السيطرة الفعلية على توجيه عملية القطر³

ولا يخفى انه على ضوء تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري تتحدد المسؤوليات التي قد تنشأ عن تنفيذه سواء في العلاقة بين الطرفين أو في مواجهة الغير. فإذا قيل بأن عقد القطر البحري عقد نقل أو عقد نقل بحري أو عقد وكالة يكون خطأ مجهز سفينة القطر مقترضا في القانون الفرنسي.

¹ DOR ET VILLENAU OP CIT P 82

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف 67

³ RODIERE.PRECIS. OP .CIT NO 417

وإذا قيل بأن العقد عقد مقاوله فإن مسؤولية تجهز سفينة القطر تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات، أما إذا قيل بأن عقد القطر هو عقد عمل فإن المسؤولية تقع على عاتق تجهز السفينة المقطورة.

كل ذلك في العلاقة بين الطرفين، أما إزاء الغير فالناقل يجعل تجهز سفينة القطر مسئولا في مواجهته بينما تقع المسؤولية على عاتق تجهز السفينة المقطورة في حالة تكييف العقد على أنه عقد عمل، ويتوقف الأمر على ارتكاب خطأ من أي من الطرفين في مختلف فروض التكييف الأخرى.¹

لذلك ذهب البعض إلى أنه في الفرض الذي يكون فيه طاقم السفينة المقطورة مهيمنا على عملية القطر كان العقد بمثابة عقد عمل وصار طاقم سفينة القطر تابعا لتجهز السفينة المقطورة. أما في الفرض العكسي فإن العقد يكون بمثابة عقد نقل فيكون تجهز سفينة القطر مسئولا وحده عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة أو بالغير.²

ولدى البعض الآخر لا ينفي تكييف العقد في الفرض الأول على أنه مقاوله مسؤولية تجهز السفينة المقطورة لاحتفاظ طاقمها بالإشراف والرقابة على عملية القطر. وبالتالي تعتبر السفينة القاطرة بمثابة تابع للسفينة المقطورة³

الأمر الذي لا اختلاف عليه أن عقد القطر لم يحظ من الفقه بتحليل ودراسة كافيين، وأن القضاء بقي في حيرة حول التساؤلات التي يثيرها عقد القطر، وقد كان ثمة اتجاه لتشبيه عقد القطر بعقد نقل بحري أو عقد أجره عمل (عقد مقاوله) أو عقد أجارة خدمات (عقد عمل)⁴

ولا شك أن ذلك مظهر للاتجاه المعروف الذي يصر على إدراج كل العقود البحرية داخل العقود المعروفة في القانون المدني، كأنما هذا القانون، تحت ستار اعتباره القانون العام للعقود، قد توقع بالضرورة كل العقود، كأنما ثمة استحالة لتواجد عقود أخرى.

وواقع الأمر أن عقد القطر، شأنه في ذلك شأن مشاركة الإيجار، يقاوم تلك النزعة لسبب بسيط للغاية وهو أن الأمر يتعلق بعقد بحري يتعين بالنسبة له اعتبار ذاتيته الراجعة إلى

¹ علي البارودي ف 98

² DOR ET VILLENAU OP CIT P 115 FT S

³ DOR ET VILLENAU OP CIT P130.131

⁴ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف671

طبيعة الأدوات (قاطرة ومقطورة) ومجال التنفيذ ، وهي ليست ذات الأدوات أو نفس المجال الذي يختص به القانون المدني . وأدراج أ اتفاق ما في نطاق عقد من العقود المسماة في القانون المدني يعني تقرير الطبيعة القانونية أو التكيف القانوني لذلك العقد.

ومن تم تبدو الأهمية العملية لعملية التكيف هذه إذ يكون متعينا تطبيق أحكام العقد المسمى على نحو ما يقررها القانون المدني . فأى عقد يفرض التزامات على طرفيه بحيث إذا حصل أخلال من أحد طرفي العقد بالتزام يقع على عاتقه تحقق مسؤوليته والمسئولية هي في نهاية المطاف ما يهدف أي عقد إلى معالجتها.¹

ولا جدال بعد ذلك أن الأحكام تختلف وفقا للتكييف القانوني الذي يسبغ على عقد القطر، فإذا أخذنا بفكرة أن عقد القطر عقد نقل بحري فهل يعني ذلك أعمال الأحكام الخاصة بالعقد الأخير من حيث تحديد المسؤولية وضمنان الهلاك والتلف، وإذا أخذنا بفكرة أن عقد القطر عقد أجارة خدمات (عمل) فهل يكون لأجر مجهز القطر ذات الحماية المقررة لأجر العامل في قانون العمل.

ولا جدال بعد ذلك أن الأحكام تختلف وفقا للتكييف القانوني الذي يسبغ على عقد القطر، فإذا أخذنا بفكرة أن عقد القطر عقد نقل بحري فهل يعني ذلك أعمال الأحكام الخاصة بالعقد الأخير من حيث تحديد المسؤولية وضمنان الهلاك والتلف. وإذا أخذنا بفكرة أن عقد القطر عقد أجارة خدمات (عمل) فهل يكون لأجر مجهز القطر ذات الحماية المقررة لأجر العامل في قانون العمل.

وواقع الأمر أنه حيث يحصل حادث خلال عمليات القطر، يكون على أحد طرفي العقد تحمل النتائج الضارة. وهذا يعني أما:

القاطرة (مجهز القطر) أو المقطورة (مجهز المقطورة) فقد جرى الفقه على حل المشكلة وفقا للطبيعة القانونية المعطاة لعقد القطر. فإذا اعتبر عقد نقل فان مجهز القطر هو المسئول في حين لا يكون مسئولا إذا اعتبر العقد عقد أجارة خدمات. وهذا النظر خاطئ ذلك انه وفي خصوصية عقد القطر فان حل مشاكل المسؤولية التي تثار في نطاقه لا يكمن ولا يتوقف في حد معين .

¹ كمال حمدي، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق ص .

وعلى خلاف ما يتجه إليه غالبية الفقه – على الطبيعة القانونية التي يمكن إسباغها على العقد، ذلك انه للانتهاء إلى تكييف معين لعقد القطر يتعين البحث أولاً عن من له قيادة عملية القطر.

والقضاء لا يعتمد عند الفصل في مسائل المسؤولية التي تعرض عليه على تكييف مسبق وإنما ينظر ابتداءً إلى عمليات القطر وتوزيع المسؤوليات بين القاطرة والمقطورة ويقدر شروط عدم المسؤولية، وبالتالي فإن الحلول القضائية إنما تنبع من دراسة ذات شروط العقد.¹

بل أن الأحكام الصادرة في هذه المادة لا تشير عادة إلى الطبيعة القانونية لعقد القطر وإنما يجئ الحكم حسب وقائع الحال فيكون عماده التثبيت من الأخطاء التي ترتكب من أي من طرفي العقد.

ومن ثم نجد أن محكمة النقض الفرنسية (الدائرة التجارية) ترفض – وبحق – الركون إلى الشروط في العقد مقتضاها إسناد عمليات القطر برمتها إلى السفينة المقطورة طالما أن الوقائع شاهد على أنه ثمة دور ايجابي للقاطرة.²

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري

على أننا نتعرض بعد ذلك للنظريات المختلفة التي قيل بها بصدد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري مع بيان ما يمكن أن يوجه إليها من نقد.

وعلى ما تقدم نتعرض إلى ما يلي:

أولاً / عقد القطر عقد نقل .

ثانياً / عقد القطر عقد إجازة خدمات.

ثالثاً / عقد القطر عقد إجازة عمل.

أولاً / عقد القطر عقد نقل

¹ RODIERE T 3 NO 1142

² D.M.F 24/10/1962. 1963/215

فتعتبر القاطرة كأنها ناقلة للسفينة أو العائمة المقطورة باعتبار أنه في عملية النقل لا يستوجب الأمر أن تحمل الأداة الناقلة البضائع إذ يمكن أن تجرها أو تسحبها أو تدفعها. والنقد يمكن أن يوجه إلى هذه النظرية أنه في عملية القطر ثمة دور تقوم به السفينة المقطورة حال أنه في عقد النقل فإن البضائع تكون في حالة سكون لا تتداخل في تنفيذ عملية النقل. علاوة على ذلك فإن المحل الأساسي في عقد النقل والغاية منه هو نقل الشيء أو الشخص من مكان إلى آخر و ليس من نقطة إلى أخرى ، وفي عملية معاونة المقطورة على التراكي على الرصيف لا يتصور وجود عملية نقل إذ تتم عملية القطر في نفس وحدة المكان .

ومن المقرر قانوناً أن عقد النقل عبارة عن:

"اتفاق يلتزم شخص بمقتضاه ومقابل أجر معين بأن يسلم وفي مكان آخر شيئاً سلم إليه أو أن يجعل شخص يجوب خط سير معين" ، فنقل الشيء أو الشخص يجب أن يكون المحل الأساسي للعقد والغاية منه ، وانه لكي يضيف على نقل الشيء أو الشخص صفة النقل فمن الضروري أن يتحقق ذلك من مكان إلى مكان وليس من نقطة إلى أخرى.¹

ثانياً / عقد القطر عقد إجازة خدمات. (louage de services travail) (عقد عمل)

وهذه النظرية تقتصر على القول بأن مجهز القاطرة يعتبر تابعا للمقطورة، ولكنها لا تصل إلى تكييف عقد القطر ذاته بأنه عقد عمل.² إذ يقدم العامل في عقد العمل عمله فقط في حين أن مجهز القطر يقدم القاطرة التي هي آلة فنية معقدة باهظة الثمن بالإضافة إلى أدائه لعمليات القطر. ومعلوم أن عملية القطر قد تتم على نحو تكون فيه القيادة والتوجيه للسفينة القاطرة.³

¹ LACCONIER NEST PAS UN TRANSPORTEUR D.M.F 131 /1952 WOLFF

² وهو يرجع إلى المعاجم اللغوية في تعريفها للنقل وأنه من مكان إلى آخر وتعريف كلمة transport كما هو وارد في petit Larousse هو action de porter d'un lieu dans un autre وأن المكان le lieu يختلف في اللغة عن النقطة le point مما يكون معه المكان مجموعة نقاط. وانظر أيضا تعليق loulou على حكم محكمة نانسى في Une distance à franchir, / 1927/02/25D.P 1925/06/26 حيث يورد أن العناصر الميثاقية لعقد النقل هي / un itinéraire à suivre et un délai à respecter أي مسافة تجتاز و خط سير يتبع ومهلة تحترم.

³ الجزائر 1948/12/16 D.M.F 1949-437 دوويه 1955/04/07 D.M.F

ثالثاً / عقد القطر عقد أجازة عمل (louage d'ouvrage) (عقد مقاولَة (entreprise

وهو الرأي الذي يعتنقه (WAHL) إذ يرى أن غاية العقد هو قيادة المقطورة من مكان إلى آخر.¹

ومبنى هذه النظرية أن مجهز القطر إنما يؤدي عملاً لحساب رب العمل (مجهز المقطورة) لقاء أجر وأنه - أي مجهز القطر - يتمتع بالحرية والاستقلالية في أداء عمله . والنقد الذي يمكن أن يوجه إلى هذه النظرية أن ما تطلبه السفينة المقطورة ليس مجرد العمل على تراكيبها في مكان محدد، وإنما ثمة أوامر تعطيتها المقطورة خلال عمليات القطر مقتضاها أن تتجه القاطرة إلى ناحية دون أخرى بالنسبة لها ، بالتقدم أو التأخر ، بتغيير المكان ومثل تلك الحرية التي لرب العمل في أداء العملية لا نصادفها في عقد المقاولَة.

1955- 338 ، روان 01/06/1957 D.M.F 1957-528.

¹ WAHL - بند 624

المبحث الثاني: التنظيم القانوني لعقد القطر البحري

المطلب الأول: الإطار القانوني لعقد القطر البحري.

أ/ التطور التاريخي لممارسة نشاط القطر البحري.

وقد بدأ القطر في صورة تقديم مساعدة للسفينة التي تعطلت عن السير بسبب حادث ألم بها في عرض البحر. حيث لم يكن مفهوم المساعدة بشكله الحالي وفقا لما تضمنه نص المعاهدات الدولية ونصوص القانون البحري ، ومجمل النصوص الخاصة التي عالجت المساعدة البحرية لسفينة أصابها عطب ما جعل ملاحظتها معدومة أو صعبة ، ومن ثم كانت سفن القطر باعتبارها صغيرة الحجم يسهل عليها التجوال داخل الميناء كما يسهل عليها الدخول والخروج إلى الميناء بالسرعة اللازمة والقوة التي تحتاجها السفن التي تطلب خدمة القطر البحري.

وهذا المفهوم الذي لازم خدمة القطر لم يستمر طويلا لعدة أسباب تتعلق كلها بعدم قدرة السفن على الاعتماد على قوتها الذاتية للوصول إلى رصيف الميناء بسلام، خاصة إذا تعلق الأمر بالسلامة التي تخص منشآت الميناء والآلات البحرية داخل الميناء. وذلك أن المعاونة التي كانت تحتاجها السفن في حال تعرضها إلى ظرف ما يحول دون ملاحظتها العادية لم يعد الصورة المعروفة عن القطر البحري وهذا راجع لما عرفته الملاحه البحرية في الدخول و الخروج من الميناء من تطور جعل من الضرورة حتما على السفن الكبيرة والمتوسطة أثناء استعدادها لدخول أو الخروج من الميناء الاستعانة بسفن آخر في إطار ما يعرف اليوم بخدمة القطر البحري.

وهذه الخدمة التي تختلف من دولة إلى أخرى، حيث كان الأمر في السابق حكرا فقط على الدولة التي كانت تعتبر القطر من ضمن المرافق العام ، والذي هو جزء من الميناء ويكن لسلطة الميناء تنظيم عملية القطر البحري وتنفيذ هذه العملية وتحديد التعريفه الواجب دفعها بموجب الاستفادة من الخدمة. غير أن الأمر تطور فيما بعد خاصة بعد ظهور مؤسسة خاصة تعمل على تنظيم خدمة القطر البحري وتنفيذ هذه العملية وتحدد مكافآت هذه الخدمة. إلى جانب أن هناك عدد من الموانئ في عدد من الدول عرفة إجبارية الاستفادة من خدمة القطر البحري لدخول أو الخروج من الميناء، وقد يكون ذلك راجع أما لطبيعة الميناء الذي

يكون له مسلك خطيرة تستدعي إجبارية استغناء السفينة عن قوتها الذاتية. أو قد يتعلق الأمر بحجم السفينة أو بنوعية الحمولة التي تحملها على ظهرها، كما قد يكون القطر اجبري في بعض الدول التي يكون بها مضايق بحرية يصعب فيها على السفن الأجنبية التي لم تعد على هذا النوع من الملاحة المرور بها.

كما أصبح القطر عملاً ثابتاً يقصد منه معاونة السفينة على الدخول في الميناء والرسو على الرصيف والخروج من الميناء ، و أصبح يستخدم في شحن السفن وتفريغها بان تجر سفينة القطر المواعين والصنادل المشحونة بالبضائع لتوصيلها من الأرصفة إلى السفن الراسية في المرفأ وبالعكس. والقطر البحري يزود السفينة والعائمات بقوة الدفع اللازمة لدخولها في الموانئ إلى حين الرسو الهادئ في الرصيف المخصص لتوقف السفينة أو خروجها منها إلى غاية التأكد من الابتعاد الفعلي عن محيط الميناء. وقد يفوق ذلك القوة اللازمة لسير السفينة عادة. وهذا ما يميز السفينة القاطرة كآلية بحرية عائمة مجهزة للقيام بهذا النوع من الملاحة المساعدة. ويزداد القطر حالياً بالنسبة للسفن التي تكون آلتها بدرجة من القوة تهدد بالخطر الأرصفة والعائمات الصغيرة بالميناء ، ولهذا الاعتبار يتعين على تلك السفن أن تتخلى عن قوتها الذاتية ، كما أن تلك السفن لا تستطيع الملاحة في مياه ضيقة ، ومن ثم وبغية التراكي تحتاج غالباً لمساعدة عدة قاطرات . وهنا نجد أن السفن الكبيرة التي تكون تحت سيطرة عملية القطر في الدخول أو الخروج من الميناء أو المناورة في داخل الميناء للرسو أو الابتعاد عن الرصيف قد تحتاج وهذا الغالب إلى أكثر من سفينة قطر واحدة.

1

وقد يكون القطر لازماً وضرورياً إذا عطبت أو كسرت آلات السفينة وأحدق بها الخطر إذ يقدم لها المساعدة اللازمة وينقذها من الغرق ، وفي مثل هذه الحالة الأخيرة فلا يتعلق الأمر بقطر عادي بل يعد من قبيل المساعدة البحرية ، وهو الأصل في أحداث القطر البحري أن الصورة الأصلية في القطر هي المساعدة والتي لا تعد قطر وفقاً لما تقدم ذكره حول مقارنة القطر البحري بالمساعدة البحرية.

ب/ النصوص المنظمة لنشاط القطر البحري:

¹ كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، البند 988، ص 723

التنظيم القانوني من خلال النصوص التي تعرضت للقطر في القانون الوطني كمصادر داخلية وطنية نجد ما يلي:

الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري . من المواد 860 والى غاية 872 ق ب ج وهو الأمر المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 04/10 مؤرخ في 15 غشت عام 2010 والمتضمن القانون البحري والذي جعل القطر من ضمن قائمة الديون البحرية.

والمرسوم التنفيذي رقم 363/08 المؤرخ 15 أبريل عام 2006 يحدد شروط وكيفيات استغلال وأمن الموانئ. المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المؤرخ في 15 أبريل 2006 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات القطر و أعمال المناولة والتشوين في الميناء ، هذا وقد عرض المشرع المصري في قانون التجارة البحرية للقطر البحري المواد 281.280.279 من القانون. كما تجدر الإشارة إلى أن سفن القطر في التشريع المصري تخضع لأحكام القانون رقم 232 لسنة 1989 في شأن السفن تطبيقاً للمادة الأولى / ثانية / أ / 1، إلا أن المشرع المصري اقتصر على تنظيم المسؤوليات التي قد تنشأ عن عمليات القطر وتحديد مدة تقادم الدعاوى الناشئة عنها ونقتصر الحديث على تعريف عقد القطر البحري وتحديد طبيعته القانونية.¹

لم يكن ثمة تنظيم قانوني في مصر أو فرنسا لعقد القطر البحري ومن ثم كان يرجع في هذا الصدد إلى حكم القواعد العامة ، وذلك إلى أن صدر في فرنسا قانون 1969/01/03 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية حيث عالجت المواد من 26-30 منه عملية القطر ، وقد أسئلهم المشرع الفرنسي عند وضعه لتلك المواد الحلول القضائية التي كانت قائمة وقت صدور القانون . كذاك تصدى المشرع المصري بدوره عند إصدار قانون التجارة البحرية الجديد لتنظيم عملية القطر في المادتين 279- 280 منه ، وقد نقل أحكام هذا التنظيم عن القانون الفرنسي الذي يقوم على التفرقة بين القطر داخل الموانئ والقطر خارجها والمشرع المصري في المادتين 279- 280 من قانون التجارة البحرية يتعرض لمسألتين عمليتين هما: إدارة عملية القطر وهل تكون لربان السفينة القاطرة أم لربان السفينة المقطورة ؟

¹ RODIERE (R) Traite général de droit maritime, t.3 , no 1133

وعلى من تقع المسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ العملية ؟ وقد ربط المشرع بين الإدارة والمسؤولية فوضع الثانية حيث تكون الأولى. على أن الأحكام التي أتى بها قانون التجارة البحرية في مصر أو القانون الفرنسي الصادر في 1969/01/03 هي أحكام مكتملة وليست أمرة.

فالمشرع سواء في مصر أو في فرنسا ترك تنظيم إدارة عملية القطر لاتفاق الطرفين وأتى بعد ذلك بنظام احتياطي ليرجع إليه عند عدم وجود الاتفاق. إذا كان ذلك فإنه لاغني عن التعرف على القضاء الذي تكون في وقت لم يكن يخضع فيه عقد القطر لتنظيم قانوني طالما أن اتفاق الأطراف يمكن حالياً - وكما كان الحال قبل صدور قانون التجارة البحرية الجديد في مصر و القانون الفرنسي الصادر في 1969/01/03- أن ينظم أحكام العقد. ومن ثم نجد أن مجهزي القطر في فرنسا لم يعدلوا بعد 1969 من الشروط العامة التي يقدمون خدماتهم وفقاً لها¹

و يلاحظ أنه ليس من نص يتعلق بالقطر في المرسوم الفرنسي الصادر في 1969/06/19 والخاص بالتجهيز والبيع البحرية.

المطلب الثاني: تحرير نشاط القطر البحري.

