وزارة التعليـــــم العالـــي والبحـــث العلمـــي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: القانون الخاص

المرجع: .....

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

المسؤولية المدنية لمالك السفينة في التشريع الجزائري

ميدان الحقوق والعلوم السياسية

الشعبة: حقوق

التخصص: **القانون الخاص**

من إعداد الطالبة:

- **بلخير سميرة**

تحت إشراف الأستاذة:

د/ زهدور كوثر

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذة– د/**لوافي الحاجة**.....رئيسا

الأستاذة– د/ **زهدور كوثر**.....مشرفا مقررا

الأستاذ– د/**بوزيـد خالـــد**.....مناقشا

السنة الجامعية: 2026/2025

نوقشت في 23/06/2026

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس-مستغانم

UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

كلية الحقوق و العلوم السياسية

مصلحة التربصات

تصريح شرفي خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية
في إنجاز البحث

أنا الممضي أدناه , الطالب (ة) :

اللقب : ..حليمي.. الإسم : ..سميرة..

الحامل(ة) لبطاقة التعريف الوطنية رقم: ..140706813.. والصادرة بتاريخ: ..2023..09..21..

المسجل(ة) بكلية: ..الحقوق والعلوم السياسية.. قسم: ..قانون قضائي..

والمكلف(ة) بإنجاز مذكرة ماستر بعنوان:

..المسؤولية المدنية لمالك السفينة في التشريع الجزائري..

أصرح بشرفي أني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: ..30..06..2026..

إمضاء المعني

مطابق و مصدق على الإمضاء
السيد حليمي سميرة
بطاقة التعريف الوطنية
140706813
2023/09/21

30 جوان 2026

السيد: ..

* ملحق القرار الوزاري رقم 933 المؤرخ في 28 جويلية 2016 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية و مكافحتها.

الإهداء

(فَرِحينَ بما أتاهم اللهُ منِ فضله)

اهدي هذا العمل المتواضع أولا إلى نفسي، إلى تلك الروح التي آمنت بحملها، وصبرت في وجه الصعوبات وتمسكت بالأمل حتى وصلت إلى هذه المحطة التي تمثل بداية جديدة نحو مستقبل أفضل.

إلى **أمي** العزيزة التي سهرت وتعبت من اجل وصولي إلى ما أنا عليه اليوم

إلى من كرس حياته من اجل تعليمي ورباني على مبادئ والأخلاق الحميدة، ولولاه لما وصلت لهذا النجاح أدامه الله تاجا فوق رأسي **والدي** الحبيب

وإلى من شددت عضدي بهم فكانوا لي ينابيع ارتوي إلى خيرة أيامي وصفوتها قرة عيني **إخواني** وأخواتي وابن أخي الصغير أمين

وإلى جميع الأصدقاء ومن ساعد وساهم في إنجاح هذا العمل شكري وامتناني لكم

ها أنا اليوم أكملت وأتممت أول ثمراته بفضله سبحانه وتعالى فالحمد لله على ما وهبني.

الشكر والعرفان

الحمد والشكر لله الحي القيوم أولا وأخيرا وامتثالا لقوله صلى الله عليه وسلم "من لا يشكر الناس لا يشكر الله ".

أتوجه بجزيل الشكر وجميل العلافان للأساتذة " زهدور كوثر" التي تكرمت بقبول الإشراف على هذه المذكرة وعلى جميع التوجيهات والملاحظات والنصائح.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بوافر التقدير والاحترام لأعضاء اللجنة المحترمين على عناء قراءة المذكرة وقبولها وتصويبها.

وفي الأخير نشكر كل من قدم لنا يد العون والمساعدة من قريب أو من بعيد خاصة عائلتي وصديقاتي ونسأل الله عز وجل أن يجعل ذلك في ميزان حسناتهم انه قريب مجيب.

المـقدمة

مقدمة:

القانون البحري بالمفهوم الواسع يتضمن مجموعة من القواعد التي تنظم وتحكم الملاحة البحرية ومحوره السفينة الأداة الرئيسية التي بواسطتها تتم عملية الملاحة البحرية.

إن السفينة بوصفها أداة عائمة مخصصة للملاحة البحرية، فإنها تأخذ هذا الوصف أيا كان حجمها أو حمولتها أو طريقة بنائها، كما أنه لا أهمية لوصف الجهة الإدارية للسفينة لأن العبرة بتخصيصها للملاحة البحرية وهو معيار تعريفها.

من هنا يعد تخصيص السفينة للملاحة البحرية هو معيار خضوعها للنظام القانوني الذي يحكم السفن لهذا أحاط المشرع السفينة بأحكام عامة ترسم في مجموعها نظام قانوني مميزا لها، إذ تتمتع بوصفها أداة للملاحة البحرية بنظام قانوني خاص يشمل عددا من العناصر التي تؤلف في مجموعها حالتها المدنية، مما يسمح بتعيين ذاتيتها على نحو يميزها عن غيرها من السفن، إضافة إلى نظام قانوني دولي تتحدد معالمه من خلال جنسيتها، كما أن لها نظاما إداريا بالإضافة إلى نظام أمن وسلامة.

إن اهتمام القانون البحري بسن نظام قانوني يحكم السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية تمخض عن نهله من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها الجزائر في هذا الشأن، والعمل على التنسيق بين مختلف الأنظمة القانونية إن لم نقل السعي إلى توحيد بعض الأحكام في بعض الأحيان. ولا شك أن المشرع يسعى من وراء ذلك إلى الرقي بأحكامه وإعطائها بعدا عالميا، كيف لا والجزائر تحتل موقعا جغرافيا مهما كونها منطقة عبور فعالة، حيث يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية كبيرة بجانب إسهامه في انسياب حركة البضائع و الركاب حيث

نجده يلعب دورا أساسيا في تحقيق عملية الإنماء الاقتصادي للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية و الاقتصادية لممارسة نشاط المقل البحري، و يرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الأساسية و القاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات و الواردات بين مختلف دول العالم.

ومما لا شك أن مالك السفينة في علاقته مع الأشخاص البريين والبحريين الذين يتعاملون مع سفينته في نشاطها الملاحي أو التجاري تترتب عليه مسؤوليات، فقد يسأل عن أخطائه الشخصية كما قد يخل بالتزاماته العقدية، أو القانونية كما قد يسأل باعتباره متبوعا عن أخطاء تابعيه، الربان والبحارة وقد يسأل باعتباره حارسا لسفينته لكونها شيئا.

ولا يقل مالك السفينة أهمية عنها، فبتملكه هذه الوسيلة وفقا للطرق القانونية يصبح محور تدور حوله أحكام عديدة، وعليه اهتم المشرع به وتطرق إليه في القانون البحري الجزائري في الباب الأول والثاني من الكتاب الأول المعنون ب الملاحة البحرية ورجال البحر.

فبمجرد امتلاك هذا الأخير للسفينة وقيامه باستغلالها تقع عليه العديد من الالتزامات القانونية أو التعاقدية، التي إذ خالفها تترتب عليه مسؤولية مدنية بغض النظر عن كون المالك شخصا طبيعيا أو معنويا، فمالك السفينة مسؤول عن كل ما قد يتسبب به من أضرار قد تمس الأشخاص أو الأموال على متن السفينة أو حتى السفن الأخرى في عرض البحر.

فللمسؤولية المدنية لمالك السفينة أحكام وقواعد قانونية نص عليها المشرع الجزائري في كل من القانون المدني، وفي القانون البحري بنصوص خاصة.

وليس من الضروري أن يكون مالك السفينة هو مجهزها كما هو الحال عند تأجير المالك للسفينة دون تجهيز لشخص آخر هو المستأجر فيتولى هذا الأخير تجهيزها واستغلالها لحسابه الخاص.

ومن الطبيعي أن ينطوي هذا الاستغلال على أخطار قد تلحق بالمسافرين أو البضائع المشحونة أو تمس بالبيئة البحرية وهذا يتطلب مسائلة المسؤول عن هذه الأضرار حيث أن المشرع الجزائري قرر أن يكون مالك السفينة وحده المسؤول في مواجهة الغير ومكلف بالتعويض.

أهمية الموضوع:

إن البحث في هذا موضوع مسؤولية المدنية لمالك السفينة في التشريع الجزائري له أهمية كبرى تكمن في كونه موضوعا أصيلا ويساهم في إثراء المكتبة العلمية كدراسة سابقة، إذ اهتم المشرع الجزائري به فخصص له في القانون البحري في الكتاب الأول الذي كان تحت عنوان الملاحة البحرية ورجال البحر بابين، كما اسنده إلى القانون المدني في بعض إحكامه، واعتمد كأصل على الاتفاقيات الدولية التي عالجته ليستبعد أي لبس أو غموض يكتنف هذه المسؤولية. وتظهر أهميته في التعرف على حالات مسؤولية مالك السفينة ومتى تقوم هذه المسؤولية.

أسباب اختيار الموضوع:

الأسباب التي دفعتنا لاختيار الموضوع تنبع من رغبتنا في البحث المتعمق فيه ومحاولة تقديم رؤية شاملة حوله، كونه يعد من القضايا المعقدة والمهمة في المجال البحري بالإضافة إلى ذلك، هناك نقص واضح في الدراسات التي تناولت هذا الموضوع بشكل كاف مما يجعل معالجته أمرا ضرورياً

صعوبات الدراسة:

تتمثل اهم الصعوبات التي واجهتنا ونحن بصدد إعداد المذكرة، في ندرة الأبحاث والدراسات التي عالجت هذا الموضوع.

الدراسات السابقة:

إن معظم الدراسات السابقة هي أبحاث ودراسات عامة، ومن بين الدراسات الجزائرية على سبيل المثال اطروحة الدكتوراه بعنوان: "التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة "من إعداد الطالب محمد خالد المروني، وهذه الدراسة تطرقت إلى القواعد القانونية المتعلقة بحراسة الشيء وتكييف مسؤولية مالك السفينة على أساسها وتطور المسؤولية المحدودة لمالك السفينة.

إشكالية الموضوع

جاءت الإشكالية الرئيسية للموضوع كالتالي:

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيم المسؤولية المدنية لمالك السفينة؟

ومن خلال التساؤل الرئيسي تطرح مجموعة من الأسئلة الفرعية:

- ما المقصود بالمسؤولية المدنية لمالك السفينة وما الأساس القانوني الذي تقوم عليه في التشريع الجزائري؟
- ما هي الأثار المترتبة عن قيام المسؤولية المدنية لمالك السفينة؟

منهج الدراسة

لتحقيق هدف البحث، قمنا بالسعي للإجابة عن الإشكالية من خلال تبني المنهج الوصفي التحليلي والمنهج التاريخي.

تم ذلك عبر تحليل النصوص القانونية التي تتعلق بمسؤولية مالك السفينة، سواء في إطار القانوني المدني أو القانون البحري، بالإضافة إلى دراسة وتحليل الاتفاقيات الدولية التي تناولت

هذا الموضوع ومن اجل بلوغ نتائج دقيقة ومحددة، ركزت الدراسات حصريا على الجانب الموضوعي من مسؤولية مالك السفينة.

خطة البحث:

اعتمدنا على خطة ثنائية للإجابة على الإشكالية والتساؤلات الفرعية وقسمنا الدراسة كالتالي:

الفصل الأول: الإطار القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة

المبحث الأول: ماهية السفينة ومالكها في التشريع الجزائري

المبحث الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية المدنية لمالك السفينة

الفصل الثاني: نطاق المسؤولية المدنية لمالك السفينة وآثارها

المبحث الأول: شروط قيام المسؤولية المدنية لمالك السفينة

المبحث الثاني: آثار المسؤولية المدنية وحدودها القانونية

الفصل الأول:

الإطار القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة

تمهيد:

منذ القدم تعتبر البحار وسيلة أساسية للتواصل بين مختلف الشعوب بالإضافة إلى كونها خزانا لمختلف الثروات البيولوجية. غير أن استخدام السفن كان مقصورا على النقل البحري وعلى الصيد ولأهداف عسكرية.

لهذه الأسباب انصب اهتمام رجال القانون على تمييز السفينة من المركب الذي يجوب الأنهار والبحيرات، وتمييز الملاحة البحرية عن الملاحة النهرية دون الاهتمام بمتلف المنشئات البحرية الأخرى التي تستعمل في البحار ة المحيطات ولكن التطور التقني في القرن الماضي سمح باكتشاف ثروات كثيرة دفينة في البحار والمحيطات.[1]

[1] وهيب الاسبر، القانون البحري: السفينة، أشخاصها ،عقد النقل البحري،المؤسسةالحديثة للكتاب طرابلس –لبنان، 2001، ص20.

المبحث الأول: ماهية السفينة ومالكها في التشريع الجزائري.