أ/ رفع احتكار سلطة الميناء لخدمة القطر البحري.

أن المرفق العام في الجزائر أهم حلقة في الدولة وهو المعبر عن السياسة العامة ، لذلك فتغير النظام السياسي والاقتصادي للدولة سيؤدي بالضرورة إلى تغير المرفق العام وعلى الأقل يفرض ضرورة إصلاحه. و إن عدم استطاعة الجماعات العمومية تسيير كل المرافق العمومية وكثرة العبء المالي عليها وزيادة الأزمات الداخلية منها والخارجية أدى بالضرورة إلى محاولة التقليل من دور الدولة .

ومن بين المرافق التي عرفت إصلاحات جديدة نشاط القطر البحري الذي كان تحت رقابة وتسيير سلطة الميناء ممثلة في الدولة.

وتعرض القانون البحري الجزائري في المادة 892 إلى تسيير نشاط القطر البحري على مستوى الموانئ الجزائرية من خلال ما يلي:

¹ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ف671

((يشكل قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين نشاطات تجارية مينائية ويمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم . تمارس قيادة السفن وإرشادها من طرف السلطة المينائية)) .

فبالنسبة لنشاط القطر البحري فقد بقي ولفترة طويلة تحت سلطة واحتكار السلطة المينائية ، وهو الشيء الذي نجده مختلفا عند الكثير من الدول، ففرنسا مثلا يخضع نشاط القطر فيها إلى سلطة ومتابعة مؤسسة القطر الخاصة والمستقلة في كل ميناء .

وهو الشيء الذي يسعا اليوم المشرع الجزائري إلى تفعيله على أرض الواقع من خلال تحرير نشاط القطر البحري عن طريق عقد الامتياز لتسيير الموانئ الجزائرية.

وهو الأمر الذي يؤكد المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المؤرخ في 15 أبريل 2006 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات القطر و أعمال المناولة والتشوين في الميناء.

حيث تعرض المرسوم التنفيذي إلى إيكال ممارسة نشاط قطر السفن إلى جانب باقي النشاطات المينائية الأخرى إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة، التي سيتم الإعلان عنها شريطة أن يستفي كل الشروط ويلتزم باحترام دفتر الشروط. وهذا في نص المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي 139/06.

ثم ينتقل المشرع إلى تحديد الطبيعة القانونية لممارسة النشاط في الميناء باعتباره اتفاقية امتياز بين سلطة الميناء والفائز بالمنافسة. على أن تحدد مدة الامتياز ب 20 سنة مع مراعاة التجديد.

ويكون على عاتق من يفوز بالمنافسة الالتزام طبقا لدفتر الشروط بدفع مقابل مالي حسب ما تقدم به من عرض إلى جانب أتواة استعمال الأملاك العمومية . وأتواة مرتبطة برقم الأعمال المحقق من استغلال نشاط القطر.

وعلى القائم بتسيير نشاط القطر بالميناء الالتزام إلى جانب كل ذلك بما تضمنه دفتر الشروط من التزامات أخرى تحت طائلة اتخاذ إجراءات ضمانا لاستمرار العمل بالميناء.

ب/ شروط وكيفيات تحرير الاستغلال

أن المرافق العمومية تسير بخطة ثابتة إلى الخوصصة والاستثمار بفتح المجال للقطاع الخاص وتحرير المرافق من احتكار القطاع العام، وسواء ثم ذلك بصفة جزئية أو كلية فالخوصصة تعني الامتياز في تسير المرافق بمختلف مجالاتها بما في ذلك مرفق الملاحة البحرية والنشاطات المتصلة بها كالقطر البحري.

والخدمات المينائية لها منفعة عامة مضمون من قبل الدولة كخدمة لا يمكن الاستغناء عنها، وكذلك كنشاط اقتصادي وتجاري يعود بالربح على القطاع الاقتصادي على المدى القريب و البعيد لسياسة الدولة التنموية ، وذلك بفتح مجال الاستثمار الوطني والأجنبي طبقا لما هو منصوص عليه قانونا ، وان كان الأمر لا يبدو واضحا إلى اليوم في مجال فتح خدمة النقل البحري والنشاطات المينائية الأخرى كالمناولة والتشوين والقطر البحري. فأن الأمر يبدو متطورا نوعا ما في مجال النقل الجوي وفقا لقانون الطيران المدني 166/64 والمرسوم التنفيذي رقم 40/02 الصادر في 2002/01/14 المتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران الخليفة للطيران وكذا دفتر الشروط المرفق بها، وكذا اتفاقية امتياز استغلال خدمة النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران أنتينا للطيران ودفتر الشروط المرفق لها بموجب المرسوم التنفيذي 41/02 الصادر في 2002/01/14 ، وهو نفس الشكل الذي ورد لصالح شركة طيراتن خاصة أخرى لتسيير مرفق النقل الجوي وهي شركة الطيران ايكواير الدولية بموجب المرسوم التنفيذي 42/02 الصادر في 2002/01/14 ، إلى جانب نصوص القانون التي جاءت من أجل العمل على تحرير المؤسسات العمومية الاقتصادية الأخرى.¹

و الرجوع إلى المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المؤرخ في 15 أبريل 2006 يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات القطر و أعمال المناولة والتشوين في الميناء. والذي حدد الشروط اللازم توافرها إلى جانب ما تعرضت إليه المادة الثالثة من المرسوم التي تشير إلى أنه:

((تسند ممارسة نشاطات القطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الميناء إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص خاضع للقانون الجزائري)).

¹ DOR et VILLENAU K op.Cit, p.13

يجب أن يتوفر في الترشيح لعقد الامتياز شروط التأهيل طبقاً للقانون البحري وهو ما تعرض إليه دفتر الشروط. وطبقاً للمادة 11 من المرسوم التنفيذي يتعين على المتعاملين المختارين، في إطار ممارسة نشاطاتهم، أن يحترموا على الخصوص ما يلي:

((بنود دفتر الشروط.

الأنظمة والتعليمات الخاصة المعمول بها في المواني في مجال الاستغلال وأمن وسلامة الأشخاص والمنشآت والتجهيزات، والسفن وكذا حماية البيئة.

قواعد تسيير وأمن الأملاك العمومية للمواني.

التنظيم التقني المقرر فيما يخص سلامة النقل البحري والعمليات المينائية.

نظام العمل الخاص بكل ميناء، و خصوصاً مداومة الخدمة، التي تتطلب قواعد السلامة والأمن المعمول بهما في هذا المجال. ويتعين عليهم زيادة عن ذلك ، اكتتاب عقد تأمين لتغطية كل المخاطر المهنية ذات العلاقة بنشاطاتهم، لاسيما منها الحوادث والحرائق والمسؤولية المدنية واللجوء إلى الغير ، وترسل كل سنة نسخة مطابقة لأصل وثيقة التأمين هذه إلى السلطة المينائية المعنية)).

إلى جانب كل ذلك لم يتوقف المشرع الجزائري إلى حد العمل على فتح مجال تحرير الاستغلال المينائي بل تعدى كل ذلك إلى وضع القطر ضمن قائمة الديون البحرية ، والتي يترتب عن عدم دفع قيمة المكافأة حجز السفينة وهو ما تضمنته المادة الثانية من قانون رقم 04/10 مؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010 ، يعدل ويتم الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري.

الفصل الثاني

تنفيذ عقد القطر البحري

الفصل الثاني تنفيذ عقد القطر البحري

أن التعرض إلى تنفيذ عقد القطر البحري يقودنا إلى مناقشة التزامات الأطراف في عقد القطر البحري (في المبحث الأول) وإلى المسؤولية في عقد القطر البحري (في المبحث الثاني).

المبحث الأول: التزامات الأطراف في عقد القطر البحري

في عقد القطر البحري وعلى غرار باقي العقود تظهر دائما وبقوة ضرورة مناقشة الالتزامات الواقعة على عاتق الأطراف ومن ثم مسؤولية كل طرف من أطراف العقد . هذه المسؤولية التي تكون على عاتق كل طرف من أطراف العقد مرتبطة بالإدارة الملاحية الموكل أما للقائم بخدمة القطر أو إلى السفينة المقطورة طالبة الخدمة حسب الحالة التي تعرض إليها القانون البحري الجزائري في المواد 866 و 867 .

ولمعالجة كل ذلك لابد من التعرض إلى إدارة عملية القطر البحري والتزامات الأطراف انطلاقا من ذلك (في المطلب الأول) ثم التعرض إلى المسؤولية (في المطلب الثاني).

المطلب الأول: إدارة عملية القطر البحري

تعرض القانون البحري الجزائري إلى إدارة عملية القطر البحري من خلال المادة 866 ق ب ج الفقرة الأولى كما يلي:

((تتم عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة وتبعا لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير)).

وهو الشيء الذي سايره التشريع المصري في المادة 279 من قانون التجارة البحرية وذلك على أنه تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهزة هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر .

وعلى ذلك يجعل المشرع الأصل في إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة. ذلك أن اللجوء إلى القطر داخل الموانئ يكون عادة للقيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه.

وبالتالي تحتفظ السفينة المقطورة بكامل قدرتها على الحركة الذاتية ويبقى طاقمها على متنها مما يمكن معه افتراض توجيه عملية القطر التي تكون لربان هذه السفينة. في حين يجوز أن يتم الاتفاق على أن إدارة عملية القطر مثلما بينته المادة 867 ق ب ج الفقرة الأولى، بنصها :

((يجوز للأطراف، بناء على اتفاق صريح ومكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر)).

وهذا يعني الاتفاق على خلاف ما تقضي به الفقرة الأولى ، أي جواز الاتفاق على ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان سفينة القطر . ويشترط المشرع أن يكون الاتفاق كتابة حتى ينتج آثاره سواء فيما بين طرفي العقد أو في مواجهة الغير.

وأن تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان سفينة القطر ويسأل مجهزة هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة.

ويعتبر المشرع القطر خارج الموانئ بأنه العملية التي تتم في الغالب بسبب افتقاد السفينة لقدرتها على تسييرها ذاتياً، و بذلك يتولى ربان سفينة القطر إدارتها. ويترتب على ذلك أن يكون مجهزة مسؤلاً عن جميع الأضرار التي تنشأ عن عملية القطر.

أ/ إدارة عملية القطر داخل الموانئ.

لم يفرق القانون البحري الجزائري بين إدارة عملية القطر داخل الميناء عن إدارتها خارج الميناء ، مكتفياً بإضافة شرط الاتفاق على ذلك. أما المشرع المصري فقد ميز بين القطر داخل الميناء والقطر خارج الميناء في إدارة هذه الخدمة.

وذلك بأن تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهزة هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر- المادة 279 الفقرة الأولى قانون التجارة البحرية.

في هذا الفرض فإن السفينة القاطرة إنما تقوم بتأدية الخدمات المنوط بها تحت إشراف وتوجيه السفينة المقطورة بحيث يأتمر ربان السفينة القاطرة بأوامر ربان السفينة المقطورة وينفذ تعليماته .

ويعد عقد القطر في هذه الحالة بمثابة عقد إجارة خدمات (عقد عمل) تكون فيه القاطرة تابع (préposé) للسفينة المقطورة ويترتب على ذلك أنه إذا ارتكبت السفينة القاطرة خطأ نشأ عنه ضرر للغير تكون السفينة المقطورة مسؤولة عنه مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه.

وعقد القطر وان كان يعتبر من عقود النقل البحري إلا انه ليس ثمة ما يمنع قانونا من اتفاق طرفيه على أن تكون القاطرة وربانها تحت رقابة وتوجيه المنشأة المقطورة وتابعين لها ومن ثم تسأل عن خطئهم.

وعدم الاتفاق في عقد القطر على تنظيم كيفية ملازمة ملاك المقطورة أو وكلائهم للرحلة البحرية أثناء القطر لا ينفي تبعية ربان ورجال طاقم القاطرة للمقطورة. تلك التبعية الثابتة بشروط عقد القطر التي تعطيها السلطة الفعلية التي تثبت للمتبوع في رقابة التابع وتوجيهه سواء عن طريق العلاقة العقدية أو غيرها. وسواء استعمل المتبوع هذه السلطة أو لم يستعملها طالما كان في استطاعته استعمالها.¹

وخطأ السفينة القاطرة يجعلها مسؤولة عما تحدثه بالسفينة المقطورة من أضرار تأسيسا على العلاقة العقدية بينهما . وإذا ما كان الخطأ حاصلًا خارج نطاق العقد كانت مسؤولية السفينة القاطرة تقصيرية، والسفينة القاطرة مسؤولة أيضا عما تحدثه بخطئها للغير من ضرر ويستطيع الغير أما الرجوع على السفينة المقطورة تأسيسا على مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه ، ويكون للسفينة المقطورة في هذه الحالة إما إدخال السفينة القاطرة ضامنا في الدعوى أو الرجوع على الأخيرة بما قد يحكم به عليها .

وسبيل السفينة المقطورة للتخلص من المسؤولية عما تحدثه السفينة القاطرة من أضرار بالغير هو إثبات السبب الأجنبي ، ولكن يبقى التساؤل عما إذا كان لها في هذا المجال إثبات أن الضرر قد نشأ عن خطأ السفينة القاطرة ومثال ذلك عدم تنفيذ التعليمات التي تصدر من ربان السفينة المقطورة .

مقتضى القواعد العامة أنه ليس لها ذلك إذ المتبوع مسئول عن أعمال تابعه. والحالة الوحيدة التي يمكن فيها للسفينة المقطورة التمسك بخطأ السفينة القاطرة هي حالة رجوع الأخيرة عليها عما أصابها – أي السفينة القاطرة – من أضرار أثناء عملية القطر إذ السفينة المقطورة في ذلك إنما تركز إلى السبب الأجنبي والذي هو فعل المضرور لنفى مسؤوليتها.

¹ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني ، الإثبات في المواد المدنية والتجارية ، طبعة 2009 دار الهدى عين مليلة . الجزائر.

والجدير بالذكر أنه إذا كانت إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ من السفينة القاطرة¹

ومن ثم فليس للسفينة المقطورة نفي مسؤوليتها عن الضرر الذي يصيب الغير أثناء عملية القطر بإثبات خطأ السفينة القاطرة.

كما يجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة².

وفي هذا الفرض فإن مجهز السفينة القاطرة والذي يدير عملية القطر يكون مسئولاً عن الأضرار التي تحدث للغير وللسفينة المقطورة ولكن يكون له نفي مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي، وكذا خطأ السفينة المقطورة إذ ليس من علاقة تبعية بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة تجعل الأولى مسئولة عن أعمال الثانية.

ب/ إدارة عملية القطر خارج الموانئ:

تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع هذه الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة . (والنص مطابق للمادة 28 من القانون الفرنسي).

وإذا ما تسببت السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة في إحداث ضرر بالغير فإن المسؤولية تقع على مجهز السفينة القاطرة، إلا إذا أثبت السبب الأجنبي أو خطأ السفينة المقطورة. وإذا ما حدث الضرر للسفينة القاطرة من السفينة المقطورة أو للثانية من الأولى فإن المسؤولية تكون تعاقدية لقيام عقد القطر بين مجهزي السفينتين.

¹ حكم النقض المصري الصادر في 1978/05/08 (س 29 ص 1180)

² وهو نص المادة 26 من القانون الفرنسي 1969/01/03 المتعلق بالتجهيز والبيع.

وترتبيا على ذلك فإنه إذا لحق السفينة المقطورة ضرر فأن مجهزها لا يلزم بإثبات خطأ السفينة القاطرة لان العقد يفرض على مجهز السفينة القاطرة نقل السفينة المقطورة سالمة إلى جهة الوصول المتفق عليها.

ولا يعفيه من المسؤولية إلا إثباته للسبب الأجنبي (القوة القاهرة، فعل الغير فعل المضرور والذي يتمثل في خطأ السفينة القاطرة).¹

كما يجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة وفي هذه الحالة يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر. ولم يشترط المشرع أن يكون الاتفاق مكتوباً، ولكنه استلزم أن يكون صريحاً قاطعاً فيما قصده المتعاقدان، فإذا اكتنفه الشك، وجب طرحه جانبا والعمل بما يقضي به القانون.

كما ويجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة القاطرة.²

ويطبق بصدد أحكام المسؤولية 279 من القانون البحري.

وبعد أن عرضنا لما أورده المادتين 279، 280 بحري من أحكام تطبيق في حالة إدارة عمليات القطر داخل الموانئ وخارج حدود الميناء، وهي - على ما بينا - محض أحكام مكملة مجال أعمالها هو في حالة عدم وجود اتفاق بين الطرفين. فإننا نتعرض بعد ذلك للفرض الذي تحتفظ فيه كل من السفينتين، القاطرة والمقطورة بحرية العمل والقيادة.

وصورة هذا الفرض أن تستبقى كل سفينة طاقمها ليباشر تسييرها و أدارتها غير خاضع في ذلك لإشراف أو توجيه طاقم السفينة الأخرى ، ومن تم يقتصر عمل السفينة القاطرة على مساعدة السفينة المقطورة بمدتها بمزيد من قوة الدفع اللازمة لاجتياز بعض المناطق التي لا تكفي فيها قوة الدفع العادية . و ليس في هذا الفرض من علاقة تبعية بين السفينة القاطرة

¹ وهو ما جاء نقلا عما تعرض إليه القانون الفرنسي والنص المذكور مطابق لنص المادة 27 من القانون الفرنسي الصادر في 1969/01/03.

² وهو ما تعرض إليه القانون الفرنسي في نص المادة 29 لسنة 1969/01/03.

والسفينة المقطورة على أن الرأي قد اختلف بعد ذلك فيما إذا كان العقد يعتبر عقد مقاوله أو عقد نقل.

ومقتضى الرأي الأولى:

أن العقد يعد في هذه الحالة عقد مقاوله بحسبان أن مجهز القطر يقوم بعمله الذي هو جر السفينة المقطورة لجهة معينة ، وأن أهم خصوصية تميز عقد المقاوله هي أن رب العمل يترك للمقاول حرية اختيار الطريق والوسائل التي يستخدمها لتنفيذ العمل المطلوب.

ومقتضى الرأي الثاني:

اعتبار التزام مجهز القطر من قبيل التزام الناقل البحري في نقل الأشخاص ويورد أصحاب هذا الرأي أن احتفاظ الراكب بحريته في التنقل والحركة على ظهر السفينة لا يغير من طبيعة عقد النقل وأنه قياساً على ذلك فإن احتفاظ السفينة المقطورة بطاقمها وقيادتها لا يغير من طبيعة العقد الذي يربطها بالسفينة القاطرة والذي هو عقد نقل من نوع عقود نقل الأشخاص يطلق عليه عقد نقل السفينة المقطورة.

وفي مجال المفاضلة بين الرأيين فيرجح الرأي الأول إذ قياساً على عقد القطر على عقد نقل الأشخاص لا يخلو من النقد، ففي العقد الأخير نجد أن الراكب وأن كان حراً في التنقل والحركة على ظهر السفينة إلا أن ذلك يقع في حدود نشاطه الفردي الذي لا صلة له بتسيير السفينة حيث يظل الناقل مسئولاً عن أدارتها وقيادتها . في حين أن عقد القطر في الفرض الذي نعرض له لا يخول للسفينة القاطرة أي رقابة أو إشراف على تسيير وإدارة السفينة المقطورة¹

وفي هذا الفرض فإنه إذا أصاب السفينة المقطورة ضرر فإن اعتبار عقد القطر عقد مقاوله يستتبع لتقرير مسؤولية مجهز القطر أن يثبت مجهز السفينة المقطورة ارتكاب مجهز القطر لخطأ، وكذا الضرر وعلاقة سببية بينهما. في حين أنه في حالة اعتبار العقد عقد نقل فإن السفينة المقطورة لا تلتزم بإثبات خطأ مجهز القطر الذي يلتزم بنتيجة هي نقل السفينة

¹ علي يونس ، العقود البحرية ، دار الفكر العربي ، بند 245

المقطورة سالمة إلى جهة الوصول، ويبقى أن لمجهز القطر دفع المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي، وهو الفرض الذي سبق التعرض إليه.

أما إذا حصل ضرر للغير بسبب عمليات القطر فإنه لا محل القول بمسئولية إحدى السفينتين دون الأخرى، أو بمسئوليتها عن الأخرى. بل يجب لتقرير مسؤولية أيهما أثبات خطأ وعلاقة السببية بينه وبين الضرر الحاصل، فإذا كان الخطأ مشتركاً تكون المسؤولية تضامنية بينهما.

وكنتيجة لكل ذلك: يتعين ملاحظة أنه وفي كل الفروض – أي سواء كانت إدارة عملية القطر للسفينة القاطرة أو كانت للسفينة المقطورة أو كانت من السفينتين تحتفظ بحرية العمل والقيادة – إذا ما كان الضرر الذي لحق إحدى السفينتين، القاطرة أو المقطورة ناشئاً عن ارتطامها بالسفينة الأخرى فلا تطبق أحكام التصادم البحري نظراً لارتباط السفينتين بعقد سابق¹.