سنتطرق في بحثنا إلى مفهوم السفينة وخصائصها القانونية في المطلب الأول وكذا مفهوم مالك السفينة ومركزه القانوني في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مفهوم السفينة:

لابد من الإحاطة بمفهوم السفينة، وهذا من خلال التطرق إلى التعريف الخاص بها (الفرع الأول)، ثم التعرض إلى طبيعتها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعريف القانوني للسفينة

نتناول في الفرع، تعريف السفينة من الناحية اللغوية (أولا)، وتعريفها من الناحية الاصطلاحية (ثانيا)، ثم أخيرا تعريفها فقها (ثالثا).

أولا: تعريف السفينة لغة:

إن مصدر لفظ السفينة لغة، هو السفن، أي القشر وسفن الشيء معناه قشره وتسمى السفينة (الفلك) لأنها تسفن بكسر الفاء وجه الماء أي قشره وقيل لأنها تسفن الرمل إذا قل الماء وقيل سميت السفينة لأنها تسفن على وجه الأرض أي تلزق بها والجمع هو سفائن السفن وسفين.[1]

ثانيـا: تعريف السفينة اصطلاحا:

هي كل جسم عائم مجز للحركة في المياه دون غيرها تحت سيطرة مجموعة من البشر تديره بغرض القيام بنشاط بحري معين، وذلك بصرف النظر عن طبيعة هذا النشاط وبصرف النظر

[1] حياة ح، نظام تسجيل السفن وأثاره في القانون الجزائري، مذكرة نيل شهادة الماجستير في فرع العقود والمسئولية، جامعة الجزائر، 1996، ص5.

أيضا عن حجم أو اسم أو صفات هذا الجسم العائم، ويستوي أن يكون الجسم المجهز للحركة قادرا على الحكة فوق سطح البحر فحسب، لإصلاح السفن، من قبيل السفن لتخلف عنصر التجهيز للحركة، كما لا يعتبر من قبيل السفن الطائرات البرمائية بالنظر لقدرتها على الحركة في الماء والجو على حد سواء، وليس في المياه فحسب.[1]

ثالثا: تعريف السفينة في الفقه:

اجمع الفقهاء على تعريف السفينة هي كل منشاة عائمة مخصصة للملاحة البحرية والسفينة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد كما ورد أن هناك جانب من الفقه لم يكتف بالعناصر المذكورة سابقا إنما أضاف عنصرا جديدا بقوله: "السفينة هي منشاة قادرة على مواجهة أخطار وتستعمل بصفة اعتيادية خصيصا للملاحة البحرية".[2]

"كما يمكن أن نعرف السفينة بانها كل هيكل وجسم مسير من قبل الإنسان يستخدم للملاحة أو الصيد في البحار طافية أو غاطسة."[3]

ثالثا: تعريف السفينة تشريعاً

قام المشرع الجزائري بتعريف السفينة وهو التعريف الذي يتجلى بوضوح المادة 13 من القانون البحري الجزائري. حيث تنص على أن السفينة في مفهوم هذا القانون: "تعتبر السفينة في

---

[1] عبد الحميد، محمد س، القانون الدولي العام من الكتب القانونية قسم القانون الدولي للبحر، منشاة المعارف، الإسكندرية،2004، ص386 -387.

[2] وناسة ب، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، معهد الحقوق، ع1، الجزائر، 2012، ص70.

[3] سهيل ح، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، جزء 6، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 31.

عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".[1]

ومن التعاريف السابقة نستخلص أن السفينة يتم تعريفها على أنها كل منشاة عائمة صالحة للملاحة في البحر مخصصة لنقل الأشخاص، البضائع أو للقيام بنشاط بحري معين وتتمتع بكيان قانوني مستقل يميزها عن غيرها من وسائل النقل.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

وفقاً لرأي بعض الفقهاء تعتبر السفينة من الأموال المنقولة لأنها تنتقل من مكان إلى آخر ولا تشغل حيزاً ثابتاً يمكنها الاستقرار فيه دون تعرضها للتلف.[2]

ويترتب على ذلك خضوعها للقواعد العامة الخاصة بالمنقولات في القانون المدني. [3]

لقد انتقد هذا الرأي على أساس أن هذا التكييف غير صحيح على الإطلاق، وذلك لأن السفينة وإن كانت مالا منقولا لا تخضع كقاعدة عامة لأحكام المنقولات، إذ أنها لا تخضع لقاعدة هامة وهي الحيازة في المنقول بحسن نية سند الملكية. [4]

---

[1] الأمر رقم 76-80 في 1976/10/23، القانون البحري، ع 29، 1976، معدل بقانون رقم 05-98 في 1998/06/25، عدد 47، 1998.

[2] المادة 683 من الأمر رقم 58.75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78 لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05.07 المؤرخ في 13ماي 2007، ج ر عدد 31، لسنة 2007.

[3] خير الدين فطنازي، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة ثالثة قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08ماي 1945قالمة، الجزائر 2020. 2021، ص29.

[4] العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر ،2002، ص48.

بالرجوع لأحكام القانون البحري الجزائري نجد المادة 49 منه تنص على: «العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر من موثق.»،

وجاء في نص المادة 54 من نفس القانون ما يلي: «تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار اليها في المادة 49 وما يلها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقا للمادتين 355 مكرر و457 مكرر 3 من قانون التسجيل.

"تعد السفينة من اهم عناصر الملاحة البحرية إذ أنها تعتبر من الأموال المنقولة لأنها ليست خارجة عن التعامل بطبيعتها أو بحكم القانون، إما لأنها منقول فأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لأخر".[1]

"كما في التعريف العام المادة 683 من قانون بحري جزائري :(كل شيء مستقر بحيز وثابت فيه ولا يمكن نقله بدون تلف فهو عقار وماعدا ذلك فهو منقول) والسفينة تنتقل دون تلف، ولها نظام متميز فاعتبرها المشرع منقولا لكن أخضعها لبعض أحكام العقار أجاز رهنا رسميا ووجوب شهرها عن طريق قيدها في سجل خاص وقرر حق امتياز على السفينة يرتب للدائن حق التتبع للسفينة وإخضاع حجز السفينة".[2]

حيث أنها تتمتع بمركز قانوني وتبرز العناصر المحددة والمتعلقة بشخصية السفن من الاسم، الحمولة، الموطن وجنسية السفينة.

أولا: اسم السفينة

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، السفينة–أشخاص الملاحة البحرية–إيجار السفينة والنقل البحري البحرية–الحوادث البحرية– التامين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص45.

[2] خالد جاسر غفري، القانون البحري، دار الإعصار العلمي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2016، الأردن، ص12.

"يكون لكل سفينة اسم خاص يميزها عن غيرها من السفن ويجب أن يكتب بحروف عربية ولاتينية على جنبي مقدمتها وعلى مؤخرها".[1]

لابد أن يكون لكل سفينة اسم معين خاص بها يميزها عن غيرها من السفن ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، ويخضع منح هذا الاسم وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة كما أن شروط منح الاسم وتغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية. [2]

ونجد المادة 17 من القانون البحري الجزائري اشترطت بشأن الاسم أن يوضع على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه أن يكون اسم ميناء تسجيلها موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها

إن الغاية من ربط منح اسم السفينة تغييره بموافقة السلطات المختصة هو تفادي تكرار الأسماء التي تحملها السفن مما قد تؤدي إلى تشابه في أسمائها، هذا ما قد يسبب مشاكل في العمل خاصة في حالة وقوع حوادث بحرية

ثانيا: موطن السفينة

المقصود بموطن السفينة الميناء الذي يتم تسجيلها فيه ويعرف أيضا بميناء التسجيل يتم تحديد موطن السفينة بناء على رغبة مالكها، حيث يملك حرية اختيار ميناء التسجيل الذي يفضله ومع ذلك، ليس من الضروري أن يتم استغلال السفينة في ذات الميناء الذي سجلت فيه بمعنى انه يمكن أن يكون ميناء التسجيل مختلفا عن ميناء الاستغلال، حيث تمارس السفينة نشاطها الفعلي.[3]

---

[1] وهيب الاسبر، المرجع السابق، ص32.

[2] هذا حسب ما جاء في المادة 16من القانون البحري الجزائري.

[3] نص المادة 14 من القانون البحري الجزائري.

يجب أن تكون للسفينة موطن واحد محدد بوضوح ولا يسمح بتسجيل السفينة في دفتر تسجيل السفن الجزائري إذا كانت مسجلة بالفعل في دفتر تسجيل أجنبي دون شطبها منه.[1]

أولاً، كان يلزم بوضع اسم ميناء التسجيل على مقدمة السفينة تحت الاسم الذي تحمله.

بحسب نصوص القانون البحري الجزائري (المواد 14، 16و17) فان موطن السفينة يلعب دوراً أساسيا في إتمام الإجراءات القانونية المتعلقة بها مثل نقل ملكيتها، رهنها، إصدار الإعلانات الرسمية واستلام اختيارات المتعلقة بتوقيع الحجز عليها.[2]

كما أن التفرقة بين موطن استغلال السفينة وموطن تسجيلها تبلغ من الأهمية بمكان، إذ لا يجب الخلط بين ميناء تسجيل السفينة وميناء استغلالها أو تجهيزها، فموكن هذه الأخيرة يتحدد بميناء التسجيل فقط، أما ميناء الاستغلال فهو المكان الذي تباشر فيه السفينة نشاطها، وإذا كان من الممكن أن تسجل السفينة في ذاك الميناء الذي يرتكز فيه استغلالها، لكن هذا لا يعد شرطا، فقد تسجل السفينة في ميناء ويباشر استغلالها من مكان آخر.[3]

ويلعب موطن السفينة دورا كبيرا في تخصيص القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي تقع داخلها وفي حالة التعامل مع مالك السفينة، فالغير يستطيع أن يعرف التصرفات القانونية الواردة عليها في سجلها المتواجد بموطنها. [4]

---

[1] المادة 46 من القانون البحري الجزائري

[2] محمد نعيم علوه ، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، طبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، 2012، ص 46.

[3] خالد جاسر الجعفري المرجع السابق، صفحة 13.

[4] الشريف وكواك، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حمة لخضر الوادي، الجزائر ،2021، 2022، ص20.

ثالثا: حمولة السفينة

حمولة السفينة هي عنصر أساسي في تحديد الشخصية وهي مجموعة من الفراغات الموجودة في السفينة "سعة السفينة" والوحدة الأساسية لقياسها هو الطن الحجم 100م^3 وسعة حمولتها 2.83 والجزائر تتبع في تقرير الحمولة الطريقة الإنكليزية المسماة موريس المادة 20 من القانون البحري حيث أعلنت imo عن معاهدة دولية لقياس الحمولة سنة 1969التي دخلت حيز النفاذ عام 1982 حيث تطبق هذه المعاهدة على كل السفن الموجودة والتي تخضع لتعديلات جوهرية. [1]

والحمولة نوعان:

- **حمولة إجمالية أو كلية:** وهي السعة الداخلية الكاملة للسفينة وكذلك كافة الإنشاءات المقامة على سطحها مما يعبر عنها بمفهوم أخر أنها تلك الحمولة التي تعبر عن الأبعاد الكاملة للسفينة.
- **الحمولة الصافية:** يقصد بها سعة السفينة الداخلية مخصوما منها كافة الفراغات التي لا يمكن أن تستغل في إقامة الركاب أو وضع الأمتعة والبضائع، سعة استغلال السفينة [2]

تتمثل أهمية حمولة السفينة في اعتبارها في اعتبارها كأساس لحساب الرسوم المختلفة التي تفرض على السفينة كرسوم الإرشاد والقطر ودخولها للموانئ والخروج منها إلى ما ذلك من الرسوم، كما يرجع اليها أيضا تقدير التعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ وتقدير أجرة النقل في حالة إيجار السفينة، وعلى ضوئها أيضا تحديد مسؤولية مالك السفينة المادة القانون البحري الجزائري.

[1] محمود شحماط ، المرجع السابق ، ص 25 .

[2] محمد نعيم علوة ، نفس المرجع ، ص 46

رابعا: جنسية السفينة

تعد الجنسية الرابطة القانونية و السياسية بين الفرد و دولته ،و تمنح عادة فقط للأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين في السياق القانوني البحري ،الذي يتميز بطبيعة دولية فريدة ،تم استثناء السفن من هذا القيد بالنظر إلى السفن تستعمل غالباً خارج الحدود الوطنية ،مثل أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة أو حتى ضمن حدود دول أخرى، اتفقت الدول على منح السفن جنسية على غرار الأشخاص جدير بالذكر انه لا يشترط أن تكون الدولة مطلة على البحر لمنح جنسيتها للسفن ،إذ يمكن للدول الحبيسة أيضا التمتع بهذا الحق، كما هو الحال بالنسبة للسفن التجارية الألمانية و البلجيكية.