وفي هذا المجال ولغياب ما تقدم في اجتهاد القضاء الجزائري لندرة أحكام المحكمة العليا لدرجة انعدامها تمام وبالخصوص في إدارة عملية القطر البحري، لايسعنا سوى اللجوء إلى ما تعرض له قضاء النقض المصري فيما يلي:

أن عقد القطر إن كان من عقود النقل البحري إلا أنه ليس ثمة ما يمنع قانوناً من اتفاق طرفيه على أن تكون القاطرة وربانها ورجال طاقمها تحت رقابة و توجيه الشركة المطعون ضدها – مالك المنشأة المقطورة – وما تبين لها ومن ثم تسأل عن خطئهم .

ولا يعد ذلك منهم اتفاق على نفي أو درء للمسئولية التقصيرية – وهو الأمر الذي حضته المادة 217 الفقرة الثالثة مدني – إذ أن مسؤولية المطعون ضدها على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعة غير المشروعة، وعلى ما سلف البيان هي مسؤولية تبعة مقررة بحكم القانون لمصلحة المضرور بضم مسئول آخر يكفل بالتضامن المسئول الأصلي على المتبوع .

¹ أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، الطبعة الرابعة، منشأة المعارف للنشر والتوزيع 2007 الإسكندرية.

فإذا استدعى التعويض من المتبوع كان للأخير الرجوع على تابعه، محدث تنظيم كيفية ملازمة ملاك الحوض العائم أو وكلائهم (المطعون ضدها) للرحلة البحرية أثناء القطر لا ينفي تبعية ربان ورجال طاقم القاطرة للمطعون ضدها، تلك التبعية الثابتة بشروط العقد والتي تعطيها السلطة الفعلية في الرقابة والأشراف والتوجيه على ربان وبحارة القاطرة .

ذلك أن علاقة التبعية تقوم على السلطة الفعلية التي تثبت للمتبوع في رقابة التابع وتوجيهه سواء عن طريق العلاقة العقدية أو غيرها وسواء استعمل المتبوع هذه السلطة أو لم يستعملها طالما أنه كان في استطاعه استعمالها.¹

المطلب الثاني: الالتزامات الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري.

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

وفي المجال البحري لا يكون القطر على صورة واحدة فقد يمثل القطر العمل المادي الذي به يتم انقاد السفينة المعرضة للخطر وذلك بقطرها إلى منطقة أمنة.

وقد تتدخل سفينة القطر لمساعدة السفينة المقطورة على القيام بالمناورة اللازمة لدخول الموانئ أو الخروج منها أو المرور بالقنوات.²

وفي هذا الفرض لا تنعدم القوة المحركة للسفينة المقطورة وإنما يقتصر الأمر على الاستعانة بقوة سفينة القطر المحركة لتوجيهها في تلك المناورات.³

وأخيرا قد يكون القطر وسيلة لنقل منشآت لا تتوافر لها قوة محرك ذاتية.

أ/ التزامات أطراف عقد القطر البحري.

¹ الطعن رقم 657 سنة 42 جلسة 1978/05/08 س 29 ص 1180

² DOR et VILLENAU Le remorquage en droit maritime, op. Cit. p.1

³ عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف.

أولاً/ التزامات مجهز القطر

تعرض القانون البحري الجزائري في نص المادة 861 إلى ما يلي:

((تدخل في عداد خدمات القطر:

أ - العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

ب - مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

ج - المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة)).

وعليه وللقيام بخدمة القطر المحددة طبقاً للقانون البحري يلتزم مجهز القطر بما يلي:

1- تقديم القاطرة:

يلتزم مجهز القطر باستعمال القاطرة التي اتفق عليها إذا ما حددت قاطرة معينة في الاتفاق، أو من النوع المتفق عليه إذا لم يكن ثمة تحديد لقاطرة معينة ، ويجب أن تكون القاطرة في حالة صالحة لأداء الخدمة (القطر) المتفق عليها بين الأطراف ، واشتراط الصلاحية لا ينصرف فقط إلى القاطرة بل يعني أيضاً صلاحية الطاقم والمهمات، و الطقس والظروف التي تتوقع عادة.¹

ومثل هذا الالتزام أساسي مهما كان التكيف القانوني المعطى لعقد القطر ، فإذا قيل أنه مشاركة أيجار فان مجهز القطر يلتزم كمؤجر بتقديم سفينة صالحة للعمل ملاحيا و تجاريا. وإذا قيل بأنه عقد نقل بحري فان مجهز القطر يلتزم كناقل بأن يقدم سفينة صالحة للملاحة وقادرة على أداء العمل المطلوب.

وأخيرا إذا قيل أنه أجارة خدمة (عقد عمل) فان على مجهز القطر تقديم الخدمات بالأدوات المناسبة لأن عقد القطر ليس بحال من الأحوال ذلك الخاص بأجير لا يقدم غير جهده أثناء العمل.²

2- تنفيذ العمليات:

لا شك أن مجهز السفينة المقطورة يتطلب من السفينة القاطرة خدمات معينة يتوقف مداها و طبيعتها على الاتفاق الحاصل بين الأطراف.

¹ Chorley . p .220

² Rodiere.t3.no.1138

وهذه الخدمات تطلب ليس في نطاق اصطلاح قانوني معين وإنما وفق محتواها الفني – عمليات تراكي أو أبحار أو تعويم سفينة ، وهى عملية جد مختلفة يستدعى كل منها أداء فنيا معينا .

ومهما كان نوع تلك العمليات فإن مجهز القطر يلتزم بتنفيذها وفقا للأصول الفنية المراعية. فبالنسبة لالتزامه بجر السفينة المقطورة إلى جهة معينة يتعين أن يتبع الطريق المتفق عليها بالعقد، فإذا لم يحدد بالعقد فإنه يلتزم بأتباع أقصر الطرق أكثرها أمنا¹ وذلك تطبيق محض لمبدأ وجوب تنفيذ العقود بحسن نية. وقد تضمن القانون البحري الجزائري في المادة 863 ما يلي:

((يتعين على المجهز الذي التزم بالقيام بخدمة القطر بأن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما السفينة القاطرة والصالحة للملاحة للقيام بخدمات المتفق عليها والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة)).

والشروط الواردة بعقود القطر النموذجية غالبا ما تنص على حق السفينة القاطرة في رفض العمل الذي يعرضها للخطر وأنها الحكمة في تقدير ذلك.

وتتضمن تلك العقود عادة شروطا تعكس بجلاء الحرية المطلقة للسفينة القاطرة مثال ذلك الشرط الذي يسمح للسفينة القاطرة بالتوقف في أي مرسى وفي الدخول في أي مرفأ. وكذا في الأنهار والموانئ وفي عدم الاستعانة بمرشد وفي الرجوع إلى الوراء إذا دعت الحاجة وفي أن يكون لها ترك عملية القطر لنجدة سفينة في خطر.²

و الشرط الذي يسمح للسفينة القاطرة بالتوقف في أي مرسى قد يكون مدعاة إلى أي ضرورة تلحها الحاجة التي تضمن الملاحة الآمنة، وفي الدخول في أي مرفأ و في الأنهار والموانئ، وفيما يخص عدم الاستعانة بمرشد باعتبار أن عملية القطر في حد ذاتها كآلية هي جزء من الميناء الذي لا تحتاج فيه إلى الإرشاد. وفي الرجوع إلى الوراء إذا دعت الحاجة

¹
² علي يونس المرجع السابق بند 247.

وذلك وأن كان يتعارض مع حاجة السفينة المقطورة، وان لم يكن ضروريا بالنسبة إلى هذه الأخيرة، وفي أن يكون لها ترك عملية القطر لنجدة سفينة في خطر.¹ ولعل أكثر الشروط التي يوردها مجهزي القطر شيوعا ذلك الشرط التقليدي في القانون البحري المعروف بشرط الإهمال (cause de négligence) والذي بمقتضاه يعفى مجهز القطر نفسه من المخاطر التي تترتب على أخطاء محتملة للربان في إدارته للقاطرة ، وهو شرط صحيح فيما عدى الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من المجهز نفسه ، أما الغش والخطأ الجسيم الذي يقع من الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزامه فيجوز الاتفاق على الإعفاء منه .

ويحكم القضاء بصحة مثل هذه الشروط و التي لا شك أنها يمكن أن تؤدي إلى تعديل طبيعة الاتفاق²

ثانيا/ التزامات مجهز المقطورة

يلتزم مجهز السفينة أو المنشأة العائمة المقطورة بأداء أجر القطر. ويرد هذا الالتزام بالنسبة لكافة أنواع القطر وان كانت أوضاع تحديد الأجر تختلف من حالة إلى أخرى. وبالنسبة لعمليات القطر داخل الموانئ فان الأجر يحدد وفق تعريفه تصدرها السلطات، وهو تحديد يتم من الساعة الواحدة وفقا لقوة السفينة القاطرة، وهذا بنص على زيادة إذا تم العمل في ساعات الليل و خفض ساعات الانتظار.

وبالنسبة لعمليات القطر خارج الموانئ والعمليات التي لها طابع خاص مثل تعويم سفينة فان الأجر يكون محل مفاوضة بين الأطراف ، وهو يحدد أما على أساس الساعة أو يقدر جزافا وذلك حسب الأحوال، وعلى نحو ما هو مقرر بالنسبة لمشارطات الإيجار بالرحلة فان عقود القطر ، وحيث يحدد الأجر جزافا، تنص شروطها على نظام للتعويض في حالة التأخير عند القيام أو خلال الطريق أو عند الوصول .

¹ RODIERE . T3 NO 1139

² CHQUVERU. NO 868

RODIERE T 3. NO 1140

وإذا لم يحدد الأجر وفقاً لتعريفه أو لاتفاق الأطراف فإن تقديره يكون بمعرفة القضاء. و الحوادث التي ممكن أن تعوق عمليات القطر أو تتسبب في انقطاعها لها أثرها على الأجر وهو ما تنص عليه أحياناً عقود القطر.

وإذا ما سكت عقد القطر عن هذا الأمر فتطبق القواعد العامة و التي لا شك أن تحديدها يتوقف على التحليل القانوني المعطى للعملية.¹

ووفقاً لما تقدم فإن رسوم القطر تعد من الحقوق الممتازة على السفينة و أجرة النقل وملحقاتها، وهو امتياز يأتي في المرتبة الثانية بعد المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة و توزيع ثمنها.

وإذا لم يكن المقطور سفينة بل صندلاً أو غيره من العائمات فإن الأمر تحكمه أحكام القانون المدني وليس منها امتياز أجر القطر، فإذا ما اضطر مجهز القطر إلى إنفاق مبالغ لحفظ العائمة المقطورة أو ترميمها كان له امتياز عليها .

هذا ويختلف أجر القطر عن مكافأة المساعدة البحرية التي تلتزم بها السفينة التي قدمت لها المساعدة في حالة القطر، وأجر القطر عادة أقل بكثير من مكافأة.

ب/ مكافأة خدمة القطر البحري.

ولم يتطرق قانون التجارة البحرية الأردني والسوري لذلك، أما القانون البحري الجزائري فقد أقر مبدأ المكافأة وهي التي تكون مقابل عن خدمة القطر البحري.

المادة 860 من القانون البحري الجزائري ((يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمة القطر بواسطة سفينة)) .

وفيما يتعلق بمصدرها أوجب القانون البحري الجزائري العمل بالاتفاق ، وعند عدمه أي في حال غياب أي اتفاق فالتعريف، فإن لم تتضمن التعريفه نصوصاً ملائمة ووجب العمل بالأعراف، أي كل ما تعارف العاملون في البحر والمستفيدون من خدمة القطر على سداده كقيمة مقابل الحصول على هذه الخدمة .

فإن لم يوجد أعراف فالعدالة هي المرجع الأخير في تقدير المكافأة التي تستحق عند تأدية عملية القطر لا قبل ذلك. وهو ما تعرض إليه القانون البحري الجزائري في المادة

¹ علي يونس المرجع السابق ، 248.

865 من ق ب ج بقولها: ((تحدد مكافأة خدمات القطر باتفاق بين الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريف، وإذا لم تتضمن التعريف نصوص ملائمة، يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف.

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

ويمكن القول أن هذا الترتيب يمكن أتباعه في الأردن وسوريا أيضا لكونه يتفق وطبيعة مصادر القاعدة القانونية فيهما. فأن الاتفاق يتصدر حتما عند عدم النص فأن لم يتضمن الاتفاق شيء من ذلك فليس عمل القطر البحري بالمجاني، ولذا وجب العمل بالتعريف المعلنة في الميناء من طرف الجهة المسؤولة عن العمل فيه. فأن لم يوجد فالعرف والشريعة يقتضيان بأن من يحترف عملا مأجورا يستحق المكافأة التي ينبغي أن تقدر بأجر المثل، والعمل بأجر المثل معيار من معايير العدل فأن ثبت بذلك جهد أكبر لظروف خاصة قدرت الزيادة بقدرها عملا بالعدل الذي ينص بالجزاء الوفاق. و لقد ثار التساؤل حول مدى استحقاق سفينة القطر لمكافأة انقاد إذا ما تعرضت السفينة المقطورة لخطر ما وقدمت لها سفينة القطر لمساعدتها.¹

و هذا الفرض جعلت القاعدة العامة فيه عدم استحقاق أي مكافأة أو مصاريف، ذلك أن سفينة القطر تتدخل أصلا لمساعدة السفينة المقطورة في ملاحتها البحرية، ومع ذلك نص المشرع على استحقاقها المكافأة ومصاريف لأنقاد إذا قامت بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عملية القطر. وفي هذه الحالة تجمع سفينة القطر بين أجر القطر و مكافأة لأنقاد إذا توافرت شروطه في هذا المعنى.²

¹ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في القانون البحري، الطبعة الاولى 1982 دار المهد للنشر والتوزيع.

² DOR ET VILLENAU .OP CIT P 3.

المبحث الثاني: المسؤولية في عقد القطر البحري

المطلب الأول: سريان عقد القطر البحري وإثباته

أ/ حدود عقد القطر البحري

إن مدة سريان العقد وتحديد حدود بدايته ونهاية العقد يساهم في إبراز عنصرين أساسيين يتمثلان في:

أ- تحديد نطاق المسؤولية الناشئة عن عملية القطر.

ب- مدى سريان الأحكام الخاصة بالتصادم البحري.

أولاً/ نطاق المسؤولية في عقد القطر البحري

وتبرز أهمية تحديد متى تبدأ عملية القطر ومتى تنتهي، ليس فقط من أجل تحديد نطاق المسؤوليات الناشئة عن العملية و إنما لتحديد مدى سريان الأحكام الخاصة بالتصادم البحري في حالة التصادم الواقع بين سفينة القطر و السفينة المقطورة.¹

فإن كان التصادم قد وقع خارج نطاق عملية القطر وجب تطبيق أحكام التصادم البحري، أما إذا وقع التصادم داخل هذا النطاق لا تنطبق الأحكام المشار إليها إنما يجب تطبيق الأحكام الخاصة بعقد القطر.²

ويلاحظ في هذا الصدد أن عملية القطر لا تتحدد بالجر بالمعنى الدقيق ، وإنما تبدأ العملية بأولى خطوات ربط كبلات الجر بالسفينة المقطورة ، و تمتد حتى الانتهاء من عملية الجر وفك الكابلات من السفينة.³

وفيما يتعلق بأعمال قواعد التصادم البحري تحت باب الحوادث البحرية تعرض القانون البحري الجزائري إلى موضوع التصادم من المواد 273 إلى غاية 298 حيث أنه وفي نص المادة 273 من ق ب ج يعد تصادم سفن في البحر ، كل ارتطام مادي (اصطدام) بين السفن

¹ ايمن فتحي ، المساعدة البحرية ، المرجع السابق، ص 97.

² مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ف 671.

كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق بند 313.

إيمان فتحي، المساعدة البحرية، المرجع السابق. ص 98.

³ DOR ET VILLENAU OP CIT P 13

محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني ، المرجع السابق ، ص...

في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ بعين الاعتبار للمياه التي وقع بها التصادم.

وهذا يعني أن القواعد المطبقة في حال وقوع حادث بحري لا تأخذ بعين الاعتبار المياه الواقعة فيه. وقد تعرض القانون البحري في المادة 862 إلى حدود عقد القطر من خلال ما يلي:

((يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية، للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها.

وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة)).

ثانياً/ الاتفاق على خدمة القطر.

الشكل الذي يتم بموجبه الاتفاق على تقديم خدمة القطر من قبل القائم بالقطر إلى طالب الخدمة الذي يكون في الغالب سفينة تتأهب للدخول أو الخروج من الميناء.

يختلف تماما عن ما عاهدناه في عقود القانون العام حيث يتم الاتصال بطريق الراديو من قيادة السفينة التي تطلب خدمة القطر إلى القائم بخدمة القطر في الموانئ (السلطة المينائية) أو المسير للقطر وفقا لعقد الامتياز.

وهنا يتم التوجه بسفينة قطر واحدة أو عدة سفن حسب الطلب للقيام بعملية القطر من خلال تسهيل دخول السفينة طالبة الخدمة إلى الميناء إلى غاية الرسو، أو العمل على أخراج السفينة من الميناء إلى غاية أمكانية الإبحار.

ب/ إثبات عقد القطر البحري

ويقصد بالإثبات في اصطلاح الفقه الحديث ثلاث معاني:

المعنى الأول: يراد بالإثبات حسب هذا المعنى الإدلاء بالعناصر التي تحصل بها قناعة القاضي بخصوص الادعاءات التي تقدم له.

المعنى الثاني: وهو معنى أضيق من المعنى السابق، ويقصد به تلك العناصر نفسها والأدلة التي تقدم للمحكمة، وهي أما الكتابة أو البيعة، أو غيرهما من وسائل الإثبات المختلفة.

المعنى الثالث: وهو المعنى الأخص، ويراد به تلك النتيجة التي تحصل من بعد تقديم الأدلة فيقال لقد حصل الإثبات، وذلك إذا ما تمكن الخصم من إبراز دعواه.¹

وموضوع الإثبات يتحدد بخصوص واقعة معينة أو تصرف قانوني، فلا تحتاج القاعدة القانونية إلى الإثبات بوجه عام باعتبارها أمر صادر عن المشرع يلزم القضاة وإن عليهم تطبيقه دون حاجة الخصوم إلى إثبات وجوده. والعمل القانوني الواجب الإثبات هو التصرف الإرادي الذي يكون الغرض منه إنشاء حق أو تعديله أو إنهائه.

وفي اللحظة التي تظهر فيها الإرادة إلى الوجود، فإن بإمكان كل ذي حق أن يقوم بإبرام ذلك التصرف كتابة لكي يمكن له أن يستبقي الدليل و يحافظ عليه وإن هذه الصلاحية في إمكانية المحافظة على الدليل الكتابي تفسر تشدد المشرع حينما يمنع الإثبات في هذه التصرفات بوسائل ناقصة للإثبات كالقرائن العادية واليمين المتممة.

أما الواقعة القانونية فهي الحدث الذي ينشئ حقا أو يعدله أو ينهيه والواقعة تقع غالبا خراجا عن إرادة الأشخاص فهي واقعة مادية محضة، وقد تكون مفاجئة. ونظرا لهذه الطبيعة فإنه من غير المعقول أن يطلب من الخصم الذي يتمسك بهذه الواقعة المادية أن يتبناها بالكتابة لأن هذه الوسيلة من وسائل الإثبات لا تصدر إلا عن إرادة واعية. وهذا مخالف لطبيعة الواقعة القانونية، ومن ثم فإنها تقبل الإثبات بكافة الطرق الممكنة. كما يجب لإثبات واقعة مادية معينة توافر شروط معينة تسمح بقبول عرض الإثبات تتمثل فيما يلي:

أن تكون الواقعة القانونية المراد أثباتها متعلقة بالحق المطالب به، كما إذا تمسك البائع بعقد البيع للمطالبة بالثمن فإن عقد البيع الذي هو مصدر الالتزام يشكل في نفس الوقت الواقعة التي ينصب عليها الإثبات، وهذه الواقعة لا يمكن إلا أن تكون متصلة بالحق المطالب به ومتعلقة به.

¹ بكوش يحي، أدلة الإثبات في القانون المدني والتشريع الإسلامي، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع عام 1981 ص.....

أن تكون الواقعة منتجة في الدعوى ، وهذا إذا كانت على فرض ثبوتها من شأنها تؤدي إلى قناعة القاضي. وذلك بأن تعينه على حل النزاع حلا نهائيا، وهي مسألة موضوعية تخضع لرقابة المحكمة العليا من حيث قصور التسبيب.

أن تكون الواقعة القانونية جائز التحقيق فيها، وهو أن للقاضي سماع الشهود أو طلب معاينة خبير مختص بشرط أن لا يتعرض ذلك مع نص يقيد بصفة عام سلطة قاضي الموضوع أجراء تحقيق حول ثبوت الواقعة المادية المتصلة بالحق.

ولقد نظم المشرع طرق الإثبات بوضع قواعد عامة تلزم المتخاصمين، وعلى عكس الواقعة القانونية كما قدمنا التي يمكن إثباتها بكل الوسائل فإن إثبات التصرفات القانونية التي تزيد قيمتها عن مبلغ معين يكون بمحرر رسمي أو عرفي ، وقد نصت على ذلك المادة 333 من القانون المدني بعد مراجعتها بالقانون 10/05 في غير المواد التجارية إذا كان التصرف القانوني تزيد قيمته على 1000.000 دينار جزائري أو كان غير محدد القيمة فلا يجوز الإثبات بالشهود في وجوده أو انقضائه ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك....

بمقتضى هذا النص وفي حال إنكار المدين ، يجب على الدائن لاستفاء حقه أن يثبته بالكتابة.¹

أن المقصود بالإثبات في معناه القانوني تقديم الدليل أمام القاضي بالطرق الجائزة على وجه واقعة قانونية متنازع فيها بين الخصوم، وهو ما يختلف عن الإثبات بمعناه العام الذي لا يكون أمام القضاء كالإثبات العلمي والإثبات التاريخي إذ أن كل منهما يبحث عن الحقيقة المجردة بأي وسيلة كانت .

والمشرع الجزائري قد تكفل بمعالجة القواعد الموضوعية في الإثبات وأوردها في القسم الأول منه بالالتزامات والعقود، وأفرد لها الباب السادس من هذا القسم المواد 323 إلى غاية 350 والتي تطبق على كافة المنازعات المدنية والتجارية أيا كان مصدر الحق الذي يدور حوله النزاع.

¹ على فيلاي ، الالتزامات. النظرية العامة للعقد. المرجع السابق، ص....

تشمل النصوص المنظمة للإثبات نوعين من القواعد، قواعد موضوعية وقواعد شكلية أو إجرائية. فالقواعد الموضوعية هي التي تحدد الأدلة وتبين الحالات التي يستعمل فيها كل دليل كما تبين محل الإثبات والخصم الذي يقع عليه عبؤه.

أما القواعد الشكلية فهي التي تحدد الإجراءات التي تتبع في إقامة الأدلة عندما يكون النزاع معروضا أمام القضاء. وقد راعت الشرائع اللاتينية هذا الاختلاف في طبيعة قواعد الإثبات، فوضعت القواعد الموضوعية في القانون المدني بينما أوردت القواعد الشكلية في قانون المرافعات، كما فعل القانون الفرنسي، وفعل ذلك أيضا القانون المدني الجزائري وبعض القوانين العربية الأخرى كالقانون الليبي.

والمهم في كل ذلك التعرض إلى طرق الإثبات، فقد أخذت الإرادة التشريعية كما ذكرنا بنظام تقيد الأدلة أي أنها حددت طرق الإثبات (mode de preuve) ومقتضى هذا النظام أن الخصم لا يسعه أن يثبت ادعاءه إلا بالدليل الذي يحدده القانون كما أن القاضي لا يتعين عليه أن يبني حكمه إلا على الأدلة التي يقرأها القانون.

وطرق الإثبات أو الأدلة التي حددها هي: الكتابة، والشهود، والقرائن، والقرار، واليمين، والمعينة والخبرة، وطلب إلزام الخصم بتقديم ورقة تحت يده.¹

ويختلف نظام الإثبات تبعا للترقية بين الواقعة المادية والتصرفات القانونية، فالتصرفات القانونية هي اتجاه الإرادة إلى إحداث أثر قانوني معين ويترتب هذا الأثر بالتعبير عن الإرادة، ولذا استلزم القانون في القاعدة العامة أن يكون إثبات التعبير عن الإرادة بالكتابة إذ أن إعداد الدليل الكتابي وقت وقوع التصرف القانوني أمر ميسور. أما الوقائع المادية سواء أكانت وقائع طبيعية أم أعمال مادية فلا تسمح طبيعتها، في أغلب الصور بأعداد دليل لإثباتها فيمكن إثباتها بكافة الطرق حتى بالشهادة أو القرائن.

لهذا رأينا نطاق القاعدة العامة التي نصت عليها المادة 333 قانون مدني جزائري بشأن وجوب الإثبات بالكتابة أو عدم جواز الإثبات بالشهود محصورا في دائرة التصرفات

¹ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في القانون البحري، الطبعة الأولى 1982 دار المهدي للنشر والتوزيع.

القانونية ويتبين من هذا أن الوقائع المادية لا تعتبر استثناء يرد على القاعدة لأن الأصل فيها جواز الإثبات بجميع الطرق، وهو ما ينطبق على عقد القطر.

فيما يتعلق بالإثبات في عقد القطر البحري، بما أنه عقد رضائي يتكون من تقابل إرادتين فلا تشترط أية شكلية لانعقاده، كما لا تشترط الكتابة لإثباته وعقد القطر بحسبان أنه عقد تجاري يثبت بكافة طرق الإثبات. وبجانب هذه المسألة إثبات العقد ذاته ثمة صعوبة تتمثل في إثبات بدء عمليات القطر والتي تعد من مسائل الواقع.

ولا يشترط المشرع أن يكون الاتفاق كتابيا ويكتفي بضرورة أن يكون صريحا ويرجع الأمر إلى صعوبة الاتفاق كتابة في حالة القطر خارج حدود الموانئ حيث تكون السفينة المقطورة في عرض البحر. وإنما يجب أن يكون الاتفاق صريحا. فلا يجوز استخلاصه مما قد يكون الطرفان قد نصا عليه من شروط في عملية القطر.

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

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

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

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

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

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

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

وعلى ذلك فإن الراديو اللاسلكي كوسيلة أثبات خدمة القطر البحري، قد نجد صورته في القانون المدني الجزائري وخاصة من ذلك ما يتعلق بالرسائل والبرقيات وما تضمنته المادة 329 الفقرة الأولى على أنه : ((تكون الرسائل الموقعة عليها قيمة الأوراق العرفية من حيث الإثبات)).

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

المطلب الثاني: مسؤولية أطراف عقد القطر البحري

أ/ المسؤولية الناشات عن تنفيذ عقد القطر البحري

يعالج المشرع مسؤولية الأطراف في عقد القطر البحري على فرضيتين:

أولاً/ أن تتم خدمة القطر البحري من قبل مجهز القطر داخل الميناء لفائدة طالب خدمة القطر، وفيه يضع المشرع القاعدة القانونية بما يتسق واعتبار السفينة المقطورة تتمتع بوسائل تسييرها الخاصة.

ثانياً/ أن تتم خدمة القطر البحري من قبل مجهز القطر خارج حدود الميناء لفائدة طالب خدمة القطر ، وفيه يضع المشرع القاعدة القانونية بافتراض أن السفينة المقطورة تفتقد لوسائلها المحركة ولو بصفة مؤقتة. وعليه نتعرض إلى المسؤولية باختلاف ما إذا كانت داخل الميناء أو خارج حدود هذا الميناء. تم إلى نهاية عقد القطر البحري لتعلق ذلك بانتهاء المسؤولية فعليا.

1/ المسؤولية الناشئة عن القطر البحري داخل الميناء.

أن عملية القطر البحري داخل الموانئ تكون الإدارة فيها موكلة إلى السفينة المقطورة ويكون بذلك مجهز السفينة طالبة خدمة القطر مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر البحري.

وعلى ذلك يضع المشرع إدارة عملية القطر البحري على عاتق السفينة المقطورة متى كانت عملية القطر البحري داخل الميناء وهذا كأصل عام. ذلك أن اللجوء إلى الاستعانة بخدمة القطر داخل الموانئ يكون عادة للقيام بالمنورة اللازمة للدخول إلى الميناء أو الخروج منه. وبالتالي تحتفظ السفينة المقطورة بكامل قدرتها على الحركة الذاتية، ويبقى طاقمها على متنها مما يمكن معه افتراض أن توجيه عملية القطر تكون لربان هذه السفينة.

وحيث يربط المشرع بين إدارة عملية القطر والمسؤولية الناشئة عنها يكون مجهز السفينة المقطورة مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر البحري . ومؤدى ذلك تحمله للأضرار التي تصيب سفينة الأشخاص أو الأموال الموجودة عليها كما يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بسفينة القطر أو طاقمها، فضلا عن مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالغير سواء بصفة مباشرة عن سفينته هو أو سفينة القطر.

غير أنه يمكن للأطراف عقد القطر البحري الاتفاق على خلاف ذلك ، مما يعني جواز الاتفاق على ترك إدارة عملية القطر البحري داخل الميناء لربان السفينة القاطرة ويشترط أن يكون هذا الاتفاق كتابة حتى ينتج أثره سواء فيما بين طرفي العقد أو في مواجهة الغير. وفي حال وجود هذا الاتفاق يكون مجهز سفينة القطر مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر البحري إلا إذا اثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة . ويتضح من ذلك أن المشرع وضع قرينة على مسئولية مجهز سفينة القطر لان ربانها تولى إدارة عملية القطر بناء على الاتفاق. فمتى تحقق الضرر سواء بالنسبة إلى السفينة المقطورة أو طاقمها أو بالنسبة إلى الغير كان مجهز سفينة القطر البحري مسؤولاً عن تعويض ذلك الضرر. إلا أن المجهز يستطيع دفع المسئولية إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة. ذلك أن المشرع اعتد بالدور الايجابي الذي يقوم به ربان هذه السفينة إن لم يقم بتحريكها وإنما على الأقل بتوجيه دفتها، على الرغم من تولي ربان سفينة القطر إدارة عملية العملية. فمتى أثبت مجهز سفينة القطر أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة لم يعد مسؤولاً عن تعويضه. ويكفي لدفع مسئولية مجهز سفينة القطر أن يكون الضرر قد نشأ عن السفينة المقطورة بغض النظر أن كان قد ارتكاب ربانها أو أحد أفراد طاقمها لثمة خطأ. وتنتفي مسئولية المجهز سواء في مواجهة المتعاقد معه أو في مواجهة الغير . ولا يكون للغير سوى الرجوع على مجهز السفينة المقطورة إذا توافرت شروط مساءلته.

2/ المسئولية الناشئة عن القطر البحري خارج الميناء:

إن عملية القطر البحري تكون الإدارة فيها على عاتق ربان سفينة القطر متى تمت خارج حدود الميناء، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر. إلا إذا اثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة. و يعتد المشرع في حالة القطر خارج الموانئ بأن العملية تتم في الغالب بسبب افتقاد السفينة لقدرتها على تسيرها ذاتيا. ولذلك يتولى ربان سفينة القطر إدارتها. ويترتب على ذلك أن يكون مجهزها مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تنشأ عن عملية القطر.

إلا أن المشرع عند ربطه بين المسؤولية والإدارة يتحفظ في شأن بقاء طاقم السفينة المقطورة على متنها أثناء قطرها في أعالي البحار. ذلك أنه في مثل هذه الفرض قد يرتكب ربانها أو أحد أفراد طاقمها خطأ يؤدي إلى إحداث الضرر مما يجب معه السماح لمجهز سفينة القطر بدفع المسؤولية الواقعة على عاتقه بموجب القرينة التي يقيمها القانون. ولذلك لم يكتفي المشرع كما في الحالة السابقة بأن يكون الضرر قد نشأ عن السفينة المقطورة، بل يجب أن يكون قد نشأ عن خطئها أي خطأ احد من أفراد طاقمها. والخطأ لا يتصور ارتكابه ما لم يكن هؤلاء على متن السفينة أثناء القطر. ويقع عبء إثبات الخطأ على عاتق مجهز سفينة القطر إذ هو المسئول بحسب الأصل عن جميع الأضرار التي تحدث عن القطر في خارج حدود الموانئ.¹

وقد يحدث أن يتم الاتفاق على ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة ولا يشترط المشرع أن يكون الاتفاق كتابيا ولكن يتعين أن يكون صريحا. ويرجع الأمر إلى صعوبة الاتفاق كتابة في حالة القطر خارج حدود الميناء حيث تكون السفينة المقطورة في عرض البحر، وإنما يجب أن يكون الاتفاق صريحا فلا يجوز استخلاصه مما قد يكون الطرفان قد نصا عليه من شروط تنظم عملية القطر. و إذا تم الاتفاق على أن تكون إدارة القطر لربان السفينة المقطورة يصبح مجهزها مسئولا عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر. ولا يجيز القانون البحري للمجهز دفع هذه المسؤولية عن طريق اثبات خطأ سفينة القطر. وبالتالي في كل الفروض التي تقرر فيها مسؤولية مجهز السفينة المقطورة فإنه لا يجوز دفعها باثبات خطأ سفينة القطر. ولا شك أن مجمل هذه الأحكام تكون في صالح سفينة القطر ، ذلك أنها تستطيع دفع مسؤوليتها في الفرض التي تتولى فيها إدارة عملية القطر البحري في حين لا يستطيع مجهز السفينة المقطورة دفع مسؤوليته في الفروض التي تتولى فيها سفينته إدارة عملية القطر البحري. وهذا من شأنه توفير الأمان اللازم لمشروعات القطر البحري عند تقديم خدماتها.

¹ DOR et VILLENAU , op.Cit, p.3

تعرض القانون البحري الجزائري في المادة 866 الفقرة الثانية على أنه: ((كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلا إذا ثبت خطأ السفينة القاطرة)).

وحيث يربط المشرع بين إدارة القطر والمسئولية الناشئة عنها يكون مجهزة السفينة المقطورة مسئولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر . ومؤدى ذلك تحمله للأضرار التي تصيب سفينته أو الأشخاص أو الأموال الموجودة عليها كما يكون مسئولاً عن الأضرار التي تلحق بسفينة القطر أو طاقمها فضلاً عن مسئوليته عن الأضرار التي تلحق بالغير سواء نتجت عن سفينته هو أو سفينة القطر. وفي حالة وجود هذا الاتفاق يكون مجهزة سفينة القطر مسئولاً عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة . ويتضح من ذلك أن المشرع وضع قرينة على مسئولية مجهزة القطر لأن ربانها تولى إدارة عملية القطر بناء على الاتفاق . فمتى تحقق الضرر سواء بالنسبة إلى السفينة المقطورة أو طاقمها أو بالنسبة إلى الغير كان مجهزة القطر مسئولاً عن تعويض ذلك الضرر. إلا أن المشرع يستطيع دفع المسئولية إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة . ذلك أن المشرع أعتد بالدور الإيجابي الذي يقوم به ربان هذه السفينة أن لم يكن بتحريكها وإنما على الأقل بتوجيه دفتها ، على الرغم من تولي ربان سفينة القطر إدارة العملية ، فمتى أثبت مجهزة سفينة القطر أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة لم يعد مسئولاً عن تعويضه .

ويكفي لدفع مسئولية مجهزة سفينة القطر أن يكون الضرر قد نشأ عن السفينة المقطورة بغض النظر عن ارتكاب ربانها أو أحد طاقمها لخطأ . وتنتفي مسئولية المجهزة سواء في مواجهة المتعاقد معه أو في مواجهة الغير. ولا يكون للغير سوى الرجوع على مجهزة السفينة المقطورة بفرض توافر شروط مساءلته.

كما قد يحدث قد تكون المسئولية تضامنية بين كلا من القاطرة والمقطورة وهذا ما تعرضت إليه المادة 869 من ق ب ج كما يلي: ((يعتبر مجهزة السفينتين المقطورة والقاطرة مسئولين تضامنياً أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات

القطر إلا إذا أثبت بأن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة لحالة القوة القاهرة)). إلا أن المشرع عند ربطه بين المسؤولية و الإدارة يتحفظ في شأن بقاء طاقم السفينة المقطورة على متنها أثناء قطرها في أعالي البحر . ذلك أنه في مثل هذا الفرض قد يرتكب ربانها أو أحد أفراد طاقمها خطأ يؤدي إلى أحداث ضرر مما يجب معه السماح لمجهز سفينة القطر بدفع المسؤولية الواقعة على عاتقه بموجب القرينة التي يقيمها القانون . ولذلك لم يكتفي المشرع كما في الحالة السابقة بأن يكون الضرر قد نشأ عن السفينة المقطورة ، بل يجب أن يكون قد نشأ عن خطئها أي خطأ أحد من أفراد طاقمها. والخطأ لا يتصور ارتكابه ما لم يكن هؤلاء على متن السفينة أثناء القطر. ويقع عبء أثبات الخطأ على عاتق مجهز سفينة القطر إذ هو المسؤول بحسب الأصل عن جميع الأضرار التي تحدث عن القطر خارج حدود الموانئ، ويجب الإشارة في هذا الصدد أن سفن القطر تحتفظ لنفسها بحق ترك السفينة المقطورة في حالة تعرض سفينة أخرى لخطر.

ويظهر أن الأمر سيشكل التزاما قانونيا على عاتق ربان سفينة القطر الأمر الذي يقتضي بأنه على كل ربان - دون أدنى تمييز لطبيعة السفن التي يقودها - أن يبادر إلى أنقاد كل شخص يوجد في البحر معرض لخطر الهلاك ويترتب على ذلك جواز ترك السفينة المقطورة في هذه الحالة ولو لم ينص عقد القطر البحري على ذلك، ولكن بشرط عدم تعرض السفينة لخطر جدي.

وكنتيجة يوجد نظاما للمسؤولية في حالة القطر البحري يعمل به عند عدم وجود اتفاق بشأنه بين طرفي العقد. فيما يلي:

1/ - تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر.

2/- يجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة ، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة. على أن النظام الذي أتى به القانون لا يعمل به إلا إذا وقع الضرر أثناء تنفيذ العملية ، ولا يبدأ التنفيذ منذ البدء في سحب السفينة المقطورة

فحسب وإنما منذ أن تبدأ السفينة القاطرة قبل السحب مباشرة في عمل الحركات (المناورات) للاقتراب من السفينة المقطورة و الدخول في المجال الذي تكون فيه تحت تأثير ما تقوم به هذه السفينة الأخيرة من حركات.¹

وتنتهي عملية القطر بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة. وقد تعرض القانون البحري الجزائري إلى مسألة الإغفاء من المسؤولية أثناء تنفيذ عقد القطر البحري وهذا طبقاً لما تضمنته المادة 868 ق ب ج على أنه: ((إذا لحقت أضرار بالسفينة المقطورة أو القاطرة وكانت هذه الأضرار ناتجة عن حالة القوة القاهرة جاز لمجهزي السفينتين إعفاء بعضهما عن كل تعويض ناتج عن الأضرار)).

3/ انقضاء عقد القطر البحري

وهنا لا نعني بذلك الأسباب العامة لانقضاء العقد كانقضاء محل الالتزام أو وفاة أحد طرفي العقد أو عدم إحضار سفينة مهيأة للقطر، أو إلغاء الترخيص للقيام بالخدمة أو القوة القاهرة، أو حادث مفاجئ كالإضرابات. وإنما المقصود بالانقضاء الجانب الملاحي لعملية قطر السفينة إلى داخل أو إلى خارج الميناء ولحظة الإنهاء الفعلي من تأدية الخدمة.

أن من الأهمية التعرض إلى انقضاء عقد القطر البحري لصعوبة تحديد تاريخ انقضاء مسؤولية مجهز القطر في مواجهة طالب الخدمة في الميناء، حيث أن بداية العقد تكون بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة وذلك بالشكل الذي يسمح بتنفيذ خدمة القطر وهو الذي عبر عنه القانون البحري في المادة 862 بالشكل الكافي، الأمر المتعلق بالكفاءة الملاحية لمجهز القطر حفاظاً على سلامة القيام بالعملية داخل الميناء. وهذا الوضع يتأتى بربط الكابلات من السفينة المقطورة إلى السفينة القاطرة بالشكل الذي يجعل من كليهما آلية واحدة. وهو المعبر عنه في نص القانون البحري بأن تكون السفينة المقطورة تحت النفوذ الكامل للقائم بنشاط القطر.

¹ Jacques villeneau Et Léopold Dor Le remorquage en droit maritime. Librairie General de droit et De jurisprudence 1959.p12.13

مصطفى كمال طه المرجع السابق البند 271.
أحمد حسني ، النقل البحري الدولي للبضائع 1980 بند 220

ومن تاريخ بداية العقد تبدأ إلى جانبه مسؤولية القائم بتنفيذه أو من تكون عليه هذه المسؤولية طبقاً لقاعدة الإدارة أو الاتفاق (المواد 866، 867 ق ب ج). وتستمر هذه المسؤولية إلى غاية نهاية العقد.