تتجلى أهميتها في النقاط التالية:

1. تسهم في تحديد القانون الواجب التطبيق على العلاقات المتعلقة بالسفينة على سبيل المثال، تحديد القرانين المنظمة للجرائم، الوقائع المادية كالميلاد والوفاة وكذلك العقود المرتبطة بالسفينة كعقد استئجار السفينة في العلاقات الدولية، بالإضافة إلى تنظيم التعامل مع الحوادث البحرية.
2. التمتع بحماية دولتها في زمن السلم أو الحرب، لأنه عادة ما تتدخل الدول لحماية سفنها حتى لو كانت تابعة لقطاع خاص.
3. قد تفرض الدولة رسوم سنوية على السفن التي تحمل جنسيتها، كما قد تكون محلا للتسخير الحكومي بصفة مؤقتة في حالة الضرورة والاستعجال.

خامسا: أوراق السفينة

كل سفينة بعد إنهاء بنائها وقبل مباشرتها لرحلاتها تكون بحاجة إلى أوراقها ووثائقها القانونية التي تعد جد ضرورية، والمشرع الجزائري كغيره من التشريعات الدولية نص على ضرورة تجهز

السفينة بكل الوثائق التي تبرز هويتها ووضعيتها القانونية داخليا وخارجيا، ويمكن أن نقسمها لشهادات الملاحة وأخرى متعلقة بالسلامة.[1]

أولا: شهادات الملاحة

تسلم هذه الشهادات من قبل السلطة الإدارية البحرية، وأشارت المادة 195من قانون بحري جزائري إلى أهدافها وتجلت في: السماح للسفينة التي توفرت فيها كل الشروط المنصوص عليها بممارسة الملاحة المعينة لها، كذلك إيضاح هوية السفينة، المراقبة والإشراف على كل طاقم السفينة وغير ذلك.[2]

1.أوراق إثبات الهوية:

ذكرتها المادة 189 من قانون بحري جزائري وهي كالتالي:

- **شهادات الجنسية:** تحملها كل سفينة تثبت بها انتسابها إلى دولة عملها، فتتمتع بالحصانة الدولية، تمنحها السلطة الإدارية البحرية المختصة في مكان تسجيل السفينة تذكر فيها كل بيانات السفينة وتسجيلها، وكل ما طرأ عليها من تغيرات وأعباء أثقلت بها، ُ هذا ما أكدته المادة **29** من قانون بحري جزائري.
- **دفتر البحارة :** يخص السفن التي تقوم بملاحة بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر، ويتضمن أسماء بحارة السفينة، المبالغ التي صرفت لهم، سجلاتهم الطبية

[1] سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، قسم الحقوق، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر ،2014-2015، ص15.

[2] المرجع نفسه، ص34.

ومهامهم وكل ما يتعلق بهم، لا يكتسب صفة شهادة الملاحة إلا بعد التأشير عليه من السلطات المختصة.[1]

- **رخصة وبطاقة** المرور: تمنحها الجهة الإدارية البحرية المختصة التي تقوم أساسا بالملاحة الإرتفاقية، فالرخصة بمثابة صلاحية السفينة للملاحة، أما البطاقة فتمنح للسفن التي تقوم بالنزهة. [2]

2. أوراق إثبات التصرفات والوقائع التي تحدث على متن السفينة:

ذكرتها المادة 200من قانون بحري جزائري أهمها:

- **دفتر السفينة:** يرقم ويؤشر كل ستة أشهر من طرف إدارة التسجيل البحري، تدون عليه الحوادث المتعلقة بالملاحة، وجميع التدابير المتبعة، والملاحظات اليومية، تحت الربان مسؤول عنه.[3]
- **يومية الراديو والماكينة:** تخضعان لنفس شروط دفتر اليومية فترقم وتؤشر، يومية الراديو تمسك من طرف ضابط اللاسلكي، أما عن يومية الماكينة فتمسك من طرف ضابط الميكانيك، تشاهد يوميا من طرف الربان وتعتبر حجية بسيطة لإثبات بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وهذا ما أكدته المادة 205 من قانون بحري جزائري.[4]

ثانياً: شهادات السلامة

---

[1] المادة 191 من القانون البحري الجزائري.

[2] المواد 193و194 من القانون البحري الجزائري.

[3] الشريف وكواك، المرجع السابق ص33.

[4] نفس المرجع، ص 33.

تعرضت المادة 246 من القانون البحري الجزائري لشهادات السلامة الممنوحة للسفينة بعد إخضاعها للتفتيش، حيث يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي ستحدد بقرار يصدر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية بشهادات السلامة فيما يتعلق بسلامة السفن التي تنقل المسافرين، بناء السفن، معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية واللاسلكية لسفن الحمولة.[1] كما يمكن إعفاء السفينة بصفة استثنائية من احدى شهادات السلامة المذكورة سابقاً.[2]

المطلب الثاني: المركز القانوني لمالك السفينة

يثير مفهوم مالك السفينة في القانون البحري إشكاليات تتعلق بتحديد صفته القانونية لذلك سوف نتعرض إلى تحديد مفهوم مالك السفينة في (الفرع الأول) وأيضا إلى الحقوق والالتزامات القانونية لمالك السفينة في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم مالك السفينة

نتناول في الفرع تعريف مالك السفينة (أولا)، وتمييزه عم المجهز والناقل البحري (ثانيا)

أولا: تعريف مالك السفينة

هو الشخص الذي له حق ملكيتها ويتولى مالك السفينة تجهيزها، فيزودها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها ويستخدم الربان ورجال الطاقم، ويبرم عقود النقل ويؤمن عليها ويهيئها بوجه عام للاستغلال البحري.[3]

---

[1] المادة 246 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 247 من القانون البحري الجزائري.

[3] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص138.

وهناك تعريف أخر: مالك السفينة هو الشخص الذي حصل على حق ملكيتها من خلال الوسائل العامة مثل الإرث، أو الهبة أو الوصية أو الشراء، أو عبر الوسائل الخاصة المنصوص عليها في القانون البحري كالبناء أو الترك أو التخلي عن ملكية السفينة لصالح المؤن له، أو عبر الاستيلاء عليها كغنيمة وفق ما ينظمه القانون الدولي العام.[1]

لا يتم استكمال إجراءات التملك إلا من خلال تسجيل السفينة لدى الإدارة البحرية التابعة للوزير المسؤول عن البحرية التجارية. فعملية التسجيل تعد بمثابة دليل يثبت ملكيتها، ولكن ليس كافيا أن تكون السفينة مسجلة باسم الشخص فقط، بل يجب أن يقوم هو باستغلالها بنفسه حتى تعتبر مملوكة له. وقد أشار المشرع الجزائري إلى ذلك بشكل صريح في المادة 147من القانون البحري حيث نص على أن مالك السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ويتم استغلالها من قبله.

ثانيا: تعريف مجهز السفينة

يشير تجهيز السفينة إلى عملية تزويدها بجميع المتطلبات اللازمة لتشغيلها، مثل الربان، البحارة، الوقود المؤمن أما الشخص الذي يتولى هذه المهمة فيطلق عليه اسم "المجهز". وفقا لنص المادة 572 من القانون البحري الجزائري، يعرف المجهز بانه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بإدارة واستغلال السفينة باسمه، سواء كان ذلك بصفته مالكا للسفينة أو بناء على صفات قانونية أخرى تمنحه حق استخدامها. وبالتالي يمكن أن يكون مجهز السفينة إما مالكا لها أو مجرد مستأجر يتمتع بحق الاستغلال.

[1] محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض،2012ص56.

المالك المجهز:

هو الشخص الذي يتولى إعداد سفينته وتجهيزها بجميع الوسائل اللازمة للقيام برحلة بحرية. يشمل ذلك توفير الطاقم، استخدام الربان، إبرام عقود النقل، التامين على السفينة، بالإضافة إلى تزويدها بالمؤونة والوقود.[1]

ومن الضروري الإشارة إلى أن المالك ليس بالضرورة هو نفسه المجهز، فقد يصبح الشخص الأخر مجهزا إذا تولى مسؤولية تجهيز السفينة بكافة احتياجاتها عند استئجارها من المالك دون أن تكون مجهزة سابقا.

ثالثا: الناقل البحري

يقوم النقل البحري للبضائع بدور هام في الحياة الاقتصادية لمختلف الدول، إذ انه يعد عاملا مؤثرا في خطة التنمية الاقتصادية، ويمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة.

يمكننا تعريف الناقل البحري هو كيان سواء كان فردا أو جهة اعتبارية، يلتزم بموجب عقد النقل البحري بنقل البضائع أو الأفراد عبر البحر من ميناء إلى أخر مقابل اجر محددكما يتحمل مسؤولية ضمان سلامة الشحنة أو الركاب طوال فترة الرحلة البحرية.

لا شك أن مسؤولية الناقل البحري تعد حجر الزاوية في القانون البحري، كما تعد اهم موضوعات هذا القانون، نظرا لكثرة القضايا التي تعرض أمام المحاكم والمتعلقة بالنقل البحري ونضرا لما تثيره من منازعات بين الشاحنين والناقلين وبين هؤلاء وشركات التامين التي يحيل اليها الشاحنون حقوقهم قبل الناقل. وتعد مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع مسؤولية تعاقدية أساسها الالتزام التعاقدي على عاتق الناقل البحري والمتمثل بنقل البضائع من ميناء القيام وإيصالها إلى ميناء الوصول سليمة كاملة. وهو التزام بتحقيق نتيجة أو غاية. لذلك تقوم

[1] محمود شحماط، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر،2010، ص148.

مسؤولية الناقل البحري بمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة، وإذا أراد الناقل التنصل من المسؤولية عليه قطع رابطة السببية بين هذا الخطأ المتحقق أو المفترض والضرر الذي أصاب المرسل اليه لإثبات السبب الأجنبي.[1]

الفرع الثاني: الحقوق والالتزامات القانونية لمالك السفينة

يعتبر مالك السفينة من اهم الأشخاص في مجال القانون البحري نظرا للدور الحيوي الذي يقوم به في استغلال السفينة وتسيير نشاطها الملاحي. ونظراً لخطورة هذا النشاط وما قد ينجم عنه من مخاطر وأضرار، تدخل المشرع لتنظيم العلاقة القانونية التي تربط مالك السفينة بالغير، سواء من خلال منحه حقوقاً تتيح له الانتفاع بسفينته وتحقيق الربح، أو من خلال فرض التزامات قانونية تضمن حماية الأشخاص والبضائع وسلامة الملاحة وعليه، فإن دراسة الحقوق والالتزامات القانونية لمالك السفينة تكسي أهمية بالغة، لذلك سنتطرق(أولا) الالتزامات القانونية لمالك السفينة، و (ثانيا)الحقوق القانونية لمالك السفينة.

أولا: الالتزامات القانونية لمالك السفينة

وعليه فسنرى في هذا الفرع عن الالتزامات القانونية لمالك السفينة أولا عن الالتزام بضمان السلامة في نقل الركاب(أولا)، والالتزام بتحقيق نتيجة في نقل البضائع(ثانيا).

1. الالتزام بضمان السلامة في نقل الركاب:

من خلال النصوص السابقة نجد أن العلاقة بيم المجهز (الناقل) والراكب هي علاقة عقدية ،و التزام الأول أمام الثاني هو التزام بضمان السلامة (كما سيأتي)، لكنه التزام بمناسبة استخدام شيء يتطلب عناية خاصة ،إذ يكون المدين ـ المجهز (مالك السفينة)ـ حسب ما يراه هنري مازو ،و روبير ،وبيسون "ملتزم بتحقيق نتيجة أو غاية هي المحافظة على الشيء الذي تحت

[1] خالد جاسر غفري، مرجع سابق، ص 38.

حراسته ورقابته ـ السفينة ـ حتى لا يضر بالآخرين ـ الركاب ـ فإذا اضر بهم فإن الهدف لم يتحقق و يكون المجهز الناقل قد اخل بالتزامه العقدي ،و بالتالي يكون قد أخطا بصفته حارساً بتركه زمام الشيء يفلت من يده و يتحمل مسؤوليته تعويض الأضرار ،و لا مبرر بعد ذلك لتطبيق المادة (1382)و التي تتطلب من المدعي إثبات خطأ المدعي عليه .[1]

ويذهب انصار هذا الراي ومنهم هنري مازو إلى المقارنة بين المسؤولية العقدية و المسؤولية التقصيرية بأنه يوجد في المسؤولية العقدية التزام ببذل عناية و التزام بتحقيق غاية و أن الغاية لا تتحقق إلا ببذل عناية كذلك يوجد في المسؤولية التقصيرية التزام ببذل عناية، و التزام تحقيق غاية، حيث أن الشخص يكون مسؤولا عن عمله الشخصي طبقا للمادة (1382ق، م، ف)، تقابلها المادة (304، ق، م، ي،124، م، ج،164ق، م، س) و بالتالي يكون ملتزما ببذل عناية فيتخذ جانب الحيطة و الحذر حتى لا يلحق ضرراً بالغير.[2]

فوضع الحارس في الفرض الذي نحن بصدده (مجهز السفينة الناقل) لا يختلف عن وضع المدين بالتزام عقدي محدد فبمجرد عدم تنفيذه لما التزم به يعد مخطئا ولا يتخلص من خطئه إلا بإثبات السبب الأجنبي، وقد طبق القضاء الفرنسي في مجال المسؤولية عن فعل الشيء غير الحي نفس الأحكام. وقد كان القضاء الفرنسي حتى أوائل القرن العشرين يرى بان مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر في أثناء سفره هي مسؤولية تقصيرية، ويجب على الأخير إذا طالب بالتعويض عنها أن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته.

---

[1] هنري مازو، المسؤولية المدنية، 1313، ط6، ج2، عام1970، ص426، كذلك روبير القاعدة الخلقية في الالتزامات المدنية، ط4، ف124، وتعليق له في دالوز ـ 1930ـ1ـ57بيسون ـ رسالته ص42، وما يليها. كل ذلك ورد في د/محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة الدكتوراه، م، س، ص 31.

[2] هنري مازو، نفس المرجع، ص 31.

ولقد سار القضاء الفرنسي على هذا النهج حتى اصدرت محكمة السين التجارية الفرنسية حكمها في 1885/4/13م،حيث قررت أن على الناقل أن يلتزم بإيصال المسافر سليما معافى إلى مكان الوصول ،و لكن القضاء الفرنسي ظل بعد هذا الحكم مترددا و لم يصل إلى موقف حاسم ،و كذلك تزعم الفقهاء marc sauzet الفرنسي، الفقيهsainctelette البلجيكي المطالبة بتطبيق الالتزام بضمان السلامة ،و استمر الوضع على تلك الحالة حتى عام 1911م حين أصدرت محكمة النقض حكمها الشهير و التي أقرت فيه بان مسؤولية الناقل تجاه المسافر عما يصيب هذا الأخير من ضرر أثناء عملية النقل هي مسؤولية عقدية .[1]

وبناء على ما سبق فإن مالك السفينة المجهز يلتزم بنقل المسافر من ميناء الإقلاع إلى ميناء الوصول مع العمل خلال فترة النقل على تفادي كل ما من شأنه أن يلحق الضرر بالمسافر سواء في جسده أو بتأخيره عن موعد الوصول المحدد فمالك السفينة أو المجهز يضمن حماية جسدية للشخص وهذا الالتزام لا ينفصل عن عقد النقل في حد ذاته. [2]

2.الالتزام بتحقيق نتيجة في نقل البضائع:

تقسم المسؤولية المدنية إلى عقدية أو تقصيرية، والمسؤولية العقدية يكون الالتزام فيها أما بنقل حق عيني أو الالتزام بعمل أو بالامتناع عن عمل، كما جاء في تعريف العقد في المادة 138 مدني يمني، والمادة 54مدني جزائري، والمسؤولية التقصيرية تقوم على أساس الإخلال بالتزام قانوني وهو عدم الإضرار بالغير.

[1]خالد محمد المروني، التحديد القانوني بمسؤولية مالك السفينة، اطروحة لنيل الدكتوراه، جامعة الجزائر، كلية الحقوق بن عكنون 2011- 2014، ص326.

[2]المادة "62"من ق، ب، ج.

هناك نظامان مختلفان لتنظيم مسؤولية الناقل. الأول يتبنى مفهوم المسؤولية العقدية، كما هو الحال في التشريع الفرنسي، حيث تستند مسؤولية الناقل إلى العقد المبرم بينه وبين الطرف الآخر. أما النظام الثاني فهو يحدد مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية، نتيجة تـ دخل المشرع ووضع أحكام تنظم هذا الجانب، كما يظهر في القانون الإنجليزي الذي يتبع نظام الفعل الضار. ومع ذلك يلاحظ أن أغاب التشريعات الوطنية تعتمد النظام الأول، أي مسؤولية الناقل العقدية بينما لا تعرف مسؤولية الناقل التقصيرية إلا قوانين وطنية قليلة وفي حدود معينة وهذه القوانين إنما تأخذ بنظام مختلط فتعتبر مسؤولية الناقل التقصيرية في حالات، وعقدية في حالات أخرى، فهي تقصيرية في شأن الناقل الخاص وحده دون الناقل العام، فتعتبر مسؤولية الأخير عقدية، وإن اختلف تكييف الالتزام باختلاف موضوع النقل ففي حالة نقل البضائع هو التزام بتحقيق نتيجة.

عند النظر في التشريعات الجزائرية و اليمنية ،نجد أن كلاهما يعتبر إن مسؤولية المتعاقد بتنفيذ عمل معين كعملية نقل البضائع مثلا تدخل ضمن نطاق المسؤولية العقدية .ينطبق هذا التوجه على ما تنص عليه المادة 176من القانون الجزائري حيث يتمحور الالتزام العقدي في هذه الحالة حول تحقيق نتيجة أو غاية محددة ، وهي إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول بحالة سليمة ،فاذا وصلت البضاعة بحالة مغايرة لذلك تعتبر مسؤولية المدين في هذه الحالة مسؤولية مفترضة بناء على كونه حارسا للشيء مما يعني وقوع خطأ منه في جوانب الرقابة أو التوجيه أو الإدارة ولا يمكن إعفاء المدين من هذه المسؤولية إلا بإثبات وجود سبب اجنبي يعزى إلى قوة قاهرة ،أو خطأ الشاحن ،أو فعل صادر عن جهة أخرى.[1]

[1] خالد محمد المروني، المرجع السابق، ص92-93.

3. الالتزام بتوفير طاقم بحري كافي من حيث الكفاءة والعدد:

نصت المادة 410 من القانون البحري الجزائري على: "يجب أن يكون على متن كل سفينة طاقم كفئ وبعدد كاف للقيام بالمهام التالية:

- سلامة الحياة البشرية في البحر.
- شروط الأمن والصحة والعمل على متن السفينة.
- مدة العمل القانونية.
- التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها ".

و يقع على عاتق المجهز ،الذي يجد نفسه ملزم بتوفير الشروط القانونية لصحة و امن العمل على متن السفينة ،ويشرف على تسيير السفينة مجموعة من الأشخاص يشكلون طاقمها ،و يأتي على رأسهم الربان هذا ما جاء في المادة 575 من القانون البحري الجزائري حيث يحق للمجهز تعيين و عزل ربان السفينة .[1] ،لهذا لابد من أن يكون مكونا من عدد كاف من البحارة و على درجة من الكفاءة مما يضمن سلامة الرحلة البحرية و هذا الالتزام نص المشرع الجزائري في المادة 428 من نفس القانون:" أن يؤمن على متن السفينة طاقما كافيا من حيث العدد و الكفاءة فعلى المجهز عند اختيار طاقم السفينة ليس من اجل العدد فقط ،وإنما حيث الكفاءة و التأهيل أيضا.

كما نص القانون البحري في المادة 411 على انه:" يتكون طاقم السفينة من الربان والضباط والبحارة والآخرين والأشخاص العاملين في خدمة السفينة، ويعد المرشد أحد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العامة وتحدد وسائل العمل وقواعد أهلية الطاقم

[1] المادة 575من الأمر 80.76، السالف ذكره.

وكذلك الشروط الخاصة للعمل على متن السفينة بقرار من الوزير المكلف من البحرية التجارية وذلك بالنسبة لكل صنف من السفن وحسب حمولتها ونوعية الملاحة المخصصة لها ".

4. التزام بإيواء البحار وغذائه:

وفقا لما يتطلبه العرف، يتوجب على المجهز توفير مسكن على متن السفينة وتقديم غذاء ملائم طوال فتر الرحلة البحرية وذلك نظراً لان السفينة تعد بمثابة الإقامة الثانية للبحار. [1]

حيث نص القانون البحري الجزائري على التزام البحار بأن يتوفر للبحارة غذاء مجاني أما إذا كانت السفن الساحلية يمكن للمجهز أن يدفع نقدا، كما يجب أن تكون هذه المؤونة صالحة وبكميات كافية على حساب عدد الطاقم البحري.[2]

وقد نصت المادة 439 من القانون البحري على: "يتعين على المجهز أن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك حسب عدد المساكين وهي مخصصة لاستعمالهم فقط "، من خلال نص المادة يتضح لنا أن من التزامات المجهز أن يوفر مساكن ملائمة من خلال توفير التهوية والإضاءة

كما يجب أن يكون لكل واحد من أفراد الطاقم وسادة وغطاءين من الصوف للشتاء وآخر للصيف وغلاف من بياض للسرير ومنشفتين وإضافة إلى تزويد السفينة وتجهيزها بصندوق للأدوية من نوع ملائم ومرفق بتعليمات مفهومة إذ لم تكن مزودة بطبيب.[3]

ويتعين على مجهز السفينة تقديم بدلات الشغل وبدلات الوقاية للبحارة حسب طابع العمل على متن السفينة وذلك دون مقابل.[1]

---

[1] كمال حمدي، عقد العمل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص119.

[2] المادة 433من الأمر 76-80، السالف ذكره.

[3] المادتين 440و445من الأمر 76-80، السالف ذكره.

إن هذه الالتزامات المترتبة من التموين والسكن واللباس للبحارة وغيرها ضرورية من اجل القيام بكافة الإجراءات والمهام على متن السفينة وهذا يكون سبب في توفير طاقم نشط

ثانياً: الحقوق القانونية لمالك السفينة

منح المشرع لمالك السفينة عدة حقوق قانونية تخول له استغلال السفينة والتصرف فيها وحمايتها، كحق الملكية والاستغلال والرهن وتحديد المسؤولية البحرية، وذلك وفق أحكام القانون البحري الجزائري لذلك سنتطرق أولا حول حق ملكية السفينة وثانيا حول حق تحديد مسؤولية مالك السفينة.

1.حق ملكية السفينة:

تناولت معظم التشريعات الدولية الحقوق العينية الأصلية بصورة دقيقة وشاملة بهدف حمايتها وضمان عدم المساس بها من قبل الأفراد أثناء تعاملاتهم لا سيما حق الملكية الذي حظي باهتمام بالغ في التشريعات الداخلية لجميع الدول، حيث تم تنظيمه وتوضيح أحكامه بشكل مفصل

ومنهم المشرع الجزائري الذي شرح أحكامها في القانون المدني حيث عرفها في نص المادة 674 بأنها "الملكية هي حق التمتع والتصرف في الأشياء بشرط ألا يستعمل استعمالا تحرمه القوانين والأنظمة "وتضيف المادة 675.[2]

أي انه حق مانع يخول لصاحبه فقط السلطة الكاملة على الشيء المملوك بجميع أجزاءه، في حدود القيود القانونية لذلك، كما انه جق جامع فهو الحق العيني الكامل الذي تجتمع فيه كل السلطات التي أقرها القانون من سلطة استغلال أو استعمال أو تصرف في الشيء المملوك،

---

[1] المادة 447من الأمر 76-80، السالف ذكره.

[2]المادة 675 ق.م.ج.

وأخيرا انه حق دائم مادام محله مازال موجودا، ومن الأحكام الهامة التي تطرق اليها ونظمها المشرع في هذا الحق هو طرق اكتسابه المختلفة

2. حق تحديد مسؤولية مالك السفينة:

حق تحديد مسؤولية مالك السفينة هو نظام قانوني في القانون البحري يسمح للمالك بحصر مسؤوليته في مبلغ مالي محدد عند وقوع أضرار بحرية، بهدف حماية النشاط الملاحي ومنع تحميله تعويضات مبالغ فيها، مع استثناء حالات الخطأ الجسيم أو العمدي.

بالرجوع للقانون البحري الجزائري هذه المسؤولية أدرجها المشرع الجزائري في نص المادة 92 من القانون البحري الجزائري والتي كان مضمونها على النحو التالي: "يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير لأجل الديون الناتجة عن أحد الأسباب التالية المذكورة في المادة التالية إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به.

المبحث الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة

تعد المسؤولية المدنية لمالك السفينة من القضايا البارزة التي يعالجها القانون البحري، وذلك نضراً لطبيعة النشاط الملاحي وما يحمله من مخاطر بحرية قد تؤدي إلى أضرار تطال الأشخاص أو البضائع أو حتى البيئة البحرية. وتعتمد المسؤولية على القواعد العامة في القانون المدني، سواء كانت تتعلق بالمسؤولية العقدية الناتجة عن الإخلال بالتزامات عقد النقل البحري، أو المسؤولية التقصيرية المترتبة على الأفعال الضارة. ومع ذلك، فان خصوصية النشاط البحري دفعت المشرع إلى وضع أحكام خاصة لتنظيم هذه المسؤولية، ومن ضمنها تحديد حدودها وإمكانية تقنينها، لتحقيق توازن ضروري بين حماية حقوق المتضررين وضمان استقرار العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية.