فينقضي العقد بانتهاء خدمة القطر وفقاً لما تعرضت إليه المادة 862 الفقرة الثانية من ق ب ج على ما يلي:- ((و ينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركة هذه الأخيرة)).

وذلك أن نهاية عقد القطر البحري كعملية ملاحية يتم عند فك الكبلات من السفينة المقطورة وهو التأهب لابتعاد السفينة القاطرة عنها كأخر عملية للقطر البحري. ففي أخرج السفينة من الميناء يبقى العقد قائماً حتى بعد فك الكبلات ولا يزول العقد وينتهي إلا بالابتعاد - و بالشكل الكافي - عن السفينة المقطورة التي تستعمل قوتها الذاتية مباشرة بعد هذا الابتعاد الملاحى تأهباً للإبحار.¹

وهو الشيء الذي يتم بصورة مطابقة في دخول السفينة إلى الميناء وإلى حين رسوها إلى رصيف المخصص لها وابتعاد السفينة القاطرة كأخر عملية بعد فك الكابلات.²

ب/ تقادم الدعوى الناشئة عن عقد القطر البحري

يقصد بالتقادم هو المدة المحددة بنص القانون والتي تبدأ من تاريخ معين وتستمر إلى يوم محدد تنتفي بعد ذلك مسؤولية القائم بخدمة القطر البحري، ومن هنا يقدرنا معالجة موضوع التقادم إلى تحديد ما يلي:

1/ أساس التقادم.

يبين التقادم على أساس السرعة التي يجب فيها أن تصفى بها العمليات التي تتصل بعملية قطر وقعة بالفعل، وعلى هذا النحو يكون تقادم حقيقياً جاء لحماية القائم بخدمة القطر من الدعوى المتأخرة التي قد تهدد مركزه القانوني. إلى جانب الحفاظ على مصالح باقي

¹ Jacques Villeneuve Et Léopold Dor Le remorquage en droit maritime. Librairie General de droit et De jurisprudence 1959.p12.13

² فيما يتعلق بالدول التي تعرف مياها الإقليمية وجود ممرات أو قنوات بحرية فتدخل ضمن عملية القطر خارج الميناء عبد الحميد الشواربي، عز الدين الدينصوري المسؤولية المدنية الطبعة السابعة، الاسكندرية عام 2000. ص1548

الأطراف خشية ضياع معالم الإثبات، ويترتب على ذلك أن التقادم غير قابل لإقامة الدليل على عكسه.

تقادم الدعاوى الناشئة عن عملية القطر والتي تكون بالطبع في مواجهة القائم بخدمة القطر البحري أو المستفيد من هذه الخدمة أو الغير الذي تضرر من جراء تنفيذ خدمة القطر التي تعرض المشرع في نص المادة 872 ق ب ج في الدعوى الناشئة عن تنفيذ خدمة القطر بما يلي: ((تقادم الدعاوى الناشئة عن عملية القطر خلال سنتين ابتداء من انتهاء هذه العملية)).

وهذا يعني أنه تنقضي الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية، وهو نفس النص تقريبا عن المشرع الفرنسي.¹

2 / الأشخاص الذين يمكنهم التمسك بالتقادم

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

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

3 / صفة النظام العام للتقادم

يكون الدفع بتقادم المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري أدعاء موضوعيا لا يتعلق بالنظام العام لأنه مقرر لمصلحة مجهز القطر، ويترتب على ذلك جواز إبدائه في أي مرحلة من مراحل الدعوى ، ولو للمرة الأولى أمام جهة لاستئناف أو أمام المحكمة العليا. وطبقا لذلك تنقضي الدعوى الناشئة عن عملية القطر بمضي سنتين من تاريخ انتهاء

¹ وهو النص المطابق انص المادة 30 من القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 1969/01/03 أحمد محمود حسني ، النقل الدولي البحري للبضائع ، المرجع السابق .

هذه العملية ، فتنقضي جميع الدعاوى التي تنشأ عن هذه العملية سواء تم رفعها من قبل مجهر السفينة المقطورة أو تابعيه على مجهر سفينة القطر أو تابعيه أو بالعكس أو تم رفعها من قبل الغير على أي منهم.

4 / وقت بداية التقادم وانقطاع مدة التقادم

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

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

ويجب مراعاة في هذا الصدد أن عملية القطر تنتهي بفك كابلات القطر عن السفينة المقطورة في نهاية عملية الجر بالمعنى الدقيق.¹

ويخضع تقادم الدعوى فيما يتعلق بالوقف والانقطاع إلى الأحكام الواردة في هذا الخصوص في القانون المدني. وإضافة لما هو منصوص عليه في القواعد العامة ينقطع احتساب مدة التقادم بكتاب مسجل مصحوب بالعلم بالوصول ، أو بتسليم المستندات المتعلقة بدعوى المسؤولية. أو بنذب خبير لتقدير الأضرار.

5 / المقصود برفع الدعوى المسؤولية

يقصد برفع الدعوى المطالبة أمام الجهة القضائية المختصة على أن تتم في الميعاد القانوني الذي يقصد به تقادم الدعوى بعد هذا الميعاد.

6 / دعوى الرجوع.

كما يمكن رفع دعوى الرجوع بالضمان ضد الغير ولو بعد أن قضاء مدة التقادم ومدة رفع هذه الدعوى متروكة لتحديد القوانين الخاصة بكل دولة بشرط ألا تقل عن 3 أشهر

¹ عبد الحميد الشواربي ، عز الدين الدناصوري ، المسؤولية المدنية المرجع السابق . ص 159.

حسب ما ورد في نص القانون البحري. والجدير بالإشارة إلى أن المشرع ساير في ذلك ما تعرض إليه نص معاهدة بروكسل الموقعة في 23 سبتمبر 1910 الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري. وقد أشرنا إلى تقادم الدعوى الناشئة عن عقد القطر البحري مثل ما تعرض إليه القانون البحري الجزائري في المادة 872 / ((تنقضي الدعوى الناشئة عن عملية القطر بمضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية)) .

قائمة المراجع

أولاً/ المراجع باللغة العربية:

1/ المراجع العامة :

1. احمد حسني، عقود إيجار السفينة، منشأة المعارف عام 1985م الإسكندرية.
2. أحمد شوقي محمد عبد الرحمان، النظرية العامة للالتزام العقد والإرادة المنفردة 2004 منشأة المعارف الإسكندرية.
3. أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري. الجزء الاول الطبعة الثانية. عام 1980 جامعة قسنطينة.
4. أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية سنة 1989 منشآت المعارف. مصر.
5. احمد محمود حسني، قضاء النقص البحري، لسنة 2007 الطبعة الرابعة، منشأة المعارف للنشر. الإسكندرية.
6. أنور العم روسي، العقود الواردة على العمل في القانون المدني، 2004 منشأة المعارف، الإسكندرية.
7. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية الطبعة 2009 ، دار الفكر الجامعي الإسكندرية.
8. ايمن فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية طبعة أولى سنة 2011 دار الجامعة الجديدة الإسكندرية.
9. بكوش يحي، أدلة الإثبات في القانون المدني الجزائري والتشريع الإسلامي. الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، عام 1981. الجزائر.
10. جابر عبد الهادي سالم الشافعي، مجلس العقد في الفقه الإسلامي والقانون المقارن 2001 دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية.
11. جلال وفاء محمدي ، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري في حماية الشاحن المصري. 1990 دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.
12. حبر كرمالي، القانون البحري، 1996 مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع. السكندرية.
13. رمضان أبو السعود، مصادر الالتزام، 2003 دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر.
14. سوزان علي حسن ، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل ، في النقل الداخلي والدولي ومتعدد الوسائط. 1990 منشأة المعارف للنشر ، الإسكندرية.
15. شوقي رامن شعبات، إدارة الجمارك و إدارة المرافئ، 2000 دار الجامعة، لبنان.
16. صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في القانون البحري. الطبعة الأولى 1982، دار المهدي للنشر والتوزيع.
17. صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، 1982 دار المهدي للنشر والتوزيع. عمان.
18. ظريفي نادية. تسير المرفق العام والتحويلات الجديدة ، ط 2010 دار بلقيس الدار البيضاء الجزائر.
19. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية عام 1988م الجزائر
20. عبد الحكيم فوده، إنهاء القوة الملزمة للعقد، 1993 دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية.
21. عبد الحميد أشواربي، قانون التجارة البحرية، عام 1995م ، منشآت المعارف الإسكندرية
22. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 على ضوء الفقه والقضاء والتشريع ، منشأة المعارف.
23. عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد 1998 منشورات الحلبي الحقوقية.
24. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط الجزء الأول ، سنة 1998 منشورات الحلبي الحقوقية الطبعة الثانية. بيروت لبنان

25. عبد العزيز عبد الحليم خليفة، الأسس العامة للعقود الإدارية، طبعة 2003 منشأة المعارف الإسكندرية.
26. عبد القادر العطير حسين، الحاويات وأثارها في تنفيذ عقد النقل البحري، دار الجامعة بيروت عدد 20
27. عبد القادر حسن العطار، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
28. عبد القادر حسين العطار، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، 1983 الدار الجامعية، مصر.
29. عبد القادر حسين العطار، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع.
30. عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وإحكام، 2006 دار الجامعة الجديدة، مصر.
31. عز الدين الدناصوري، عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية على ضوء الفقه والقضاء. الطبعة السابعة، 2006 دار الفنية، الإسكندرية.
32. علي البارودي، القانون البحري دار الجامعة بيروت 1988م.
33. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، 1983 عام منشآت المعارف. الإسكندرية.
34. علي فيلاي، النظرية العامة للعقد. موفم للنشر، سنة 2008 الجزائر.
35. علي يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، مصر.
36. قدري عبد الفتاح الشهاوي، نظرية الحق في الحبس ودعوى الإعسار المدني كوسيلة من وسائل الضمان للدائنين، في التشريع المصري والمقارن. 2002 منشأة المعارف، الإسكندرية.
37. كمال حمدي أساسيات القانون البحري، 2006 الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية مصر.
38. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية المرشد ومجهز القطر 1998 منشأة المعارف الإسكندرية.
39. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية المرشد ومجهز القطر البحري، عام 2004، منشأة المعارف. الإسكندرية.
40. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في القانون البحري، طبعة 2002 منشأة المعارف الإسكندرية. مصر
41. محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية. الطبعة الثانية، سنة 1987. القاهرة
42. محمد صبري السعدي. الواضح في شرح القانون المدني، الإثبات في المواد المدنية والتجارية طبعة 2009. دار الهدى، عين مليلة. الجزائر.
43. محمد عبد الله حمود، إنهاء العقد بالإرادة المنفردة، 2002 الطبعة الأولى الدار العالمية الدولية للنشر والتوزيع.
44. محمد عبد الله حمور إنهاء العقد بالإرادة المنفردة، 2002 سلسلة الرسائل القانونية، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان.
45. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، 2002 منشورات الحلبي الحقوقية. مصر.
46. محمد لبيب شنب، أحكام عقد المقاولة في الفقه والقضاء 2004، منشأة المعارف. الإسكندرية
47. محمد محمد حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد (النقل الدولي البحري للبضاعة) سنة 1981م
48. مصطفى كمال طه، القانون البحري. دار النشر.
49. نبيل إبراهيم سعد، التنازل عن العقد نطاق وأحكام التنازل، 2004 دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع. الإسكندرية.
50. نعمان جمعة، القانون البحري.
51. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 2001 دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

52. هدى عبد الله ،دروس في القانون المدني. الجزء الثاني ، منشورات الحلبي الحقوقية الطبعة الأولى 2008 بيروت لبنان.
53. وجدي حاطوم ،النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية،المؤسسة الحديثة للكتاب الطبعة الأولى 2011. لبنان.
54. وهيب الأسبر ،القانون البحري 2001 المؤسسة الحديثة للكتاب طرابلس . لبنان.

2/المحاضرات:

- ❖ الدكتورة/ بوخاتمي فاطمة الزهراء
محاضرات السنة الرابعة مادة القانون البحري
كلية الحقوق بوههران.2004-2005.
- ❖ الدكتور/ حدوم كمال.
محاضرات ماجستير في القانون المينائي
2006 – 2007.

3/القرارات القضائية:

- ❖ قرر المحكمة العليا ملف رقم 409095 بتاريخ 2007/04/04،قضية الشركة الجزائرية لتأمين النقل ومن معه ،ضد شركة أبروك شيبينغ، مجلة المحكمة العليا سنة 2007 العدد 01.

4/النصوص التشريعية والتنظيمية:

• القوانين:

- ❖ الأمر 59/75 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري .معدل ومتمم إلى غاية قانون رقم 02/05 المؤرخ في 6 فبراير 2005.
- ❖ الأمر 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم الى غاية القانون رقم 10/05 مؤرخ في 20 يونيو 2005 .
- ❖ القانون رقم 04/10 مؤرخ في 15 غشت 2010 يعدل ويتمم الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري.

• الأوامر:

- ❖ الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني المعدل والمتمم الى غاية قانون رقم 07/80 المؤرخ في 9 غشت 1980 والقانون رقم 01/83 المؤرخ في 29 يناير 1983 والقانون رقم 21/84 المؤرخ في 24 ديسمبر 1984 والقانون رقم 14/88 المؤرخ في 03 مايو 1988 والقانون رقم 10/89 المؤرخ في 07 فبراير 1989 والقانون رقم 10/05 المؤرخ في 20 يونيو 2005.
- ❖ الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم الى غاية قانون رقم 02/05 المؤرخ في فبراير سنة 2005.
- ❖ الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري.

• المراسيم التنفيذية:

- ❖ المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المؤرخ في 15 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ.

❖ المرسوم التنفيذي رقم 02/07 المؤرخ في 06/01/2002 والمتضمن التنظيم العام لاستغلال وأمن الموانئ.

❖ المرسوم التنفيذي رقم 363/08 المؤرخ في 10 ذي القعدة عام 1429 الموافق 08 نوفمبر سنة 2008 يعدل المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المؤرخ في 15 أبريل سنة 2006 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ.

ثانيا/ المراجع باللغة الأجنبية: 1/ المراجع العامة:

1. Pierre bonassies. Cgristian scapael. Teaité de droit maritime. EJA 2007 editions DELTA
2. Rêne Rodier. Traite général de droit maritime. Tom 3. Paris Libraire Dalloz
3. André Braen. La responsabilité en matière maritime. REVUE DE BARREAU. Tome 02 automnes 2002
4. Antoine vialard. Droit maritime. La convention internationale de 1989 Sur l'assistons.
5. Ripert Georges. Droit maritime. Misa jour avril 7963. Dalloz 1963. paris.
6. R. Rodiere. Droit des transports. Paris 1960.

2/ المراجع الخاصة:

1. Léopold Dor Et Jacques villeneau. Le remorquage en droit maritime Librairie General de droit et de jurisprudence 1959.

3/ المقالات:

1. Nicolos malfessis. Le remorquage la loiet la liberté contractuelle DMF Décembre 1999.
2. Pierre Bonassies. DMF mars 2003.
3. Fatima boukhatmi. Les nouvelles dispositions de la loi 98/05
4. Portant code maritime algérien. DMF décembre 2000
5. Libéralisation des services portuaires Bruxelles rivien draala charge. Août 2004 N 64
6. Sécurité maritime. Tenue due colloque national. Hadj bouzid N63 ju 2004 Oran
7. Mohamed bousbia. Etat de linfrmatisation portier en algueraie 2004 N 67.

/4 الاجتهاد القضائي:

1. Service de remorquage en mer ouvert arrêt de la cour deuxième Chambre 11 janvier 2007.
2. Remorquage – disposition – législation Chambre COMMERCIAL 21 mars 2006.
3. Cour de cassation Frans. Arrêt du 26 mars 1999 Droit maritime – remorquage.

قائمة الترخيم

أولاً/ باللغة العربية :

ج	جزء.
ج.ر.ج.ج	الجريدة الرسمية للجمهورية الديمقراطية الشعبية.
ص	صفحة
ط	طبعة.
غ.ت.ب	الغرفة التجارية والبحرية.
غ.م	الغرفة المدنية.
ف	فقرة.
ق	قانون.
ق ا م	قانون الإجراءات المدنية.
ق	القانون التجاري.
ق	القانون المدني.
م	مادة.
م.ت	مرسوم تنفيذي.
م تش	مرسوم تشريعي.
مر	مرسوم.
م.ق	مجلة قضائية.
م.ع	محكمة عليا.

ثانياً/ باللغة الفرنسية :

Abréviation et mode de citation

Al	alinéa.
Art.	article.
C	Cour d appel.
Cass	cour de cassation.
CCiv.	code civil
C. com.	Coud commerce.
Ch	chambre.
Ibid	Au meme endroit.
J.CL.Dr.com.	juris- classeur droit commercial.
J.O.	journal official.
L.	LOI
Leg	Legislation.
L.G.D	Librairie générale de droit.
L.G.D.J.	Librairie générale de droit et de jurisprudence.
N°	Numéro.
Op.cit.	Ouvrage precite.
Ord.	Ordonnance.
P.	page.
V.	voyez

الملاحق

قائمة الملاحق

الملحق الأول/

القانون رقم 04/10 مؤرخ في 15 غشت 2010 يعدل ويتمم الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري.

الملحق الثاني/

المرسوم التنفيذي المؤرخ في 2002/01/06 تحت رقم 02/07 والمتضمن التنظيم العام لاستغلال وأمن الموانئ.

الملحق الثالث/

المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المؤرخ في 15 أبريل 2006 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ.

الملحق الرابع/

المرسوم التنفيذي رقم 363/08 المؤرخ في 08 نوفمبر يعدل المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المؤرخ في 15 أبريل 2006 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ.

الملحق الخامس/

قرار فتح مجال الاستغلال الخاص لخدمات القطر البحري نموذج لدقتر الشروط لتحرير الاستغلال لنشاط القطر على مستوى الموانئ الجزائرية.

الملحق السادس/

حكم محكمة العليا.

المادة 2 : يقصد في مفهوم هذا المرسوم، بقطر السفن وأعمال المناولة والتشوين، النشاطات كما هي معرفة بأحكام المواد 861 و912 و920 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه.

المادة 3 : تسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فلا بالنافسة عن طريق إعلان المنافسة ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام أحكام دفتر الشروط الذي يحدد حقوق وواجبات الأطراف طبقا للنموذج الموافق عليه بقرار من الوزير المكلف باللوائح.

المادة 4 : تتم ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ على أساس اتفاقية امتياز بين السلطة المينائية المعنية والمتعامل المختار وفقا لأحكام المادة 3 أعلاه.

المادة 5 : لا يمكن أن تتجاوز مدة الامتياز المنصوص عليها في المادة 4 أعلاه، عشرين (20) سنة. وتحدد خصوصا حسب أهمية النشاط موضوع الامتياز والاستثمارات المزمع إنجازها.

تحدد اتفاقية الامتياز، كأمادت الحاجة إلى ذلك، الشروط التقنية المرتبطة بتجديدها أو توقيفها أو سحبها النهائي وكذا الشروط المرتبطة بالكيفيات المالية والتنظيم واستغلال النشاط المعني.

المادة 6 : يقرر الوزير المكلف باللوائح انطلاق إجراء اختيار المتعاملين عن طريق المنافسة من أجل ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، بمبادرة شخصية منه أو بناء على اقتراح من السلطة المينائية المعنية.

المادة 7 : تقوم السلطة المينائية المعنية بإعداد ملف إعلان المنافسة.

ويتضمن على الخصوص ما يأتي :

- دعوة للمشاركة في المنافسة مصحوبة بمحتويات المشروع،

- دفتر الشروط كما هو منصوص عليه في المادة 3 أعلاه،

- نظام مفصل عن إعلان المنافسة، يوافق عليه مسبقا الوزير المكلف باللوائح، توضح فيه على الخصوص كيفيات فتح العروض وتقييمها.

مرسوم تنفيذي رقم 06 - 139 مؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006،
يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ.

إن رئيس الحكومة ،

- بناء على تقرير وزير النقل،

- وبناء على الدستور، لاسيما المادتان 85-4 و 125 (الفقرة 2) منه،

- وبمقتضى الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى القانون رقم 04-21 المؤرخ في 17 ذي القعدة عام 1425 الموافق 29 ديسمبر سنة 2004 والمتضمن قانون المالية لسنة 2005، لاسيما المادتان 66 و 67 منه،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-136 المؤرخ في 29 صفر عام 1425 الموافق 19 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين رئيس الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 05-161 المؤرخ في 22 ربيع الأول عام 1426 الموافق أول مايو سنة 2005 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 97-40 المؤرخ في 9 رمضان عام 1417 الموافق 18 يناير سنة 1997 والمتعلق بمعايير تحديد النشاطات والمهن المقننة الخاضعة للقيد في السجل التجاري وتأطيرها، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : تطبيقا لأحكام المواد 892 و914 و922 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، يحدد هذا المرسوم شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ.