وهنا يمكننا أن نتطرق في بحثنا إلى الأساس العقدي للمسؤولية المدنية في المطلب الأول، والأساس التقصيري للمسؤولية المدنية في المطلب الثاني

المطلب الأول: الأساس العقدي للمسؤولية المدنية

يتجلى الأساس العقدي للمسؤولية المدنية حول المسؤولية الناشئة عن عقود النقل البحري في (الفرع الأول) والمسؤولية الناشئة عن عقد استغلال السفينة في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسؤولية الناشئة عن عقود النقل البحري

وعليه فنتناول في تعريف عقد النقل البحري وأنواعه، أركانه وأطرافه (أولا) ومسؤولية الناقل البحري (ثانيا).

أولا: تعريف عقد النقل البحري.

النقل البحري هو العملية التي يقوم بها مجهز السفينة لصالح الشاحن أو المسافر وبمقتضاه ينقل بضاعة أو شخصا على سفينة من جهة أخرى لقاء أجرة يتفق عليها الفريقان.[1]

وهناك تعريف أخر: يتجسد النقل في جوهره بعملية تغيير موقع شخص أو شيء باستخدام وسيلة ملائمة تسمح بالانتقال من مكان لآخر. بناء على ذلك، يمكن القول إن النقل البحري يشمل الأفراد، وقد قام المشرع الجزائري بتنظيم هذا النوع من النقل ضمن المواد من 821 إلى 859 من القانون البحري. بالإضافة إلى ذلك، يشمل النقل البحري البضائع، وقد خصص المشرع الجزائري له المواد من 738 إلى 820 في نفس القانون.

[1] وهيب الاسبر، مرجع سابق، ص150.

1. أنواع عقد النقل البحري:

يوجد نوعان من العقد، عقد النقل البحري للأشخاص وعقد النقل البحري للبضائع:

- **عقد النقل البحري للأشخاص** :يعرف بانه عقد يتعهد بمقتضاه احد الطرفين يسمى الناقل بنقل شخص أخر يسمى المسافر و أمتعته من ميناء إلى أخر بواسطة سفينة[1] .و هو يعد عقد تجاري بالنسبة للناقل المادة 2 من قانون تجاري جزائري و مدني بالنسبة للمسافر، و هو عقد مقاولة لان الركاب يعد شرط فيه و صدر بخصوص النقل البحري للأشخاص عدة اتفاقيات منها معاهدة أثينا المبرمة في 10 ديسمبر 1973 الخاصة بالنقل البحري و أمتعتهم، التي جاء في مادتها الأولى بتعريفه بانه العقد المعقود بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته بواسطته على أي الأحوال. [2]

ومن هنا نستخلص أن تعريف عقد النقل البحري للأشخاص هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل شخص (راكب) بحرا من ميناء إلى أخر مقابل اجر، مع التزامه بضمان سلامة الراكب أثناء الرحلة وتنفيذ النقل في الميعاد المتفق عليه، وذلك وفق لأحكام القانون البحري والقواعد العامة.

- **عقد النقل البحري للبضائع:** نقل البضائع من اهم أنواع النقل البحري فان عقد النقل البحري للبضائع هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان ينقل بحراً بضاعة للشاحن لقاء اجر معلوم. [3]

عرفت المادة الأولى في (قانون بحري) عقد النقل البحري للبضائع من معاهدة بروكسل 25 أوت 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، التي انضمت اليها الجزائر

---

[1] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر ،2005، ص208.

[2] سهيلة عبد الرحيم، ماهية النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي أفلو، ع الأول، ص40-42.

[3] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 189.

بموجب الأمر 71_64 الصادر 08 جوان 1964 بانه: عقد ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وسند الشحن. [1]

يقوم النقل البحري للبضائع بدور هام في الحياة الاقتصادية لمختلف الدول، إذ انه يعد عاملا مؤثرا في خطة التنمية الاقتصادية، ويمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة، كما يؤدي نقل البضائع وتسليمها في الزمان والمكان المحددين لها، وحدثت تطورات تكنولوجية جذرية للنقل البحري في الفترة الواقعة ما بين اتفاقية بروكسل عام 1924 ،1968 واتفاقية هامبورغ عام 1978 مما دفع البعض أن يطلق عليها الثورة التكنولوجية في الملاحة البحرية. [2]

ومنه فان النقل البحري للبضائع هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع بحرا من ميناء إلى أخر مقابل اجر، مع التزامه بشحنها والمحافظة عليها وتسليمها إلى المرسل اليه بحالة التي استلمها بها وفقا لأحكام القانون البحري.

2. أركان عقد النقل البحري:

- الرضا: عقد النقل البحري عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتي المجهز أو الناقل من جهة والمستأجر من جهة أخرى دون ثمة حاجة لإجراء لاحق. [3]

ويكون التراضي صحيح متى توفرت أهلية التعاقد، وسلامة المتعاقد من عيوب الإرادة.

---

[1] المرسوم الرئاسي رقم 64_70المؤرخ في 08جوان 1964المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل 25 أوت 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، ج ر، ع27، 1964.

[2] خالد جاسر غفري، مرجع سابق، ص38.

[3] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 190.

- المحل: لابد من توافر ركن المحل في أي عقد، والمحل في هذا العقد هو نقل وتغيير البضائع أو الأشخاص من مكان لآخر.
- السبب: هو الغاية المباشرة، والسبب الباعث للتعاقد، الذي يقصد الملتزم الوصول اليه جراء التزامه وفي هذا لعقد السبب هو التزام بدفع الأجرة بالنسبة للشاحن أو الناقل والتزام نقل البضائع أو المسافر بالنسبة للناقل.

3. أطراف عقد النقل البحري:

- الشاحن: هو شخص طبيعي أو معنوي يطلب نقل بضاعته، أو بضاعة الغير من ميناء لآخر، وهو من يبرم عقد النقل مجسدا بسند الشحن سواء باسمه أو باسم وكيله
- الناقل: هو الذي يلتزم بنقل البضاعة بحرا، والغالب أن يكون مجهزا للسفينة التي تنقل عليها البضاعة[1]. وهو شخص طبيعي أو معنوي
- المرسل اليه: هو عادة يكون المشتري الذي يستلم البضاعة، ويتواجد في مكان وصول الحمولة، وقد يكون نفسه الشاحن عندما يكون بصدد نقل البضائع

ثانياً: مسؤولية الناقل البحري

تعد مسؤولية النقل البحري من اهم موضوعات القانون البحري، نضرا لكثرت القضايا التي تعرض أمام المحاكم والمتعلقة بالنقل البحري حيث أن مسؤولية النقل البحري تتمثل في الالتزام القانوني الملقى على عاتق الناقل البحري بتعويض الأضرار التي قد تصيب البضائع أو الأشخاص أثناء تنفيذ عقد النقل البحري. تنشا هذه المسؤولية إذا أخل الناقل بمعاهداته العقدية أو تثبت تقصيره في ضمان سلامة البضائع أو الركاب خلال الرحلة البحرية.

[1] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 189.

حيث تنشا أساس مسؤولية الناقل البحري من عقد النقل الذي يلتزم من خلاله الناقل بنقل البضاعة المحددة في المدة المحددة إلى الميناء المحدد وعليه تبنى مسؤولية الناقل البحري على أساس عقدي متصل بعقد النقل، وتعتبر قائمة بمجرد انتهاكه لأي شرط من شروط العقد. لا يشترط على الشاحن تقديم دليل مباشر يثبت خطا الناقل، وأنما يكفي إثبات وقوع الضرر ويتم ذلك من خلال تقديم سند الشحن في حالة الهلاك الكلي للبضاعة أو عن طريق محاضر تثبت حالة البضاعة وشهادات النقص الصادرة من إدارة الجمارك في ميناء الوصول عند حدوث التلف أو الفقد، أنا في حالة التأخير فيتم إثباته من خلال توثيق تأخير الوصول الفعلي ومقارنة مدته بالتاريخ المتفق عليه أو المعتاد في حالة تأخر. فالشاحنون يرغبون في مطالبة الناقل بتحقيق نتيجة إلى وجهتها السليمة في الوقت المحدد وعليه فيكون الناقل مسؤولا عن كل تقصير في تحقيق هذه النتيجة مهما كان السبب.

أركان مسؤولية النقل البحري:

ركن الخطأ: تختلف المسؤولية التي يسال عنها الناقل البحري، عن المسؤولية المعروفة في القواعد العامة فتتركز أساسا على الخطأ والأشخاص الذين تصدر عنهم.

أولا :أخطاء النقل البحري

1. لأخطاء التي يسال عنها الناقل البحري:

من الأضرار التي تلحق الشاحن أو المرسل إليه بسبب خطأ يرتكبه الناقل طبقا لما تقتضي به القواعد العامة في المسؤولية الشخصية إلا لكن من الناحية الفعلية، من يقوم بالنقل هي شركات كبيرة تستعين بعدد من التابعين الدين يكونون معرضين لارتكاب الأخطاء فتؤدي إلى

إلحاق ضرر بالشاحن أو المرسل إليه فالأخطاء قد تصدر من الناقل شخصيا أو من تابعيه مسؤولية التابع والمتبوع[1].

يمكن أن يحدث ضرر للشاحن أو المرسل اليه نتيجة خطأ شخصي من الناقل، رغم أن مثل هذه الأخطاء نادرة الحدوث علميا. من أبرز الأمثلة على ذلك السماح للسفينة بالإبحار وهي غير مهيأة للإبحار بشكل آمن. قد يكون ذلك بسبب هيكل السفينة غير الملائم لمواجهة مخاطر البحر أو عدم تجهيز العنابر بما يتناسب مع حفظ البضائع من تغيرات درجات الحرارة. كما قد يكون الربان المكلف بقيادة السفينة غير مؤهل بشكل كامل لأداء مهامه. بالإضافة إلى ذلك، قد يصدر الناقل أوامره مباشرة إلى الربان مثل الانحراف عن المسار أو التوقف مما يلحق أضرارا. في مثل هذه الحالات وما يشبهها، تصنف هذه الأفعال كأخطاء شخصية للناقل

2.خطأ التابعين:

في معظم الأحيان يكون الضرر نتيجة لإهمال الملاحين في العناية بالبضاعة أو رصها أو تغليفها، فلا يعد الناقل مسؤولا عنها، وهذا ما تضمنته معاهدة بروكسل في فقرتها الثانية من المادة الرابعة جعلت المسؤولية تقع على عاتق تابعي الناقل ونصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري" الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل".... ويقصد بالتابعين أنهم كل الأشخاص العاملين في المجال البحري على السفينة والمياه " وفي المجال البري الذين يقومون على تنفيذ الالتزامات الناقل التعاقدية.

3. خطأ الغير:

[1] الواحد رشيد، مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تخصص قانون المسؤولية المهنية، تيزي وزو ،2013، ص8.

أن خطأ الغير هنا ينسب للناقل أو لتابعيه، ونصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري في فقراتها على حالة الأفعال المسببة لحادث ينسب للناقل و حالات وجود أي سبب آخر يكون الناقل أو من ينوبه غير مسؤولا عنه ، كما جاء في المادة 802 من ق.ب.ج الفقرة ك وتطبيقا لذلك فأن الناقل لا يسأل عن الضرر اللاحق بالبضاعة إذا كان الضرر تصادم راجع لخطأ ربان سفينة أخرى، وتعتبر أيضا من فعل الغير الفتن والثورات وأعمال القرصنة، كما نصت المادة 802 من ق. ب. ج في فقرتها ل على أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية لسبب آخر يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه غير مسؤولا عنه وحتى يكون هذا السبب نافيا للمسؤولية يجب أن يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصيا أو بسبب مندوبية أنهم لم يساهموا في الخسارة [1]

4. إثبات الخطأ:

تقتضي القاعدة الفقهية المعروفة أن البيئة على من ادعى، وإن كان الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقته هو الدائن فيقع عليه عبئ إثبات ما يدعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة ومنها الخطأ، ولما كانت مسؤولية الناقل البحري عقدية، تنشا من الإخلال بالالتزامات التي يفرضها العقد فلا يطلب من الشاحن أو المرسل إليه غير إثبات عقد النقل أو سند الشحن الذي بيده.

وجاء في القانون المدني أن إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشا عن سبب أل يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطا صدر من المضرور، أو خطا من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك وتنص المادة 124 من

[1] الواحد رشيد، مبدأ مسؤولية الناقل البحري مرجع سابق، ص32.

القانون المدني كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرر للغير يلزم من كان سبب في حدوثه بالتعويض فهنا يجب إثبات الخطأ لتقدير التعويض عن الضرر الناتج.

كما أن يذهب بعض من الفقهاء إلى أن خطا الناقل يفترض وال يطلب من الشاحن أو المرسل إليه إثباته، ويختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعا إلى اختلاف مضمون التزام الناقل بضمان سالمة البضاعة فحيث يكون تحقيق نتيجة فان عدم تسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن وهي نتيجة التزم بها الناقل بتحقيقها يعني ثبوت الضرر ويعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ بجانبه، أما إذا كان مضمون التزام الناقل بذل عناية فعلى الدائن أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة.

ثانيا: ركن الضرر:

لا يكفي وقوع خطأ لمساءلة الناقل سواء وقع منه أو من الأشخاص الذين يسأل عن أخطائهم، وإنما يجب أن يقترن بالخط أي حصول ضرر الشاحن أو المرسل إليه.

ويمكن تعريف الضرر بأنه " الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه يشترط في الضرر الذي يسأل عنه الناقل أن يكون مباشرا ومتوقعا طبقا لما تقضي به القواعد العامة في المسؤولية العقدية، وأن التوقع يقاس بمعيار موضوعي هو ما يتوقعه ناقل اعتيادي في مثل ظروف المدين، وقد ورد في حكم المحكمة النقض المصرية قولها أن :المدين في المسؤولية العقدية لا يلزم في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم إلا بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد، والضرر المتوقع يقاس بمعيار موضوعي لا بمعيار شخصي، بمعنى أنه هو ذلك الضرر الذي يتوقعه الشخص المعتاد في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين لا الضرر الذي يتوقعه هذا المدين بالذات. يتحقق الضرر الذي

يمكن أن يلحق الشاحن أو المرسل إليه بصور ثلاث إما هلاك البضاعة (أولا) أو تلف البضاعة (ثانيا) أو التأخير في تسليمها (ثالثا).

1. هلاك البضاعة:

الهلاك هو زوال الشيء، وهو الحالة المثلى لتحقيق الضرر، حيث يصعب على الناقل منازعة حصوله، فيما يكون أوفر حضا عندما يدفع بعدم حصول الضرر في حالتي التلف أو التأخير في التسليم و، في حالة الهلاك يتعذر على الناقل تسليم البضائع لإنهاء الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل.

يمكن أن يكون الهلاك كليا، كحالة فقدان البضائع كاملة أو جزئيا، كما لو فقد جزء من البضائع المنقولة، كما أنه قد يكون ماديا، كحالة احتراق البضائع، أو حكميا وهي حالة عدم العثور على البضائع كالسرقة مثلا.

2. تلف البضائع:

يقصد ب التلف العوار الذي يلحق البضائع أثناء النقل، وقد يأخذ شكل ذوبان البضائع الجامدة، تعطل مفعولها بسبب النقل، تعفن المواد الغذائية المنقولة، أو ذبول الزهور المنقولة وغيرها من صور العوار الأخرى، وتعبر محكمة النقض المصرية عن ذلك بقولها إن " مسؤولية أمين النقل هي مسؤولية عقدية تتحقق بإثبات عدم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التي تسلمها عليها دون حاجة إلى إثبات وقوع إهمال في جانب أمين النقل "، فتلف البضاعة إذن هو وصول البضاعة ولكنها فاسدة أي في غير الحالة التي وجدت عليها قبل النقل.[1]

[1] الواحد رشيد، مبدا مسؤولية النقل البحري، مرجع سابق، ص34.

3. التأخير في تسليم البضاعة:

لا يقتصر التزام الناقل على إيصال البضاعة على الحالة التي استلمها من حيث الكم أو الكيف، ونما عليه أن يسلمها في الآجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن، إذا كان محددا فيها ولا فخلال فترة زمنية معقولة يحددها عادة العرف ا وفقا لنوع البضاعة و مسار الرحلة وأي تأخير للسفينة لا يكون سببا في التعويض إلا إذا كان غير عادي، وذلك قياسا على ا العرف الجاري العمل به في المعاملات التجارية تقوم مسؤولية الناقل بناءا على خطاه المتمثل في تراخيه في تنفيذ العقد خلال الفترة المتفق عليها مما قد يسبب ضررا للشاحن أو المرسل إليه، وهذه هي إذن الصورة التي

يمكن أن يتحقق بهذا الضرر سواء عن طريق هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، والتي سنعود إلى دراستها بشكل مفصل عند دراسة صور مسؤولية الناقل البحري[1]

ثالثا: العلاقة السببية بين الخط أو الضرر:

تعتبر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام المسؤولية وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ قد توجد ولا يوجد الخطأ، كما لو ترتب ضرر عن فعل أحدثه شخص إلا أن فعله لا يعتبر خطأ، وقد يوجد الخطأ ولا توجد علاقة السببية [2]

يبرز ركن السببية بوضوح عندما يكون الخطأ مفترضا، كحالة الناقل، لأن الخطأ الذي أفترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر، مع احتمال أن يكون ثمة سبب آخر للضرر، فإثبات الدائن للخطأ يكون في ذات الوقت إثباتا لرابطة السببية.

[1] الواحد رشيد، مبدا مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 34.

[2] نفس المرجع، ص34_35.

لا تكون رابطة السببية باعتبارها ركنا من أركان المسؤولية واضحة عندما يكون التزام المدين هو تحقيق نتيجة لاندماج ركني الضرر والخطأ، وكما لاحظنا أن مضمون التزام الناقل البحري وفي غالبية النصوص هو التزام بتحقيق نتيجة.

تبرر صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر لاندماجهما، خاصة حالة الأضرار بسبب التأخير في التسليم، حيث يكون بالإمكان إثبات عدم توافر العلاقة السببية عن طريق إيراد الدليل على السبب الذي أدى إلى حصول الضرر، وليس بإثبات السبب الذي أدى إلى منع المدين من تنفيذ التزامه في الوقت المحدد حيث يكون هنا السبب ركنا في الخطأ.

والمثال على ذلك، أن الناقل تأخر في تسليم البضائع عن الوقت المثبت في سند الشحن أو الوقت المعقول في حالة عدم تحديده، فيمثل عدم التسليم خطأ من قبل الناقل ولكن بإمكانه أن يثبت بأن ما لحق المرسل إليه من ضرر لا يعود إلى خطأه وإنما إلى سبب آخر، فيقطع بذلك رابطة السببية بين الخطأ والضرر.

ثانيا: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري

1. **طبيعة مسؤولية الناقل الحري في القانون الداخلي:**

مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري: تناولت المادة 803من القانون البحري حيث نصت على انه "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفة بها حتى تسليمها إلى المرسل اليه".[1]

[1] المادة 803 من القانون البحري.

فحددت المسؤولية في المادة 1 بعبارات تفيد أن هذا الحق يقتصر على الناقل، أما الضرر في المسؤولية العقدية التي يتحملها الناقل البحري للبضائع يتمثل في فقدان البضاعة أو هلاكها أو التأخر في وصولها ومن هنا يمكننا أن نقول مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية مناطها إرادة الأطراف أي مبدا سلطان الإرادة.

هذه المسؤولية تتميز بخصوصيتها، حيث أن اغلب أحكامها تتعلق بالنظام العام وتعد قواعد آمرة. من الأمثلة على ذلك المادة 811التي نصت على بطلان وعدمية أي شرط تعاقدي يهدف إلى استبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل، وبالمواد 770، 780، 802، 803 و804

أما المادة 812، فقرة 1 تنص على انه يكمن الاتفاق على أبعاد أو تحديد المسؤولية خلافا في المرحلة السابقة للشحن واللاحقة على التفريغ، وبالإضافة إلى ذلك يسمح بالاتفاق على تحديد أو استبعاد المسؤولية في حالة نقل الحيوانات على السطح أو البضائع نضرا لخصوصية النقل في هذا النوع من البضائع، لان البضائع المشحونة على السطح تتعرض لأخطار متعددة كالسرقة والتبليل بمياه البحر.

2. طبيعة مسؤولية الناقل البحري في القانون المدني:

لم يخص بالذكر المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري ،في القانون المدني لكنه ذكر أعطى المبدأ العام للمسؤولية الناتجة عن الأشياء حيث نصت المادة 138من ق.م.ج " كما من تولى حراسة شيء و كانت له القدرة الاستعمال و التسيير ،و الرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء " و يمكن أن تسقط المسؤولية في حالة و يعفى من هذه المسؤولية في حالة إثبات أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو المسؤولية في حالة إثبات أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو

عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة "حيث نظم المشرع الجزائري عم مسؤولية الضرر الناتجة من خلال المادة 140من ق.م.ج "من كل حائز بأي وجه كان لعقار أو جزء منه ،أو منقولات حدث فيها حريق لا يكون مسؤولا نحو الغير عن الأضرار التي سببها هذا الحريق إلا اذا ثبت أن الحريق ينسب إلى خطئه و خطأ من هو مسؤول عنهم". وأيضا في المادة 140 مكرر "ويكون المنتج مسؤول عن الضرر الناتج عن عيب في منتوجه حتى لو لم تربطه بالمتضرر علاقة تعاقدية[1]

3. طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية:

لقد اكتسب قانون هارتر الأمريكي أثرا دوليا ،فاقتبسته بعض التشريعات الأخرى كما عقدت جمعية القانون الدولي مؤتمرا في لاهاي سنة 1921اتفق فيه الشاحنون و المؤمن و الناقلون إلى وضع سند شحن نموذجي يقرر قواعد تستمد قوتها من اتفاق أصحاب الشأن عليها ،غير أن الشاحنين لم يقفو عند هذا الحد بل استمر ضغطهم من القانون و انتهى الأمر بالتوقيع في بروكسل في أوت 1924على المعاهدة الدولية المتعلقة بتوحيد بعص القواعد الخاصة بسندات الشحن ن و قد أدخلت كثير من الدول أحكام هذه المعاهدة في تشريعاتها الداخلية و الجدير بالذكر بان الجزائر بالرغم من أنها لم تصادق على اتفاقية هامبورج لسنة 1978 إلا أنها استمدت منها أحكام مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقود استغلال السفينة

عند الرجوع إلى نصوص التقنين البحري الجزائري الخاصة باستغلال السفن نجدها تنص على عقد استئجار السفن.

[1] المواد 140،140مكرر، القانون المدني.

1. تعريف عقد إيجار السفينة:

يعرف عقد إيجار السفينة بوجه عام بانه: "هو كل اتفاق يحصل بين المستأجر والمالك السفينة (المؤجر)، بان يضع هذا الأخير تحت تصرف المستأجر سفينة مقابل اجر، وفي حالة صالحة للملاحة البحرية.[1]

2. خصائص عقد إيجار السفينة:

- عقد إيجار السفينة هو عقد رضائي، وفقا لنص المادة 640 من القانون البحري الجزائري يعتبر عقد الإيجار اتفاق أساسه توافق الإيجاب والقبول، بمعنى تلاقي إرادة طرفيه أو من يمثلهم، ويترتب على ذلك أن الشكلية لا تلزم لانعقاده، وعليه فان الكتابة التي اشترطتها التشريعات البحرية هي شرط الإثبات فقط، وليست لانعقاده.[2]
- يعد عقد إيجار السفينة من العقود التفاوضية نظرا لأن شروط عقد استئجار السفينة تخضع للنقاش بين الأطراف، فلا يمكن تصنيفه على انه عقد إذعان بأي حال من الأحوال. ذلك لان أطراف العقد يتمتعون بمستوى متساوٍ من القوة الاقتصادية.[3]
- يعد عقد إيجار السفينة من عقود المعاوضة، هذا النوع من العقود يتسم بوجود مقابل مالي حيث لا يقوم المؤجر بتأجير السفينة أو وضعها تحت تصرف المستأجر كنوع من الهبة، بل

[1] محمود شحماط، مرجع سابق، ص126.

[2] كمال حمدي، القانون البحري (د.ط)، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر،1991، ص441.

[3] لامية عقاب، الاستغلال التجاري للسفينة، رسالة ماستر في الحقوق، قانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بجاية، الجزائر (2012_2013)، ص8.