المادة 12 : إذا كان التعامل المختار لممارسة هذه النشاطات والأسباب تخصب إليه، عجزاً عن استيفاء المقييس والالتزامات التي تم على أثرها انتقاله وإبرام اتفاقية الامتياز المذكورة في المادة 4 أعلاه، توصل إليه السلطة المينائية المعنية إعداراً قسداً استدراك النقص الملاحظة في الأجل الذي تحدده له.

وعند انقضاء هذا الأجل، وفي حالة بقاء الوضعية على حالها، تقوم السلطة المينائية المعنية، بعد إعلام الوزير المكلف باللوائئ مسبقاً بذلك، بتعليق ممارسة النشاط لمدة أقصاها ستة (6) أشهر، وتتخذ كل الإجراءات الضرورية لضمان استمرار عمل الميناء.

وبعد انتهاء فترة التعليق، وإذا لم يتم إدخال التصحيحات الضرورية، تفصح السلطة المينائية اتفاقية الامتياز المذكورة أعلاه، ويتحمل التعامل المعني وحده عواقب ذلك.

المادة 13 : عندما تشكل ممارسة العمليات المرتبطة بأحد النشاطات المينائية المذكورة أعلاه، خطراً جسيماً على سلامة و/أو أمن السفن والأشخاص والمنشآت المينائية والسلع، يمكن أن تكون محل تعليق فوري وذلك، إلى غاية زوال الخطر المذكور.

ترسل نسخة من قرار التعليق الفوري إلى الوزير المكلف باللوائئ.

المادة 14 : يرخص للمؤسسات المينائية التي تتولى حالياً نشاطات المناولة والمقر والتشوين في اللوائئ الجزائرية بالاستمرار في مواصلة استغلال تلك النشاطات وذلك إثر عملية الانطلاق في عمليات المتلقصة فيما يخص تلك النشاطات طبقاً لأحكام المادة 6 أعلاه.

ومع ذلك، وفي إطار هذا الأجل، تمنح هذه المؤسسات انطقية امتياز مصحوبة بنقطة شروط طبقاً لأحكام المادة 4 أعلاه.

وبهذه الصفة، تخضع لرفع أتلوى ثلثة وستقبيرة حسب ما تلخص عليه المادة 9 أعلاه.

المادة 15 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بلمزاو في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006

أحمد أويحيى

المادة 8 : يمكن الوزير المكلف باللوائئ أن يقرر بدون تبرير وفي أي وقت توقيف مسار المتلقصة.

تقوم السلطة المينائية المعنية بتبليغ هذا القرار إلى جميع المشاركين في المتلقصة.

المادة 9 : يتعين على التعامل المختار عن طريق المتلقصة دفع مغلول مالي كما هو مبين في عرضه.

ويجب، عليه أيضاً تصديق ما يأتي :

- إتالوة ثلثة تتعلق باستعمال الاملاك العمومية المينائية حسب النسب المحددة في التنظيم المعمول به في هذا المجال.

- إتالوة متقبيرة لجلسة المتفاوض بين السلطة المينائية المعنية والتعامل المختار والمبينة برقم الأعمال العلق من النشاط المعارس.

المادة 10 : يمكن الوزير المكلف باللوائئ، بناء على اقتراح من السلطة المينائية المعنية، ولأسباب تتعلق على الخصوص بالعوائق الملية أو بالتطلبات الألفية، أن يحدد عدد المتعاملين الضروريين لكل نشاط وعلى مستوى كل ميناء.

المادة 11 : يتعين على المتعاملين المختارين، في إطار ممارسة نشاطاتهم، أن يحترموا على الخصوص ما يأتي :

- بنود دفتر الشروط.

- الأنظمة والتعليقات الخاصة المعمول بها في اللوائئ في مجال الاستغلال وأمن وسلامة الأشخاص والمنشآت والتجهيزات والسفن، وكذا عملية البيئة.

- قواعد تسيير وأمن الاملاك العمومية للوائئ.

- التنظيم التقني المقرر فيما يخص سلامة النقل البحري والعمليات المينائية.

- نظام العمل الخاص بكل ميناء، وخصوصاً مداومة الخدمة التي تتطلبها قواعد السلامة والأمن المعمول بها في هذا المجال.

ويتعين عليهم، زيادة على ذلك، اكتساب عقد تأمين لتغطية كل الخطر المهنية ذات العلاقة بنشاطاتهم، لتسبباً منها الحوادث والحوادث والمسؤولية المدنية والتجوى، إلى الغير، وترسل كل سنة نسخة مطبقة لأصل وثيقة التأمين هذه إلى السلطة المينائية المعنية.

وإما في إطار تفويض مبلّغ على أساس سعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني .

المادة 3 : تعدل أحكام الفقرة الأولى من المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 06 - 139 المؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006 والمذكور أعلاه وتحذف كما يأتي :

المادة 5 : لا يمكن أن تتجاوز مدة الامتياز أربعين (40) سنة .

وتحدد هذه المدة خصوصا حسب أهمية النشاط موضوع الامتياز والاستثمارات انقور أن ينجزها صاحب الامتياز .

المادة 4 : تعدل أحكام المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 06 - 139 المؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006 والمذكور أعلاه وتحذف كما يأتي :

المادة 6 : يقرر الوزير المكلف بالوائس انطلاق إجراء إعلان المنافسة أو التفاوض المبلّغ مع لسحاب الطلب من أجل ممارسة النشاطات المذكورة في المادة 3 أعلاه بمبادرة شخصية منه أو يطلب من السلطة المكلفة بالاستثمارات أو بئنه على اقتراح من السلطة المينائية المعنية .

المادة 5 : تعدل أحكام المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 06 - 139 المؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006 والمذكور أعلاه وتحذف كما يأتي :

المادة 9 : يخضع المتعامل المختار إلى دفع مقابل مالي يتكون مما يأتي :

- حق الدخول يدفع مرة واحدة عند بداية سريان الامتياز .

- إتاوة سنوية ثلثة تتعلق بشغل الاملاك العمومية المينائية واستعمالها .

- إتاوة سنوية متغيرة تقاس بتطور حجم النشاطات الممارسة .

وتكون مشتعلات الأتاوي الخامسة بالامتياز المذكورة أعلاه محل تفاوض بين السلطة المينائية المعنية والمتعاملين المختارين على أساس مخطط أعمال يطابق نموذجة ثقاليد المهنة وأعرافها في ممارسة النشاطات المذكورة أعلاه .

مرسوم تنفيذي رقم 08 - 363 مؤرخ في 10 ذي القعدة عام 1429 الموافق 8 نوفمبر سنة 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06 - 139 المؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشويين في الموائس .

إن رئيس الحكومة .

- بناء على تقرير وزير النقل .

- وبناء على المستشار ، لا سيما الفتان 85 - 4 و125 (الفقرة 2) منه .

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 07 - 173 المؤرخ في 18 جمادى الأولى عام 1428 الموافق 4 يونيو سنة 2007 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة ، المعدل .

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 08 - 186 المؤرخ في 19 جمادى الثانية عام 1429 الموافق 23 يونيو سنة 2008 والمتضمن تعيين رئيس الحكومة .

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 06 - 139 المؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشويين في الموائس .

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : يعدل هذا المرسوم المرسوم التنفيذي رقم 08 - 139 المؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006 والمذكور أعلاه .

المادة 2 : تعدل أحكام المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 06 - 139 المؤرخ في 16 ربيع الأول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006 والمذكور أعلاه وتحذف كما يأتي :

المادة 3 : تمتد ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشويين في الموائس إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص مغربي خضع للقانون الجزائري حائز على امتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم بالاحترام شروط الاتفاقية ودقت الشروط .

يتم اختيار المتعاملين أصحاب امتياز للنشاطات المذكورة أعلاه حسب الحالة ، إما عن طريق المنافسة

للاحكام المنصوص عليها في اتفاقية الامتياز ويتحمل صاحب الامتياز وحده عواقب ذلك ، بعد إعلام الوزير المكلف باللوائح .

المادة 7: ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

حرر بلجزائر في 10 ذي القعدة عام 1429 الموافق 8 نوفمبر سنة 2008 .

أحمد أولحيي

المادة 6: تعدل أحكام الفقرتين 2 و3 من المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 06 - 139 المؤرخ في 16 ربيع الاول عام 1427 الموافق 15 أبريل سنة 2006 والمذكور أعلاه وتحرران كما يأتي :

المادة 12 :

وعند انقضاء هذا الأجل وإذا لم يقم صاحب الامتياز بإخال التعديلات الضرورية، يمكن السلطة المينائية المعنية القيام بفسخ اتفاقية الامتياز، طبقا

مراسيم فردية

مرسوم رئاسي مؤرخ في 4 ذي القعدة عام 1429 الموافق 2 نوفمبر سنة 2008، يتضمن تعيين مستشار لدى رئيس الجمهورية.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على الدستور، لا سيما المادتان 77 - 6 و78 - 2 منه،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 99 - 240 المؤرخ في 17 رجب عام 1420 الموافق 27 أكتوبر سنة 1999 والمتعلق بالتعيين في الوظائف المدنية والعسكرية للدولة،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 01 - 197 المؤرخ في أول جمادى الأولى عام 1422 الموافق 22 يوليو سنة 2001 الذي يحدد صلاحيات مصالح رئاسة الجمهورية وتنظيمها،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : يعين السيد أحمد أمين خربي، مستشارا لدى رئيس الجمهورية.

المادة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

حرر بلجزائر في 4 ذي القعدة عام 1429 الموافق 2 نوفمبر سنة 2008 .

هدد العزیز بوتفليقة

مرسوم رئاسي مؤرخ في 4 ذي القعدة عام 1429 الموافق 2 نوفمبر سنة 2008، يتضمن إنهاء مهام مفيز فوق الحانة ومفوض للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لدى الولايات المتحدة الأمريكية بواشنطن.

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 4 ذي القعدة عام 1429 الموافق 2 نوفمبر سنة 2008 تنهى، ابتداء من 31 أكتوبر سنة 2008، مهام السيد أحمد أمين خربي، بصفته سفيرا فوق العادة، ومفوضا للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لدى الولايات المتحدة الأمريكية بواشنطن.

مرسوم رئاسي مؤرخ في 17 ذي القعدة عام 1429 الموافق 15 نوفمبر سنة 2008، يتضمن إنهاء مهام المدير العام للمؤسسة العمومية للإذاعة المسموعة.

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 17 ذي القعدة عام 1429 الموافق 15 نوفمبر سنة 2008 تنهى مهام السيد عزالدين ميهوبي، بصفته مديرا عاما للمؤسسة العمومية للإذاعة المسموعة، لتكليفه بوظيفة أخرى.

- وبمقتضى القانون رقم 08 - 09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية،

- وبعد رأي مجلس الدولة،

- وبعد مصادقة البرلمان،

يصدر القانون الآتي نصه :

المادة الأولى : يهدف هذا القانون إلى تعديل وتتميم الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، المعدل والمتّم.

المادة 2 : تعدل وتتمم المواد 150 و 151 و 152 من الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي

المادة 150 : يفسد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري .

المادة 151 : ينشأ الدين البحري الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية :

(أ) الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة،

(ب) الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء، ويتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة،

(ج) عمليات الانقاذ أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك، عند الانقضاء، التعويض الخاص المتصل بعمليات الانقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة،

(د) الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالوسط أو بالشريط الساحلي أو بالمصالح المتصلة بهما، والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر، والتعويض عن هذا الضرر، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، والخسارة التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر، والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تهاثل في طبيعتها ما ورد ذكره في هذه الفقرة الفرعية (د)،

(هـ) التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلي عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء، يكون أو كان على متن هذه السفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالحفاظ على السفينة المتخلي عنها وإعالة طاقمها.

محضر قضائي يطلب من الديوان الوطني للأراضي الفلاحية، يعتبر المستثمرون الفلاحيون أو الورثة الذين لم يدعوا طلباتهم، متخلين عن حقوقهم.

وفي هذه الحالة، تسترجع إدارة الاملاك الوطنية بكل الطرق القانونية، الأراضي الفلاحية والاملاك السطحية ويمنح حق امتيازها طبقا لأحكام هذا القانون.

المادة 31 : يتعين على الديوان الوطني للأراضي الفلاحية، بصفة استباقية وفي انتظار منح حق الامتياز، العمل على استغلال الأراضي المعنية بأحكام المواد 24 و 25 و 30 أعلاه.

المادة 32 : يتعين على الهيئات والمؤسسات المعنية بتنفيذ الأحكام التي تتضمن تحويل حق الاستفاد الدائم إلى حق امتياز في أجل ثلاث (3) سنوات ابتداء، من تاريخ نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية.

المادة 33 : تحدد كميات تطبيق هذا القانون، عند الحاجة، عن طريق التنظيم.

المادة 34 : تلغى أحكام القانون رقم 87 - 19 المؤرخ في 17 ربيع الثاني عام 1408 الموافق 8 ديسمبر سنة 1987 والمتضمن صبط كيفية استغلال الأراضي الفلاحية التابعة للاملاك الوطنية وتحديد حقوق المنتجين وإحسانهم وكذا كل الأحكام المخالفة لهذا القانون.

المادة 35 : ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حور بالحراير في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010

عبد العزيز بوتفليقة



قانون رقم 10 - 04 مؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010، يعدل ويتم الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري،

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على الدستور، لا سيما المواد 119 و 120 و 122 و 126 منه،

وبمقتضى الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، المعدل والمتّم،

تستدعي السلطة المينائية قورا، للحضور أمام القاضي لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز وذلك تحت طائلة عدم قبول الطلب.

عندما لا يكون للحاجز موطن بالجزائر، يلزم باختيار موطن بالجزائر لدى وكيل سفينة أو لدى محام. ينطبق فيه التمليطات، ويكون هذا التمليط بمثابة التمليط الشخصي.

يمكن القاضي أن يأمر، عند الحاجة، بحضور السلطة الإدارية البحرية المختصة.

يبلغ أمر الحجز إلى السلطة المينائية المعنية والسلطة الإدارية البحرية المحلية وربان السفينة، وعند الاقتضاء، إلى الممثلية القنصلية للدولة التي ترفع السفينة عليها.

المادة 3 : ينضم الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، بمادتين 152 مكرر و152 مكررا تحذفان كما يأتي:

المادة 152 مكرر يجب على الجهة القضائية المختصة، كشرط لحجز السفينة، أن تفرض على الطالب الذي يسعى لحرر السفينة، تقديم ضمان لا يقل عن عشرة في المائة (10٪) من قيمة الدين تحدد بموعده ومقداره وشروطه، إزاء أية خسارة قد يتحملها المحجور عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن الطالب هو المسؤول عنها.

المادة 152 مكررا تتخذ السلطات المينائية والسلطات الإدارية البحرية جميع التدابير التي من شأنها منع السفينة المحجورة من الإبحار.

المادة 4 : تعدل وتنضم المادة 156 من الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، وتحذف كما يأتي:

المادة 156 تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز، بناء على طلب يقدمه المحجور عليه أو ممثله القانوني، برفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف.

إذا لم تنفق الأطراف على طبيعة ومقدار الضمان أو الكفالة، تحدد الجهة القضائية بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجورة.

المادة 5 : ينضم الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، بمادة 146 مكرر تحذف كما يأتي:

و) أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة سوا، ورد في مشاركة إبحار أو غيرها.

ز) أي اتفاق يتعلق بمقل المضاع أو الركاب على متن السفينة، سوا، ورد في مشاركة إبحار أو في غيرها.

ح) الهلاك أو التلف الذي يصيب المضاع (بما في ذلك الامتعة) المنقولة على متن السفينة، أو الذي يتحمل بهذه المضاع.

ط) العواربة العامة.

ي) القطر.

ك) الإرشاد.

ل) المضاع، أو المواد، أو الوزن، أو التوقيود، أو المعدات (بما في ذلك الحاويات) التي زورت بها السفينة أو الخدمات التي أدت للسفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها، أو المحافظة عليها، أو صيانتها.

م) تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة.

ن) رسوم وانعصا، النواصير والفئونات والأحواض والمرافق وغيرها من الجاري المائية.

س) الأضرار وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة، ومساكنها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، والسرقات الضمان الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم.

ع) الدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكها.

ف) أقساط التأمين، بما في ذلك اشتراكات التأمين المتعاقد، الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما.

ج) أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما.

ق) أي نزاع حول ملكية السفينة أو جهازتها.

ر) أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها.

س) رهن أو رهن غير جناري أو عهد، ذو طبيعة مماثلة على السفينة.

ت) أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة.

المادة 152 تأمر الجهة القضائية المختصة بالحجز المحفظي بناء على طلب من الشخص الذي يتطالب بدين بحري

يصدر القانون الآتي نصه :

المادة الأولى : يهدف هذا القانون إلى تعديل وتتميم بعض أحكام الأمر رقم 03 - 03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003 والمتعلق بالمنافسة، المعدل والمتمم.

المادة 2 : تعدل أحكام المادة 2 من الأمر رقم 03 - 03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

المادة 2 : بغض النظر عن كل الأحكام الأخرى المخالفة، تطبق أحكام هذا الأمر على ما يأتي

- نشاطات الإنتاج، بما فيها النشاطات الفلاحية وتربية الدواجن، ونشاطات التوزيع ومنها تلك التي تقوم بها مستوردو السلع لإعادة بيعها على حالها والوكلاء، وسطاء، بيع المواشي وبتابعو اللحوم بالجملة ونشاطات الخدمات والصناعة التقليدية والصناعات البحرية، وتلك التي يقوم بها اشخاص مغربية عمومية وجمعيات ومنظمات مهنية مهما يكن وضعها القانوني وشكلها وهدفها.

- الصفقات العمومية، بدءا بنشر الإعلان عن المناقصة إلى غاية المنح النهائي للصفقة.

غير أنه، يجب أن لا يعيق تطبيق هذه الأحكام، أداء مهام المرفق العام أو ممارسة صلاحيات السلطة العمومية.

المادة 3 : تعدل أحكام المادة 4 من الأمر رقم 03 - 03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

المادة 4 : تحدد أسعار السلع والخدمات بصفة حرة وفقا لقواعد المنافسة الحرة والنزيهة.

تم ممارسة حرية الأسعار في ظل احترام أحكام التشريع والتنظيم المعمول بهما وكذا على أساس قواعد الإنصاف والشفافية، لا سيما تلك المتعلقة بما يأتي :

- تركيبة الأسعار لنشاطات الإنتاج والتوزيع وتأدية الخدمات واستيراد السلع لبيعها على حالها،

- هوامش الربح فيما يخص إنتاج السلع وتوزيعها أو تأدية الخدمات.

شفافية الممارسات التجارية

المادة 156 مكرر : يمكن أن يقدم طلب رفع الحجز من السلطة المينائية المعنية أو السلطة الإدارية البحرية المختصة بنا، على أسباب تتعلق بالأمن والنظام العام

المادة 6 : تتمم المادة 160 - 7 من الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، بفقرة ثانية تحرر كما يأتي :

المادة 160 - 7 : يلتزم مجهزة السفينة المحجوزة بالاحتفاظ على متن السفينة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها

وفي حالة غياب هذا الطاقم، تقوم الجهة القضائية المختصة، بطلب من السلطة المينائية المعنية، بتعيين حارس للسفينة المحجوزة على نفقة الحجز عليه.

(الناسي بدءا من تحرير)

المادة 7 : ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

حرر بالجزائر في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010

عبد العزيز بوتفليقة

★

قانون رقم 10 - 05 مؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010، يعدل ويتمم الأمر رقم 03-03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003 والمتعلق بالمنافسة.

إن رئيس الجمهورية،

سما، على الدستور، لا سيما المواد 119 و120 و122 و125 و126 منه،

وبمقتضى الأمر رقم 03 - 03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003 والمتعلق بالمنافسة، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى القانون رقم 04 - 02 المؤرخ في 5 جمادى الأولى عام 1425 الموافق 23 يونيو سنة 2004 الذي يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية،

وبمقتضى القانون رقم 04 - 08 المؤرخ في 27 جمادى الثانية عام 1429 الموافق 14 غشت سنة 2004 والمتعلق بسروط ممارسة الأنشطة التجارية،

وبعد رأي مجلس الدولة،

وبعد مساندة البرلمان،

*

ملف رقم 409095 بتاريخ 2007/04/04

قضية الشركة الجزائرية لتأمين النقل ومن معه

ضد شركة أبروك شيبينغ

الموضوع/ قطر - عقد القطر - حادث بحري

القانون البحري المواد 860.863.864.