يتلقى بدلاً مادياً. ويعد عنصر الوقت من الجوانب الأساسية في هذا العقد، ولا سيما في حالة التأجير محددة المدة، إذ يحدد الوقت. القيمة الفعلية للمنفعة التي يتم استغلالها.[1]

- يصنف عقد إيجار السفينة ضمن عقود إيجار الأشياء والخدمات محور العقد يدور حول الانتفاع بالسفينة باعتبارها شيئاً مادياً وليس خدمة. ومع ذلك لا يؤخذ هذا التصنيف بنوع من الإطلاق، إذ قد يتداخل في حالات معينة بين إيجار السفينة وإيجار الخدمات، كما هو الحال في عقود الإيجار بغرض الرحلة. هنا، يقوم المؤجر بتوفير السفينة بجانب خدمات الطاقم، مثل البحارة وربان السفينة.[2]
- يتمتع عقد إيجار السفينة ذا طبيعة تجارية، يعتبر عقد إيجار السفينة ذا طبيعة تجارية سواء من جهة المؤجر أو المستأجر. وتؤكد المادة الثالثة في فقرتها الثالثة من القانون التجاري الجزائري ذلك، بحيث تنص على ما يلي "يعد عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية.[3]

3. أنواع عقد إيجار السفينة:

- **عقد إيجار السفينة المجهزة:**

عقد إيجار السفينة المجهزة هو اتفاقية يتم بموجبها منح المالك استخدام سفينته المجهزة بطاقمها لشخص آخر في هذا النوع من العقد، يمكن للمالك أن يتخلى عن الإدارة الملاحية و التجارية للسفينة بالكامل للمستأجر ،أو قد يحتفظ بالإدارة الملاحية فقط مع تفويض المستأجر بمهام الإدارة التجارية .تشمل الإدارة الملاحية جميع المهام المتعلقة بتشغيل السفينة ،مثل

[1] كمال حمدي، المرجع السابق، ص442.

[2] حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان الجامعية، الجزائر،1998، ص68.

[3] كمال حمدي، المرجع نفسه، ص407.

تموينها و صيانتها و ما يتعلق بملاحتها .أما الإدارة التجارية ،فتتضمن التعاقد على خدمات النقل و تسليم البضائع و تحصيل الأجور ،في هذه الحالة يقوم المستأجر بإدارة استغلال السفينة بشكل مباشر بما يشمل إعطاء التعليمات و الأوامر للربان و الطاقم ،إضافة إلى تحديد وجهات و رحلات السفينة بكل استقلالية .[1]

- **عقد استئجار السفينة على أساس المدة:**

إن عقد إيجار السفينة لأجل معين هو عقد تؤجر بموجبه السفينة لمدة محدودة. إن مؤجر السفينة مخير بين أن يترك لمستأجرها أو ألا يترك له حق اختيارها الربان وعزله وله أن يتخلى له عن الإدارة النوتية والتجارية أو عن إدارتها التجارية وحدها.[2]

بالاستناد إلى نص المادة 695 من القانون البحري الجزائري حيث يمكن أن نعرفه بأنه: "العقد الذي بموجبه يتعهد المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة معينة سفينة كاملة التسليح والتجهيز على أن يلتزم هذا الأخير بدفع أجرة الحمولة كمقابل ذلك.[3]

كما أن عقد إيجار السفينة يتميز ببعض الخصائص منها يتم احتساب الأجرة بناء على مدة الإيجار، على عكس عقد الإيجار على أساس الرحلة الذي تحسب فيه الأجرة بناء على الرحلة نفسها، وفي هذا النوع من العقود، تبقى الإدارة الملاحية تحت مسؤولية المؤجر بينما تنتقل الإدارة التجارية إلى المستأجر وهو ما نصت عليه المادتين 700و701من (ق.ب.ج).

- **إيجار السفينة على أساس الرحلة:**

[1] حمدي الغنيمي، المرجع سابق، ص44.

[2] وهيب الاسبر، مرجع سابق، ص151.

[3] المادة 695 من (ق.ب.ج).

في هذه الصورة من صور إيجار السفينة، يتعهد المؤجر بأن يضع كلياً أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح والتجهز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، وفي المقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة وهذا ما اقر به المشرع الجزائري بموجب نص المادة 650 من القانون البحري الجزائري وفي هذه الحالة يكون مالك السفينة هو المجهز الذي يعين الربان والطاقم، كما يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة.[1]

بالإضافة إلى ذلك يقتصر العقد في هذا النوع من الإيجار على الأماكن المعدة للنقل فقط، ولذلك يخرج من نطاقه الأماكن المخصصة للبحارة والربان، ولا يحق للربان ولا للبحارة أن يقوموا بالنقل في هذه الأماكن لأي بضاعة دون الحصول على الموافقة من المستأجر بشأنها، وأما إذا كانت السفينة مؤجرة على جزء منها فان الحظر يقتصر على هذا القسم فقط.[2]

- **عقد إيجار السفينة غير المجهزة:**

هو عقد بمقتضاه يضع المالك سفينته غير مجهزة تحت تصرف شخص آخر هو المجهز الذي يقوم بتجهيزها برجال الطاقم و المؤونة و الوقود ،للانتفاع بها مدة معينة لقاء اجر متفق عليه و في هذا النوع من التأخير يحتفظ المستأجر بالإرادتين الملاحية و التجارية .و لذلك يكون المستأجر المجهز بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين .لذلك فان مستأجر السفينة الذي له حق التصرف بإدارتها النوتية و التجارية معا أن يؤمن لها كل المؤن و إصلاحات الصيانة و كل نفقات الاستثمار و أن يتحمل غرامة الخسائر البحرية المشتركة التي هي على عهدة السفينة و

[1] المادة 651من القانون البحري الجزائري.

[2] أبو كعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع (د.م.ن)، (د.س.ن)، ص 118_119.

أجرتها و يلقي على عاتقه هلاك السفينة و الخسائر البحرية مهما كانت خطورتها ما لم يثبت أنها ناجمة من خطأ المؤجر.[1]

المطلب الثاني: الأساس التقصيري للمسؤولية المدنية لمالك السفينة

تقوم المسؤولية المدنية لمالك السفينة على أساسين رئيسيين هما الأساس العقدي و الأساس التقصيري .و يظهر الأساس التقصيري عندما يحدث ضرر للغير خارج نطاق العلاقة التعاقدية ،فيلزم مالك السفينة بتعويض هذا الضرر متى توافرت أركان المسؤولية التقصيرية من خطأ و ضرر و علاقة سببية .و تشمل هذه المسؤولية عدة صور من بينها الأضرار البحرية التي قد تنشأ عن استغلال السفينة أو الملاحة بها إضافة إلى مسؤولية مالك السفينة عن أعمال التابعين و المستخدمين العاملين على متن السفينة باعتبارهم يعملون تحت إشرافه و توجيهه ،مما يجعله ملزما بتحمل نتائج أخطائهم أثناء أداء وظائفهم ومنه سنتطرق إلى المسؤولية عن الأضرار البحرية في (الفرع الأول)و المسؤولية عن الأعمال التابعين و المستخدمين في (الفرع الثاني)

الفرع الأول: المسؤولية عن الأضرار البحرية

ومنه يمكننا أن نعرفها هي كل الأضرار التي تقع في البحر أو بسببه نتيجة الملاحة البحرية أو استغلال السفينة، وتسبب خسارة أو ضرر للأشخاص أو السفن أو البضائع لذلك سوف ندرس (أولا) التصادم البحري، والتلوث البحري (ثانيا).

أولا: تعريف التصادم البحري

يعرف بأنه التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحدث بها التصادم.[1]

[1] وهيب الاسبر، مرجع سابق، ص150.

أما اتفاقية بروكسل عام(1910) الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري فقد عرفته بانه: التصادم الذي يحصل بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحة بحرية داخلية بغض النظر عن مكان التصادم. [2]

ثانيا: أنواع التصادم البحري

يعد التصادم البحري من اهم الحوادث البحرية التي قد تقع أثناء الملاحة البحرية، لما يترتب عنه من أضرار قد تصيب السفن أو البضائع أو الأشخاص. ونظراً لخطورة هذه الحوادث وآثارها الاقتصادية والقانونية، اهتم التشريع البحري بتنظيم أحكام التصادم البحري على صورة واحدة بل يحدث نتيجة خطأ احدى السفن أو بسبب خطأ مشترك بين عدة سفن، وقد يقع ذلك بفعل القوة القاهرة أو حادث مفاجئ. لذلك اقتضى الأمر التمييز بين مختلف أنواع التصادم البحري من اجل تحديد المسؤولية القانونية المترتبة.

1. التصادم البحري بسبب خطأ احدى المنشأتين:

تنص المادة 277 من القانون البحري الجزائري على أن:" إذا نتج التصادم بخطأ أحد السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ....".

اذا وقع التصادم بسبب خطأ احدى السفن ، فتلزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الأضرار الناشئة عنه و هذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة و قد يكون الخطأ منسوبا إلى الربان ،و ينحصر غالباً في مخالفة القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار كعدم إخلاء الطريق لسفينة لها أولية المرور ،أو عدم إضاءة الأنوار التي تحدد موقع السفينة ليلاً، أو عدم استعمال

[1]مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص328.

[2]خالد جاسر غفري، مرجع سابق،192.

الإشارات الصوتية عند اضطراب الجو أو عند تقابل سفينته مع سفينة أخرى ،أو عدم تخفيض السرعة عند تكاثف الضباب .و قد يكون خطأ الربان تقصيرا أو إهمالا أيا كان نوعه كتحميل السفينة اكثر مما تحتمل مما يجعل مناورتها صعبة .[1]

2. التصادم الناتج عن الخطأ المشترك بين السفينتين:

في حالات التصادم البحري التي ينتج فيها الحادث عن أخطاء مشتركة من قبل سفينتين أو اكثر فإن المسؤولية تقسم بين السفن المتسببة في الضرر ،بحيث يتحمل كل طرف جزءاً من التعويضات تتناسب مع درجة خطئه في وقوع الحادث .و اذا تعتذر تحديد نسبة الخطأ بدقة لكل سفينة ، فإن المسؤولية تقسم السفينة بالتساوي .و يترتب على مبدأ المسؤولية المشتركة توزيع الأعباء المالية للتعويضات بين السفن المتسببة في الحادث ، بحيث لا تتحمل سفينة واحدة كامل عبء الضرر الناتج ،ويلزم كل طرف متضرر بتقديم مطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به اتجاه السفينة أو السفن الأخرى المتسببة في الحادث ،وذلك وفقا لنسبة خطأ كل طرف في وقوع التصادم.[2]

3. التصادم القهري أو بسبب مشكوك فيه:

التصادم القهري هو الذي ينشأ عن قوة قاهرة كضباب كثيف تستحيل معه الرؤية، أو عاصفة عاتية، أو امر السلطة العامة بالملاحة مع إطفاء الأنوار أثناء الحرب فيقع التصادم بين

[1] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص332.

[2] أعراب كميلة، اكلي ليندة، النظام القانوني للتصادم **البحري**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، مخبر القانون البحري والنقل، تلمسان، المجلد 06، العدد 01، 2019، ص48.

سفينتين من غير أن ينسب خطأ لأحداهما. وإذا كان التصادم قهريا، فإن الضرر الذي ينشأ عنه يتحمله من أصابه

أما التصادم المشتبه في أسبابه فهو الذي لا يمكن تعيين سببه على وجه التحقيق، فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعا إلى قوة قاهرة، أو إلى خطأ احدى الربانين، أو إلى خطأ مشترك بينهما وقد الحق التقنين البحري التصادم المشتبه في أسبابه بالتصادم القهري، ومن ثم يتحمله من أصابه. وهذا الحكم سليم إذ انه متى قام شك في سبب الضرر فعلى المضرور أن يرفع هذا الشك وأن يقيم دليل على خطأ من يقاضيه، فإذا عجز عن هذا الإثبات فلا محل للمسؤولية على الإطلاق.[1]

نصت المادة 281 من القانون البحري الجزائري على: "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو أحداهما راسية عند وقوع التصادم". تناولت المادة المذكورة حالات التصادم البحري التي تقع نتيجة لقوة قاهرة أو لسبب غير واضح، ففي حالة وقوع التصادم البحري بسبب قوة قاهرة أو حدث مفاجئ لا يمكن توقعه أو دفعه، فإن المسؤولية ترفع عن السفن المتصادمة، ولا يلزم أي طرف بتعويض الأضرار الناجمة عن هذا الحادث الخارج عن الإرادة.

[1] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص331.