المبدأ : لا يعد حادث بحري ، وتبقى مسؤولية شركة التأمين قائمة

عندما يقع حادث أثناء قطر السفينة عند خروجها من الميناء

سبب خلل في محرك السفينة القاطرة و السرعة الفائقة المستعملة

ان المحكمة العليا،

في جلستها المنعقدة بمقر المحكمة العليا شارع 11 ديسمبر 1960 اليبار بن عكنون الجزائر

بعد المداولة القائمة ،

أصدرت القرار الآتي نصه،

بناء عل المواد 157.244.239.233.231 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية،

بعد الإطلاع على مجموع اوراق ملف الدعوى . و على عريضة الطعن بالنقض .

و على مذكرة الرد التي قدمها محامي المطعون ضدها،

بعد الاستماع إلى السيد ديب عبد السلام الرئيس المقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى المحامية العامة السيدة/ صحراوي الطاهر مليكة في طلباتها الرامية إلى رفض الطعن،

حيث طعنة بالنقض كل من الشركة الجزائرية لتأمينات النقل (كات) ومؤسسة ميناء أرزيو في القرار لا الصادر عن المجلس القضائي لوهران في 05 مارس 2005 والذي أيد مبدئياً حكم محكمة أرزيو المؤرخ في 12 أبريل 2004 القاضي بإخراج الشركة الجزائرية لتأمينات النقل من الخصام والحكم يمع ميناء أرزيو بدفع مبلغ 11932922.50 دج للمطعون ضدها وتعدبلاً له جعل مسؤولية الحادث تحت ضمان شركة التأمين (كات).

حيث أن الطعن استوفي الأشكال والأجال القانونية

وحيث أن الطاعنين تثيران وجهين للنقض،

عن الوجه الأول: المأخوذ من الخطأ في تطبيق القانون.

الفرع الأول : مأخوذ من الخطأ في التكيف القانوني ،

بدعوى أن القرار المطعون فيه اعتبر الحادث كاصطدام السفن بينما من الثابت أنه وقع داخل المياه البحرية أثناء قطر السفينة أثناء خروجها وان القرار المطعون طبق عقد الخدمات وهو ما يعد خرقاً للمادة 860 من القانون البحري.

ولكن فضلاً عن غموض هذا الوجه فإنه بالرجوع للقرار المطعون فيه يتبين أنه أسس قضاءه

على السادتين 863 و864 من القانون البحري وبذلك اعتبر أن الحادث وقع أثناء قطر السفينة إلى خارج الميناء وهو ما يجعل هذا الفرع مخالفاً للواقع.

الفرع الثاني: مأخوذ من عدم تغطية الضرر ضمن عقد التأمين،

وبالرغم من ذلك فالقرار المطعون فيه جعل التعويض تحت ضمان شركة (كات) بينما عقد التأمين يستبعد صراحة طعون الغير بمناسبة التزامات التعاقدية لمؤمنها.

ولكن فضلاً على أن هذا الفرع يتسم بالغموض وان الطعن الحالي يشترك فيه كل من شركة التأمين (كات) وميناء أرزيو فالمعكمة العليا لا تفهم كيف يؤسس هذا الفرع على توجه عبء المسؤولية على ميناء أرزيو لوحده وعلى أي حال فإن القرار المطعون فيه قد رد على هذه المسألة معتبراً أن الأمر لا يتعلق بحادث بحري ولكن يرجع سببه إلى خلل في محرك الفاطرة

والمسألة الفارقة في استعمالها، مما يبقى مسؤولية شركة التأمين قائمة.

وعليه فهذا الفرع غير مؤسس كذلك.

الفرع الثالث: مأخوذ من السهو على الرد على وسائل الدفع ،

بدعوى ان القرار المطعون فيه لم يناقش المبلغ الممنوح للمطعون ضدها معتمدا على خبرة ودية اعتمدت على عناصر تقرير غريبة ولكن حيث أنه بالرجوع إلى القرار المطعون فيه يتبين أن الطاعنة لم تناقش السلع المذكور بالدقة التي تتطلب ردا من قضاة الاستئناف بل اكتفت بالقول انه خيالي وهو غير كافي لالزام القرار المطعون فيه بالرد،

عن الوجه الثاني: المأخوذ من انعدام الأساس القانوني،

حيث أن الطاعنتين تعيينا على القرار المطعون فيه اعتماده على خبرة نفذت بطلب من المطعون ضدها وغير وجاهلية مخالفة للمبدأ القائل ، بأنه لا يجوز لأي طرف أن يثبت طلبه بنفسه.

ولكن حيث انه لا يتبين من القرار المطعون فيه أن الطاعنتين أثارنا هذه المناقشة أمام قضاة الموضوع ولا يمكن اثارها لأول مرة أمام المحكمة العليا وعليه يعتبر هذا النعي متأخرا ولا يؤخذ به

فلهذه الأسباب

تختص المحكمة العليا

بقبول الطعن شكلا وبرفضه موضوعا.

وبإبقاء المصاريف على الطاعنتين.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة

العلمية المنعقدة بتاريخ الرابع من شهر افريل

سنة الفين وسبعة ميلادية من قبل المحكمة العليا

الغرفة التجارية والبحرية المترتبة من السادة:

المقرر	ذيب عبد السلام الرئيس
المستشار	معتم اسماعيل
المستشار	فريني احمد
المستشار	مجبر محمد
المستشار	بورزقيني جمال
المستشارة	بعطوش مليكة

بحضور السيدة/ صحراوي الطاهر مليكة المحامية العامة

بمساعدة السيد/ سبات رمضان امين الضبط

ANNEXE II
CAHIER DES CHARGES POUR
L'EXPLOITATION D'UN SERVICE
REMORQUAGE

06-139 du 1^{er}
modifié

CHAPITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er} / - Objet

Le présent cahier des charges a pour objet de fixer, conformément aux dispositions de l'article 18 du décret exécutif n°... du, les conditions et prescriptions auxquelles est assujettie la société « *Société S.T.T.* », dénommée ci-après « le bénéficiaire », autorisée à exploiter un service remorquage dans le(s) port(s) de *A.S.V. S.K.V. de*

Article 2 / - Opérations autorisées

Le bénéficiaire est autorisé à exercer au port de *Après de S.K.V.*, à la demande de tout armateur ou de son représentant qui lui précisera l'étendue de sa mission, les opérations de :

- remorquage des navires pour manœuvres d'entrée ou de sortie du port, d'évitement, de mise à quai, de déhalage, de changement de poste ou de mouillage, *de convoi* ;
- location de puissance de traction (force motrice) aux navires dans les ports, rades et postes off shore ;
- assistance/ sauvetage des navires en difficulté à l'intérieur de la zone portuaire ;
- assistance/ sauvetage des navires en difficulté au-delà des limites maritimes du port concerné conformément à la convention SAR après autorisation de l'Autorité portuaire et des services de l'administration maritime.

- prestations de remorquage
Article 3 / - Caractère de l'autorisation

L'autorisation d'exercer l'activité *de* remorquage est accordée à titre strictement personnel et le bénéficiaire est tenu d'exploiter directement et sans discontinuité le service en question en recourant à ses propres moyens (remorqueurs, engins et autres accessoires) et s'abstenir de procéder à sa cession ou sous-location, sous peine de son annulation de plein droit, ~~et de son fait~~.

Il ne peut être admise aucune forme de sous-traitance des opérations autorisées sous peine d'annulation de l'autorisation.

Toute cession totale ou partielle de l'autorisation, tout changement dans la participation des associés, la composition du capital de la société ou la répartition des droits de vote de nature à modifier le contrôle de cette dernière, sont interdits sauf accord préalable de l'autorité portuaire et aux conditions fixées par celle-ci.

Article 4 / - Conditions générales de remorquage.

Les opérations de remorquage effectuées par le bénéficiaire, sont soumises, de convention expresse, aux conditions contractuelles définies par la législation en vigueur, qu'un écrit ait été signé ou non avant l'opération.

Le contrat de remorquage est un contrat de louage de services, en exécution duquel et contre rémunération, le bénéficiaire met à disposition d'un exploitant de navire (contractant) la force motrice de ses remorqueurs en état de navigabilité et le service de ses équipages, que le navire remorqué ait ou non ses équipages.

L'opération de remorquage commence dès l'instant où le remorqueur se présente à proximité suffisante du navire à remorquer et se trouve sous l'influence directe des manœuvres du navire remorqué.

Elle se termine au moment où, le remorqueur s'est suffisamment éloigné du navire remorqué pour ne plus être soumis à son action et ne plus être susceptible de le heurter ou d'être heurté par lui.

Le nombre d'unités, la puissance et les conditions techniques d'intervention sont définies par le capitaine du navire qui demande la prestation, en concertation avec le pilote chargé de la manœuvre, sauf dans le cas où l'assistance d'un ou plusieurs remorqueurs lui serait imposée par les services habilités de l'autorité portuaire en application des dispositions du règlement général d'exploitation et de police et de sécurité du port.

Article 5 / - Responsabilités.

Durant toute la période contractuelle définie ci-dessus, l'opération de remorquage s'effectuant sous la direction du capitaine du navire remorqué, le capitaine et l'équipage du remorqueur sont, de convention expresse mis à la disposition de celui-ci, deviennent ses préposés exclusifs et par suite de quoi, ils doivent se conformer à ses ordres nautiques.

Conformément aux dispositions législatives en vigueur, sont à la charge exclusive du capitaine du navire remorqué, toutes avaries, dommages et autres de quelle nature qu'ils soient, n'établisse la faute du navire remorqueur.

elle sont

et les

L'exploitant du service remorquage et le capitaine du navire sont solidairement responsables envers les tiers, victimes de dommages subis au cours de l'opération de remorquage à moins qu'ils ne prouvent que les dommages subis par les tiers ne leur soient pas imputables.

Le bénéficiaire demeure seul responsable, vis-à-vis de l'amateur, du capitaine du navire remorqué ou de son représentant, avec lequel, il lui est loisible d'établir tout protocole, contrat ou convention définissant le cadre et les limites des ses responsabilités pour les opérations pour lesquelles il est autorisé. Toutefois, ce protocole ne peut être opposable à l'Autorité Portuaire ni à la réglementation en vigueur.

Il est en outre seul responsable vis-à-vis de l'autorité portuaire et des tiers de tous préjudices ou dommages résultant soit de son fait par négligence ou manquement à sa responsabilité soit de l'action et des agissements de son personnel.

Il est tenu au paiement de toutes les indemnités qui seraient mises à sa charge soit par le règlement amiable soit par jugement des tribunaux compétents pour pertes ou avaries survenues au cours de l'exercice de son activité au port.

Article 6 / - Limite d'intervention du bénéficiaire.

L'autorisation accordée au bénéficiaire ne lui confère aucun monopole.

Il ne sera fondé à élever aucune réclamation, dans le cas où l'établissement et l'exploitation d'autres services similaires de remorquage viendraient à être autorisés dans le même port par l'Autorité Portuaire.

L'autorisation accordée ne confère au bénéficiaire aucun droit d'intervenir soit dans le placement et mouvements des navires, soit dans la police d'exploitation du port, soit dans la gestion des quais, ou de l'usage des infrastructures en général.

Article 7 /- Application des lois et règlements.

Dans le cadre de l'exercice de ses activités, le bénéficiaire est astreint à toutes les obligations d'éthique professionnelle.

A ce titre, il est tenu au respect de la législation et réglementation en vigueur en matière notamment d'armement des navires, de la navigation maritime, de l'exploitation, de la police et de la sécurité des ports, des douanes, de l'environnement et de la salubrité publique et du domaine public portuaire et maritime.

Article 8 / - Police d'assurance.

Le bénéficiaire doit souscrire une police d'assurance pour couvrir tous les risques d'accidents, d'incendie, de responsabilité civile et de recours des tiers.

Il est tenu de remettre une copie conforme de la police de cette assurance à l'Autorité Portuaire avant le début de chaque exercice.

CHAPITRE II – DES OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE ET DES CONDITIONS TECHNIQUES.

Article 9 / - Obligation de service public.

Le bénéficiaire est tenu de satisfaire toute demande de remorquage portuaire dans la mesure où le matériel demandé est disponible et ce sans aucune discrimination.

équipement navire.
A ce titre, il ne doit accorder aucune faveur ou préférence à un usager au détriment d'un autre sauf lorsque les conditions d'exploitation l'exigent, auquel cas une autorisation des services habilités de l'autorité portuaire est nécessaire ou lorsque le navire est en situation de danger.

Les services de remorquage doivent être effectués par le bénéficiaire avec la compétence exigée par les circonstances et suivant les règles de l'art, sans interruptions inutiles et en accord avec les principes d'une bonne navigation, de manière à :

- assurer dans les meilleures conditions la prestation pour laquelle il est autorisé ;
- éviter tous dommages aux installations portuaires ou toutes dégradations aux équipements portuaires ou aux navires accostés au port ou en attente en rade ;
- sauvegarder l'environnement portuaire.

Article 10 /- Horaires de travail.

Le régime de travail applicable dans les ports étant celui du travail permanent, le bénéficiaire doit assurer un service 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 y compris les vendredis et les jours fériés, afin de répondre à toute demande d'usagers du port.

Il lui est fait obligation d'armer un ou plusieurs remorqueurs pour assurer une veille permanente et d'assurer en toutes circonstances un service minimum de sécurité aux conditions déterminées par les services habilités de l'autorité portuaire.

Article 11/ - Moyens à mettre en œuvre.

Les matériels ^{équipements} que le bénéficiaire est autorisé à mettre en œuvre, doivent être adaptés aux tâches auxquelles ils sont destinés et être maintenus en bon état de fonctionnement.

Le bénéficiaire doit disposer, pour l'exercice de son activité et à l'effet de faire face à ses engagements, outre du ou des remorqueurs autorisé(s) susceptible(s) d'intervenir en haute mer avec les équipements requis de propulsion et de manœuvre de lutte contre les incendies et les pollutions, de télécommunication, de positionnement et d'aide à la navigation, de tout le matériel accessoire notamment des ^{auto} pompes, d'un matériel de plongée et d'un canot de secours rapide.

La liste des principaux matériels et équipements (remorqueurs, engins et autres) avec leurs principales caractéristiques techniques et performances, est reprise à l'annexe I du présent cahier des charges. Cette liste mise-à-jour par le bénéficiaire est soumise ^{annuellement} au début de chaque exercice à l'autorité portuaire.

Le bénéficiaire doit disposer par ailleurs pour l'exercice de sa profession de locaux appropriés dotés de moyens humains et matériels adéquats.

Article 12/ - Conditions de mise à disposition des moyens.

Pour l'affectation des moyens de remorquage demandés, il est fait obligation au bénéficiaire de respecter, l'ordre de priorité de placement et mouvement, des navires fixé par les services ^{habilités} de l'autorité portuaire.

Sauf cas de navire en danger, les opérations d'assistance dans la zone portuaire sont soumises à l'instruction ou à l'accord préalable de l'autorité portuaire.

Tous les moyens humains et matériels nécessaires doivent être mis en œuvre par le bénéficiaire pour effectuer le mouvement ou l'assistance du navire avec toute célérité requise et dans les conditions de sécurité exigées.

Ces moyens ne doivent en aucun cas être inférieurs à ceux demandés par le ^{capitaine} commandant du navire ou exigés par l'Autorité Portuaire conformément aux dispositions réglementaires en la matière.

Article 13/ - Normes d'exercice.

Le bénéficiaire exerce ses activités dans le respect des normes nationales internationales en matière de remorquage et d'assistance des navires aux ports de mer ainsi que des règles d'exploitation, de sécurité et de protection de l'environnement en vigueur.

Il est tenu aussi de se conformer à toutes les instructions émanant des services habilités de l'Autorité Portuaire et de l'administration maritime, en vue du maintien du bon ordre, de la sécurité des personnes, des marchandises, des navires, des équipements du port et de la propreté dans les différentes parties de la zone portuaire et plans d'eau.

Il devra intervenir pour appliquer toutes les mesures qui seront prises dans ce cadre.

Il prend toutes les dispositions nécessaires pour que ses remorqueurs puissent appareiller dans un délai maximal de 15mn.

Il demeure soumis à toutes les mesures d'intérêt général prises par l'Autorité portuaire pour le développement et la promotion des activités du port et il doit prendre, dans ce cadre, toutes les dispositions nécessaires pour :

- contribuer à la promotion et l'amélioration de l'image du port, ainsi qu'à la compétitivité globale de celui-ci ;
- améliorer en permanence le niveau et la qualité des services qu'il offre aux navires et les conditions de sécurité et de protection de l'ensemble de l'environnement portuaire.

Article 14/ - Modification de la composition du parc remorquage.

Le bénéficiaire est tenu d'informer, préalablement, par écrit, les services habilités de l'Autorité Portuaire et les autres services compétents de l'Etat de :

- toute modification, quelqu'en soit l'importance et la durée, susceptible d'affecter la composition de sa flotte de remorqueurs au port ;
- toute indisponibilité temporaire de ses moyens, susceptible d'avoir une incidence sur ses prestations ;
- tout arrêt de travail de son personnel ;
- tout événement susceptible de conduire à une détérioration du service.

Il est tenu aussi de les informer sans délais de tout événement ou incident lié à la sécurité et sûreté (incendie, accident, pollution, état de fonctionnement des aides de navigation portuaire, voir ...etc.) survenu ou constaté par ses soins dans la zone portuaire au cours de l'exercice de son activité.

Il informera l'autorité portuaire et les usagers de toutes les conditions d'exploitation du service remorquage (horaires, moyens disponibles avec leurs caractéristiques) des prestations offertes et des conditions de fourniture de ces dernières.

Article 15/ - Personnel du bénéficiaire.

Pour l'exercice de son activité, le bénéficiaire est tenu d'^{employer}engager un personnel en nombre suffisant et présentant les garanties de probité morale ainsi que toutes les compétences professionnelles requises ou exigées en la matière par la réglementation en vigueur.

Les agents relevant du bénéficiaire sont placés sous sa propre autorité et sous sa seule responsabilité.

La liste de ce personnel doit obligatoirement être communiquée au début de chaque exercice à l'Autorité Portuaire et aux autres services compétents de l'Etat qui l'exigeraient. Toute modification (recrutement, rupture de contrat ou mise fin de fonction) intervenue durant l'année est immédiatement portée à la connaissance de ces mêmes services.

Le bénéficiaire est tenu de doter son personnel d'une tenue de travail dont ^{spécifier}la couleur et autres signes distinctifs, laissés à son appréciation, sont approuvés par l'Autorité Portuaire.

Article 16/ - Contrôle de l'activité.

Le contrôle des opérations exercées par le bénéficiaire et les dispositions du présent cahier des charges, est assuré par les services habilités de l'Autorité Portuaire.

Ce contrôle ne dispense pas le bénéficiaire des autres contrôles effectués par les différents services compétents de l'Etat notamment, de l'administration maritime, de douane et de police.

Le bénéficiaire est tenu de faciliter le libre accès aux agents des différentes institutions habilitées à cet effet lors de leur mission de contrôle.

**CHAPITRE III - DUREE- RENOUELEMENT ET RETRAIT
DE L'AUTORISATION**

Article 17/ - La durée de l'Autorisation.

La durée de l'autorisation, portant exclusivement sur l'établissement et l'exploitation d'un service remorquage, est consentie pour une durée de **10 ans** à compter de la date de sa signature et de l'approbation par le bénéficiaire du cahier des charges.

Article 18/ - Renouvellement de l'autorisation.

A l'expiration de l'autorisation, le bénéficiaire et l'autorité portuaire concernée et après approbation du Ministère des Transports, peuvent convenir d'un commun accord de sa reconduction pour une durée de cinq (05) ans et dans les conditions fixées ci-après :

- le bénéficiaire de l'autorisation est tenu d'adresser une demande de renouvellement à l'autorité portuaire, six (6) mois avant la date d'expiration de l'autorisation ;
- les équipements (remorqueurs, engins et autres) que le ^{navire} permissionnaire se propose de maintenir ~~encore~~ en service, doivent présenter toutes les ^{garanties} garanties de navigabilité, de performance pour l'exécution des tâches auxquelles ils sont destinés.

Article 19/ - Fin de l'autorisation.

L'autorisation accordée prend fin soit à son terme si elle n'est pas renouvelée soit avant son terme et par l'un des faits suivants

- La résiliation par l'autorité portuaire pour inexécution ou non respect par le bénéficiaire des obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, sauf cas de force majeure dûment constaté, intervenant trois mois après la mise en demeure effectuée par l'autorité portuaire (lettre recommandée avec accusé de réception), restée sans effet ;
- La résiliation de plein droit par l'autorité portuaire :
 - si la sauvegarde de la sécurité portuaire n'est pas assurée après mise en demeure restée sans effets 48 H ;
 - en cas de liquidation des biens, de mise en règlement judiciaire de la société bénéficiaire de l'autorisation ou de sa dissolution ;
 - dans le cas où le bénéficiaire est condamné à une peine entraînant l'interdiction d'exercer ;
 - en cas de constatation par l'autorité portuaire d'incompétence ou de négligence de la part du bénéficiaire dans l'exercice de l'activité ou d'actions menées par ce dernier visant à entraver ou violer l'esprit d'une concurrence loyale et de non respect de ses engagements vis-à-vis des usagers ;

- en cas de cessation dûment constatée pendant une durée d'un mois de l'exploitation du service autorisé sauf cas de force majeure et s'il n'y a pas reprise de celle-ci par un autre opérateur agréé et autorisé par l'autorité portuaire ;
 - au cas où le bénéficiaire ne serait plus titulaire des autorisations pouvant être exigées par la réglementation en vigueur pour l'exercice de l'activité ayant motivé la délivrance de l'autorisation initiale ;
 - en cas de non paiement dans les délais impartis par le bénéficiaire des redevances dues à l'autorité portuaire et de non utilisation de l'autorisation dans les délais impartis.
- La résiliation suite à une renonciation par le ^{beneficiaire} ~~permiss~~onnaire en cas de cessation définitive de l'exploitation du service autorisé. Dans ce cas, il est tenu d'en informer l'autorité portuaire six mois avant cette cessation, dans le cas contraire il restera redevable envers cette dernière des redevances payées habituellement.

Dans tous les cas visés ci-dessus aucune indemnité n'est versée au bénéficiaire qui restera redevable des redevances payées habituellement,

Article 20/ - Retrait temporaire ou définitif de l'autorisation

L'autorité portuaire peut, le ~~bénéficiaire~~ ~~entendu~~, prononcer pour cause d'utilité publique et la préservation de l'intérêt général, le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation.

Dans ce cas, le bénéficiaire ouvre droit à une indemnisation versée par l'autorité portuaire, équivalente à la valeur des investissements qu'il a financé, non réévalués et déduction faite du montant des amortissements effectués et des équipements repris par le bénéficiaire.

A défaut d'entente amiable sur le montant de la réparation, le litige sera soumis à l'instance judiciaire compétente.

Article 21/ - Obligations du bénéficiaire à l'expiration de l'autorisation

A l'expiration de l'autorisation, si elle n'est pas renouvelée, ou en cas de sa résiliation par le fait du bénéficiaire, ce dernier est tenu d'enlever ses moyens et équipements et de libérer tous les espaces occupés.

Faute par lui de s'acquitter de cette obligation, après mise en demeure, il y sera pourvu d'office et à ses frais, risque et périls par l'autorité portuaire.

CHAPITRE IV – DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 22 / - Les tarifs.

Les tarifs maxima de remorquage et leurs conditions d'applications par le bénéficiaire sont soumis à l'avis de l'autorité portuaire concernée, préalablement déterminées et affichées dans son cahier des tarifs :

- soit, sous forme de tarifs d'abonnement pour les services réguliers desservant le port ;
- soit sous forme de tarifs contractuels en fonction de la ^{volumé} quantité des services qui lui sont confiés par ses clients.
par abonnement

Article 23 / - Redevance due à l'autorité portuaire.

L'autorisation accordée pour l'exercice de l'activité est consentie et acceptée moyennant le paiement par le bénéficiaire d'une redevance annuelle fixée à.....% du chiffre d'affaires induit par son activité.

Le bénéficiaire est tenu au versement au début de chaque trimestre et 15 jours après la notification de l'avis de paiement, d'un montant forfaitaire trimestriel équivalent à 25 % de la redevance annuelle susvisée calculée sur la base du chiffre d'affaires prévisionnel de l'exercice ou au prorata du nombre de mois non échus de l'année et ce à compter de la date de délivrance de l'autorisation d'exercer.

A la fin de chaque exercice, il est procédé par l'autorité portuaire au calcul de la redevance annuelle sur la base du bilan et des résultats définitifs de l'activité de l'exploitant tels que déclarés à l'administration fiscale.

Elle s'entend en hors taxes et ne se substitue pas aux redevances dues au titre de l'occupation du domaine public portuaire (terre-plein, plan d'eau etc ...) qui fait l'objet d'une convention particulière avec le bénéficiaire.

Article 24 / - Cautionnement

A la signature de la convention, le bénéficiaire de l'autorisation est tenu de constituer auprès des services de l'autorité portuaire, un cautionnement équivalent au tiers (1/3) de la redevance susvisée calculée sur la base du chiffre d'affaire prévisionnel.

(cette somme est due à l'achèvement)

Toutes les fois où une somme aura été prélevée sur le cautionnement, le bénéficiaire de l'autorisation devra la compléter à nouveau dans un délai de 15 jours à dater de la notification qui lui aurait été adressée à cet effet.

Cette caution est restituée à la fin de l'autorisation.

Article 25/ - Impôts, Taxes et droits de timbre.

Dès l'entrée en vigueur de l'autorisation et pendant toute sa durée de validité, le bénéficiaire supportera tous les impôts, taxes, droits d'enregistrement ou de timbre liés à l'exercice de son activité et ~~ou à l'autorisation qui lui est accordée.~~

CHAPITRE VI – CLAUSES DIVERSES

Article 26/ - Données à communiquer

Le bénéficiaire est tenu de communiquer à l'autorité portuaire :

- au début de chaque exercice :
 - un compte de résultats prévisionnels
- au terme de chaque mois :
 - les statistiques détaillées des opérations effectuées, dans la forme définie par l'autorité portuaire :
 - toutes les données permettant à l'autorité portuaire d'apprécier les conditions d'exploitation du port et les prestations rendues aux navires par le bénéficiaire.
- au terme de chaque exercice :
 - le bilan et les résultats définitifs de l'activité tels que déclarés à l'administration fiscale ainsi que la programme prévisionnel d'investissement avant la fin du troisième mois qui suit la fin de l'exercice.
 - les copies des assurances contractées par le bénéficiaire ainsi que tous les certificats du ou des remorqueurs en cours de validité.

Article 27/ - Election du domicile

Pour l'exécution du présent cahier de charges, le bénéficiaire déclare élire domicile auet désigne Monsieurpour recevoir en son nom toutes les notifications administratives et pour le représenter auprès de l'Autorité Portuaire, de l'administration maritime et des autres services compétents de l'Etat.

Le bénéficiaire est tenu d'informer l'Autorité Portuaire, sans délai, de tout changement qu'il opérerait dans le statut de société, son élection de domicile ou la désignation de son représentant.

FAIT ALGER LE

ANNEXE I
DECISION PORTANT AUTORISATION D'EXPLOITATION
D'UN SERVICE REMORQUAGE

Article 1^{er} /- L'Autorisation portuaire de sise
....., agissant en qualité de gestionnaire du domaine public
portuaire, autorise la société S.T.L. Sise à établir et exploiter
au(x) port(s) de un service de remorquage constitué par : (Liste des
remorqueurs et autres matériels)

-
-
-

Les spécifications techniques de ces remorqueurs et des équipements accessoires sont
précisées selon la forme définie par l'autorité portuaire et figurant à l'annexe 1 de la
présente décision.

Article 2 / - L'autorisation, objet de la présente décision, porte exclusivement sur
l'établissement et l'exploitation d'un service remorquage dans les limites maritimes
du ou des port(s)

Elle est accordée, conformément à la législation et réglementation en vigueur relative
à la navigation maritime et à l'occupation du domaine public portuaire par des tiers
ainsi qu'aux conditions du cahier des charges ci-annexé qui en constitue une partie
intégrante.

Elle est consentie pour une durée de **dix (10) ans**, à compter du jour de sa signature
et peut être renouvelée aux conditions fixées par le cahier des charges annexé.

Article 3/ - L'autorisation étant accordée à titre privatif, le bénéficiaire est tenu
d'exploiter directement et à titre strictement personnel les matériels autorisés en
s'abstenant de procéder à leur cession ou sous location sous peine de sa résiliation de
plein droit et de son fait par l'autorité portuaire sauf accord préalable de cette
dernière et aux conditions fixées par le cahier des charges annexé.

Article 4/ - L'exploitation du service remorquage devra être effective dans un délai
de **six (06) mois** à compter de la date de signature de la présente autorisation et de
l'approbation du cahier des charges par le bénéficiaire.

Passé ce délai, et sauf cas de force majeure dûment constatée par l'autorité portuaire compétente, l'autorisation accordée est annulée de plein droit et sans aucune indemnité.

Article 5/ - La présente autorisation est consentie moyennant le paiement à l'autorité portuaire par le bénéficiaire d'une redevance annuelle au titre de l'autorisation accordée et de participation frais portuaires.

Cette redevance annuelle est fixée à.....du chiffre d'affaire généré par l'activité de remorquage.

Les conditions de calcul et de versement de cette redevance sont celles définies par le cahier des charges ci annexé et s'entend en hors taxes.

Elle ne se substitue pas à la redevance d'occupation temporaire du domaine public portuaire (terre- plein, plan d'eau etc.....) prévue le cas échéant par la convention d'occupation du domaine public portuaire.

Article 6 / - Le poste d'accostage, le plan d'eau ainsi que tout autre emplacement sise sur le domaine public portuaire liés directement à l'exercice de l'activité autorisé et mis à la disposition du bénéficiaire, sont précisés et figurés sur un plan annexé à la présente autorisation (annexe 2).

Ces occupations feront l'objet d'une autorisation temporaire d'occupation distincte, susceptible d'être accordée au bénéficiaire par l'autorité portuaire conformément à la législation et réglementation en vigueur.

Article 7/ - Nonobstant la durée prévue à l'article ci-dessus et dans le cas ou le bénéficiaire n'aurait pas formulé son intention de la renouveler, les autres cas où autorisation peut faire l'objet d'un retrait par l'autorité portuaire concédante sont ceux prévues par le cahier des charges annexé à la présente décision.

Article 8/ - Le bénéficiaire de l'autorisation est tenu de respecter l'ensemble des règles de navigation maritime, d'exploitation, de sécurité et de sûreté en vigueur à tout moment et se conformer à toutes les prescriptions qui peuvent lui être signifiées dans ce cadre par les services compétents de l'autorité portuaire et les autres services habilités de l'Etat.

Article 9/ - Les deux parties s'engagent à procéder au règlement à l'amiable de tout litige ou contestation qui s'élèverait au sujet de l'exécution et de l'interprétation de la présente autorisation et du cahier des charges qui lui est annexé.

En cas de non règlement par voie amiable, le litige sera soumis à l'instance judiciaire algérienne compétente.

Article 10/ -Les frais de publicité, de timbre et d'enregistrement de la présente convention et des pièces annexées, seront à la charge du bénéficiaire.

Fait à le.....

Pour l'Autorité Portuaire
Le Président Directeur Général
Mr.....

Pour la société bénéficiaire
Le gérant désigné statutairement
Mr.....

Lu et Approuvé

Code maritime : loi 98-05 du 28 juin 1998

http://www.joradp.dz/JO2000/2001/062/F_Pag.htm
Ordonnance n° 01-04 relative à l'organisation, la gestion et la privatisation des entreprises publiques économiques

http://www.joradp.dz/JO2000/2001/047/F_Pag.htm
Loi n° 01-17 portant approbation de l'ordonnance n° 01-04 du Aouel Joumada Ethania 1422 correspondant au 20 août 2001 relative à l'organisation, la gestion et la privatisation des entreprises publiques économiques.

http://www.joradp.dz/JO2000/2001/062/F_Pag.htm
Décret exécutif n° 01-253 relatif à la composition et au fonctionnement du Conseil des participations de l'Etat

http://www.joradp.dz/JO2000/2001/051/F_Pag.htm
Décret exécutif n° 01-283 portant forme particulière d'organe d'administration et de gestion des entreprises publiques économiques

http://www.joradp.dz/JO2000/2001/055/F_Pag.htm
Décret exécutif n° 01-352 fixant les conditions et modalités d'exercice de l'action spécifique

http://www.joradp.dz/JO2000/2001/067/F_Pag.htm
Décret exécutif n° 01-353 définissant les conditions et modalités de reprise d'une entreprise publique économique par ses salariés

http://www.joradp.dz/JO2000/2001/067/F_Pag.htm
Décret exécutif n° 01-354 fixant la composition, les attributions et les modalités d'organisation et de fonctionnement de la commission de contrôle

des opérations de privatisation.

http://www.joradp.dz/JO2000/2001/067/F_Pag.htm
Résolutions du Conseil des Participations de l'Etat
« CPE »

<http://www.mdppi.dz/ressource.asp>

RESOLUTION CPE N° 06/2004/29/06/04 :
Mandat de négociation accordé aux Sociétés de
Gestion des Participations en matière d'ouverture
de capital et de privatisation

RESOLUTION CPE n° 09 /2004/02/08/2004
Consolidation du dispositif opérationnel en matière
de partenariat, d'ouverture de capital et de
privatisation des Entreprises publiques
économiques de taille PME.

Le Remorquage
Portuaire au
port de Béjaïa

Conditions

2010

Conditions spécifiques d'affectation des remorqueurs

Entreprise Portuaire de Béjaïa

2010

Notre système d'affectation obéit à des règles bien spécifiques édictées par les services de la Capitainerie. Celui-ci est une mesure d'ordre et de sécurité énoncée par l'Autorité Portuaire.

Au niveau du Port de Béjaïa, il existe une procédure d'affectation du nombre de remorqueurs, reprise dans le règlement police et sécurité portuaire, sur le site WEB, ainsi que dans le guide client de l'Entreprise, dont l'ensemble de la communauté portuaire a été destinataire.

Le nombre de remorqueurs engagés répond au mode d'affectation défini dans notre mode opératoire 7.5/20 Capitainerie, pour un maximum de sécurité et qui est de :

LONGUEUR DU NAVIRE	NOMBRE DE REMORQUEURS AFFECTÉS
- 70	Bemorquage facultatif Sous réserve de l'appréciation des pilotes
≤ 110 mètres	01
110 à 130 mètres	02
≥ à 130 mètres	03 ou plus

L'affectation des remorqueurs tient compte du tonnage et de la longueur des navires, mais aussi des spécifications du port de Béjaïa, telles que le chenal d'accès, les bassins du port et la spécialisation des postes à quai et ce pour une sécurité optimale.

L'autorité portuaire peut aussi, dans des conditions spécifiques, lors de mauvaises conditions météorologiques par exemple, affecter le nombre de remorqueurs qu'elle jugera nécessaire pour la sécurité des navires, outillage et autres installations portuaires.

En outre, l'article 937 du Code Maritime Algérien précise que les officiers de port peuvent prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection et la conservation du domaine public portuaire ainsi que les installations qui y sont implantées y compris les règles d'exploitation.

Etant entendu que l'affectation des remorqueurs par les services de la Capitainerie est une règle d'exploitation du port de Béjaïa, l'Autorité portuaire est en mesure d'user de ces prérogatives pour faire respecter les procédures du port.

Conditions Générales de Remorquage Portuaire

Entreprise Portuaire de Béjaïa

2010

- 1) Les opérations de remorquage effectuées par l'entreprise portuaire de Bejaia à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie du port, ainsi que dans la rade, sont soumises de convention expresse aux conditions contractuelles ci-après, qu'un écrit ait été signé ou non avant l'opération.
- 2) Le contrat de remorquage est un contrat de location de services, en exécution duquel l'entreprise portuaire de Bejaia, met à la disposition du contractant, la traction, c'est-à-dire la force motrice de ses remorqueurs en état de navigabilité et les services de ses équipages, que le remorqué ait ou non un équipage.
- 3) La période contractuelle est celle définie par le code maritime Algérien. La mise à disposition commence dès l'instant où le ou les remorqueurs quittent le quai pour se mettre à la disposition du navire et elle se termine dès l'instant où l'opération est achevée et le ou les remorqueurs se sont éloignés suffisamment du navire pour ne plus être soumis à son action ou ne plus être susceptible de le heurter ou d'être heurté par lui.
- 4) Pendant le cours de la période contractuelle définie ci-dessus, le capitaine et l'équipage des remorqueurs sont, de convention expresse mis à la disposition du contractant et deviennent ses préposés exclusifs.
 - Les remorqueurs sont placés sous sa garde.
 - Resteront donc en conséquence à la charge exclusive du contractant, toutes avaries, dommages et autres, de quelque nature qu'ils soient, subis tant par le navire remorqué que par le ou les remorqueurs au cours des opérations de remorquage.
 - Le contractant sera également responsable de toutes réclamations qui pourraient être faites par les tiers contre le navire remorqué et contre les remorqueurs à l'occasion des faits survenus au cours de ses opérations.
 - L'entreprise répondra toutefois de sa faute lourde et personnelle dans l'exécution de son obligation de fourniture de moyens, remorqueurs et équipage.
- 5) L'entreprise se réserve le droit de remplacer même en cours de manœuvre, un ou plusieurs remorqueurs, lui appartenant ou appartenant à d'autres.
- 6) En aucun cas, il ne peut être fait de réclamation à l'entreprise pour cause de retard, ni pour des conséquences occasionnées par ce retard.
- 7) Toute opération commencée est due dans son intégralité, même en cas de perte du remorqué.

L'entreprise portuaire pourra prétendre à une rémunération dans le cas où des circonstances exceptionnelles modifieraient la nature des services prévus au contrat.
- 8) Les montants des opérations de remorquage sont payables suivant les tarifs en vigueur.

- 9) Il est fait expressément attribution de compétence au tribunal ou s'effectue le remorquage
- 10) Les conditions et les procédures pratiques de mise à disposition et d'utilisation des installations et des services portuaires sont celles définies par les règlements d'exploitation en vigueur dans les ports algériens ainsi que les différents textes ayant trait aux activités portuaires en matière d'exploitation, de navigation de police et de sécurité.
- 11) Les tarifs sont appliqués en hors taxe
- 12) Les prestations remorquage effectuées de 22H00 à 05H00 du matin et/ ou les vendredis et jours fériés sont majorées de 50% des tarifs en vigueur.
- 13) L'annulation ou le report de toute commande de remorqueur par le commandant du navire ou de son agent implique le paiement de 50% du tarif de l'opération, (dérangement remorqueur).
- 14) Sous réserve de l'appréciation des pilotes, les navires de moins de 70m de longueur (LHT) sont exonérés de remorquage.
- 15) Lorsque deux tirants d'eau ont été mentionnés, la dimension supérieure sera définitivement prise en considération, il appartient à l'armateur de fournir les documents officiels.
- 16) A la demande du client des factures pro forma peuvent être établies avant l'opération.
 - Les factures définitives seront établies à la sortie du navire.
 - Le délai de contestation est fixé à huit (08) jours après réception des factures.
 - Au-delà du délai sus mentionné, aucune réclamation ne sera prise en considération.
- 17) Le délai de paiement est fixé à 15 jours à compter de la date de réception des factures. Passé ce délai, il sera appliqué une majoration de 10% sur le montant global de la facture impayée.
- 18) Concernant les cas d'exonération de TVA dont bénéficie l'armateur dans le cadre du protocole de réciprocité (Article 72 de l'ordonnance 95-27 du 30 décembre 1995 portant loi de finances 1996), les consignataires sont tenus de le préciser sur le manifeste. Par ailleurs, les titulaires de décisions ANDI doivent présenter les attestations de franchises de la TVA avant établissement de la facture.

الملخص

إن الملاحة البحرية هي فن أجاد موقع السفينة وقيادتها بأمان من مكان إلى آخر. و تقسم الملاحة البحرية إلى ملاحه عامة وملاحه مساعده والتي يندرج ضمنها موضوع القطر البحري. وذلك من خلال مساعده السفينة على الدخول أو الخروج من الميناء وتعرض القانون البحري الجزائري إلى القطر البحري في الباب السادس تحت عنوان القطر في المواد من 860 إلى غاية 872.

التعرض إلى عقد القطر البحري يقتضي تعريف القطر ، وبيان أهميته وتعريف خدمة القطر البحري والتنظيم القانوني لهذا العقد وخصائصه وطبيعته القانونية، إلى جانب تحديد شكل إبرام العقد ومسألة الإثبات فيه بمناسبة تقديم خدمة القطر أثناء حدوث النزاع ، وتحديد مسؤولية الأطراف . كما أن نشاط القطر البحري لم يعد حكرا على مؤسسة الميناء بعد تحريره وفتح مجالات التسيير الخاص لنشاطات الميناء من خلال المرسوم التنفيذي 139/06 المؤرخ في 15 أفريل 2006 المحدد لكيفيات ممارسة نشاطات القطر وأعمال المناولة و التشوين في الميناء

الكلمات المفتاحية:

القطر؛ خصائص القطر البحري؛ الطبيعة القانونية؛ المرفق العام؛ الملاحة البحرية؛ القطر والإرشاد؛ المسؤولية؛ إدارة خدمة القطر؛ الإسعاف؛ تحرير النشاط.