ثالثا: شروط التصادم البحري

1. ارتطام بين منشاتين عائمتين أو أكثر:

حتى يعد الحادث تصادما بالمعنى القانوني ، لابد من توافر عنصر الاحتكاك المادي بين المنشآت البحرية المتصادمة ،فلا يكفي مجرد وقوع ضرر بسفينة نتيجة اقتراب سفينة أخرى منها ،بل يشترط أن يحدث تماس فعلي بين المنشأتين ،و يفترض لقيام التصادم أن يكون هناك احتكاك ناجم عن اقتراب منشأتين بحريتين ،كأن تلحق احدى السفن ضررا بسفينة أخرى بسبب اضطراب الأمواج الناتج عن حركتها ،مما يؤدي إلى وقوع تلف مباشرة أو غير مباشرة بالسفينة المتضررة[1] يشترط في التصادم البحري أن يحصل بين منشأتين عائمتين .فإذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور فلا يعد الحادث تصادما بحريا بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية و كذلك الحكم فيما لو ارتطمت السفينة بجسم عائم لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحة داخلية كرافعة أو حطام أو ماعون أو طائرة بحرية .[2]

2. أن تكون احدى المنشآت سفينة بحرية:

لا يكفي اعتبار الحادث تصادما أن يحصل بين منشأتين عائمتين، بل يجب أن تكون احدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية، سواء في ذلك أكانت صادمة أم مصدومة، وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية وكثيرا ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة كميناء لندن وهامبورج. [3]

---

[1] محمود شحماط، مرجع سابق، ص73.

[2] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص329.

[3] المرجع نفسه.

يجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قد وسع نطاق تطبيق أحكام التصادم ليشمل حالات أخرى لا يقع فيها ارتطام مادي مباشر، فقد نصت المادة 274من القانون البحري الجزائري على: "يعد تصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة، أما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة ".

على الرغم من ضرورة توافر شرطي الاصطدام أو الارتطام المادي أو ما في حكمه، فقد استثنى المشرع الجزائري بموجب المادة 286من القانون البحري حالات معينة لا تطبق فيها أحكام التصادم ويتعلق الأمر بمسؤولية السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشاطئ تجاه السفن الأخرى عن أضرار الناجمة قيامها بخدماتها الرسمية.

ثانيا: التلوث البحري

سنتطرق إلى هذا العنوان في تعريف التلوث البحري ومضاره.

1. تعريف التلوث البحري:

يقصد بالتلوث البحري ضمن الأضرار البحرية كل تغيير ضار يصيب البيئة البحرية نتيجة إدخال مواد ملونة أو طاقة إلى مياه البحر، سواء كان ذلك بفعل السفن أو المنشآت البحرية أو نتيجة الأنشطة البشرية المختلفة.

ويعرف أيضا انه كل تغيير مباشر أو غير مباشر في فيزيائي أو حراري أو بيولوجي يؤثر تأثيرا ضارا بالمكونات الحية أو يؤثر تأثيرا ضارا بطريقة ينتج عنها مخاطر فعالة تؤثر على الصحة أو الأمان أو الرفاهية لكل الكائنات الحية [1]

[1] محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دار النهضة العربية، القاهرة ،2002، ص43.

2. مصادر التلوث البحري:

تتعدد وتتنوع المصادر التي تلقي بآثارها السلبية على البيئة البحرية محدثة خللا في توازنها الطبيعي ومهددة استدامتها ومن اهم هذه المصادر التلوث النفطي، التلوث الناجم عن الإغراق والتلوث الإشعاعي.

- **التلوث النفطي:**

يعد تلوث المياه البحرية و النهرية بالنفط و مشتقاته من اخطر أشكال التلوث البيئي ،حيث يؤدي امتزاج النفط أو الزيوت البترولية بالمياه إلى اختلال التوازن البيئي بشكل كبير ،و يتحلى ذلك من خلال تأثيراته السلبية على تنفس الكائنات البحرية ،من اسماك و طيور مائية و غيرها من الأحياء كما أن التلوث يحدث تغيرات في التركيب الكيميائي للمياه ،مما يؤدي إلى تغيير خصائصها الفيزيائية نتيجة لذوبان مركبات سامة كالهيدروكربونات و البنزين و الهيكساكوريد و غيرها إضافة إلى اثره الواضح على السواحل و المنشآت السياحية ،و على الاقتصاد المحلي في المدن الساحلية.[1]

يعتبر تسرب النفط في البحار من أخطر التحديات التي تواجه البيئة البحرية، نضرا لقدرته السريعة على الانتشار فوق سطح الماء وينجم عنه أضرار جسيمة تهدد الحياة المائية. وتتفاقم هذه المشكلة بفعل الغازات المتصاعدة الناتجة عن التسرب، حيث تؤدي إلى اختلال التوازن بين

[1] بلقاسم خديجة، حماية البيئة البحرية من التلوث البحري غقا لقواعد القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة ماستر حقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي الطاهر، السعيدة ،2019_2020، ص.32

الهواء والماء. تلعب ناقلات النفط دورا محوريا في هذا النوع من التلوث، لا سيما أثناء عمليات النقل والتفريغ، حيث تتكرر الحوادث التي تسبب في تسرب كميات كبيرة من النفط إلى المياه.[1]

- **التلوث الناجم عن الإغراق:**

يشكل التخلص من النفايات و المواد المختلفة عبر إلقائها في البيئة البحرية مشكلة بيئية خطيرة .فبينما ق يبدو البعض من هذه المواد غير ضار ،إلا أنها غالبا ما تحتوي على مركبات كيميائية شديدة السمية و تشمل هذه المواد مجموعة واسعة تبدأ من المواد المشعة ،و تصل الى النفايات الصلبة مثل البلاستيك ،الزجاج و المعادن ،بالإضافة إلى النفايات السامة التي تستقر في نهاية المطاف في أعماق المحيطات .و ينتج عن تحلل هذه المخلفات آثار مدمرة لتؤثر على عدة جوانب من الحياة البحرية ،بالإضافة إلى تأثيرها السلبي على التركيبة الفيزيائية والكيميائية للمياه بل إن خطر هذه المكونات قد يشمل تلويث المياه الجوفية و الأنهار المجاورة.[2]

- **التلوث الإشعاعي:**

يعد التلوث بالمواد المشعة من أكثر أنواع التلوث البيئي خطورة، إذ قد تتسرب هذه المواد من المفاعلات النووية ومحطات توليد الطاقة إلى مصادر المياه، ومنها تنتقل إلى الكائنات الحية والنباتات، وصولا إلى الأنسان عن طريق السلسلة الغذائية. وهذا يمكن أن يؤدي إلى تعرض الإنسان لآثار صحية خطيرة.

---

[1] محمد سعيدي عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلويث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر،2009، ص120،121.

[2] كيحل كمال، المسؤولية الموضوعية للدولة عن التلوث البحري، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، المركز الجامعي غرداية، العدد 05، 2019، ص 211.

ويعتبر التلوث الإشعاعي مشكلة عابرة للحدود، إذ يمكن أن تنتقل العناصر المشعة عبر الهواء والمياه لمسافات بعيدة. وقد شهدت العقود الأخيرة ارتفاعا ملحوظا في احتمالية التعرض لهذا النوع من التلوث نتيجة للتجارب النووية المتزايدة وزيادة الاعتماد على الطاقة النووية في توليد الكهرباء. [1]

الفرع الثاني: المسؤولية عن أعمال التابعين والمستخدمين

لا تتم الملاحة البحرية إلا بتدخل العديد من الأفراد يتولون قيادة السفينة والعمل عليها ويتم ذلك على يد رجال البحر وهم الربان والبحارة ويعينون من طرف المالك المجهز

تقوم مسؤولية مالك السفينة (المتبوع)عن أعمال تابعيه متى قامت علاقة التبعية بين المتبوع والتابع يمارس من خلالها المتبوع سلطة الرقابة والتوجيه ويكون مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه هذا الأخير بفعله متى كان واقعا حال تأديته وضيفته أو سببها[2].

فمسؤوليته مطلقة عن أعمالهم التقصيرية أو العقدية متى استعان بهم في تنفيذ التزاماته.

حيث نصت المادة 577 قانون بحري جزائري: "يكون المجهز مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعدونه في استغلال السفينة أو السفن وفق لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93الى 115 من هذا الأمر."[3]

---

[1] زياني عبد الحق، مجدوب نوال، الإطار القانوني لجريمة تلوث البيئة البحرية وإشكاليات المسؤولية الجنائية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون، تيارت وتلمسان، المجلد 06، العدد 02، 2016، ص 219.

[2] كميلة أعراب: مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية "مجلة الندوة للدراسات القانونية، قسنطينة، المجل د12، ص134.

[3] الأمر رقم 76_80المؤرخ في شوال عام 1396الموافق ل 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم.

ولتحقق علاقة التبعية بين مالك السفينة والربان أو الطاقم البحري يجب إن تتوفر سلطة فعلية ناتجة عن عقد عمل يربطهم، بحيث تكون للمتبوع سلطة إصدار الأوامر لتابعيه وسلطة مراقبة تنفيذ لهذه الأوامر.[1]

فالقيام مسؤوليته عن أخطاء تابعيه وجب أن تتحقق مسؤوليته هذا الأخير بأركانها الثلاثة من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما بالإضافة إلى علاقة التبعية بينهما فإذا سقط ركن من هذه الأركان انتفت مسؤولية المتبوع.

فلا يكون مسؤولا عن أفعال تابعيه الضارة التي لا صلة لها بالوظيفة بتاتاً، كأن يرتكب الفعل الضار وهو في إجازة عن عمله.

وهي مسؤولية أساسها الخطأ المفترض في جانب مالك السفينة لا يقبل إثبات العكس مراده سوء اختيار تابعيه أو تقصيره في الإشراف والتوجيه والرقابة عليهم.[2]

ولمالك السفينة حق الرجوع على تابعيه في حالة ارتكابه خطأً جسيما.

[1] كميلة أعراب: مرجع سابق، ص138.

[2] محمد زهدور: المرجع السابق، ص 65_66.

خلاصة الفصل:

يتناول هذا الفصل الإطار القانوني الذي يحكم المسؤولية المدنية لمالك السفينة، من خلال تحليل مفهوم السفينة وطبيعتها القانونية، وتحديد المركز القانوني لمالكها، إضافة إلى بيان الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية.

ففي المبحث الأول، تم التطرق إلى النظام القانوني لملكية السفينة، حيث تم تحديد مفهوم السفينة وخصائصها القانونية التي تميزها عن غيرها من الأموال، كما تم إبراز طبيعتها القانونية الخاصة التي تجمع بين كونها مالاً منقولاً ذا طابع مميز يخضع لنظام قانوني خاص. كما تناول هذا المبحث المركز القانوني لمالك السفينة، من خلال تعريفه وتحديد الحقوق التي يتمتع بها، مثل حق الاستغلال والتصرف، إلى جانب الالتزامات التي تقع على عاتقه، خاصة ما يتعلق بضمان سلامة السفينة وحسن إدارتها.

أما المبحث الثاني، فقد عالج الأساس القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة، حيث تم التمييز بين المسؤولية العقدية الناشئة عن عقود النقل البحري وعقود استغلال السفينة، والمسؤولية التقصيرية التي تقوم على الإضرار بالغير في المجال البحري. كما تم إبراز مسؤولية مالك السفي نة عن أفعال التابعين والمستخدمين، باعتبارها امتدادا لمسؤوليته القانونية في إطار النشاط البحري.

وفي الختام، يتضح أن مسؤولية مالك السفينة تقوم على أساس مزدوج يجمع بين الالتزام التعاقدي والالتزام التقصيري، مما يعكس خصوصية القانون البحري وتعقيد العلاقات القانونية المرتبطة باستغلال السفن والنقل البحري.

الفصل الثاني:

نطاق المسؤولية المدنية لمالك السفينة

تمهيد:

تعد المسؤولية المدنية لمالك السفينة من الموضوعات الهامة في القانون البحري، حيث تثير العديد من التساؤلات حول نطاق هذه المسؤولية وآثارها. فمالك السفينة يتحمل مسؤولية الإضرار التي تسببها السفينة، سواء كانت ناجمة عن خطأ الربان أو التابعين أو عيب في السفينة نفسها وتحدد الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية نطاق هذه المسؤولية وحدودها، مما يثير الحاجة إلى دراسة وتحليل هذه المسؤولية وآثارها.

في هذا السياق، تهدف هذه المذكرة إلى دراسة المسؤولية المدنية لمالك السفينة من خلال تحليل نطاق هذه المسؤولية وآثارها مع التركيز على التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية ذات الصلة ولذلك سنحاول الإجابة على التساؤلات التالية عن شروط قيام المسؤولية المدنية لمالك السفينة في (المبحث الأول) وآثار المسؤولية المدنية وحدودها القانونية في (المبحث الثاني).

المبحث الأول: شروط قيام المسؤولية المدنية لمالك السفينة

لا تقوم المسؤولية المدنية لمالك السفينة إلا بتوفر مجموعة من الشروط القانونية التي تبرر مساءلته عن الإضرار الناجمة عن استغلال السفينة. وتتمثل هذه الشروط أساسا في وجود خطأ، وضرر، وعلاقة سببية تربط بينهما، سواء كان الخطأ صادراً عنه شخصياً أو عن تابعيه ويهدف توافر هذه الأركان إلى تحقيق التوازن بين حماية المتضررين وضمان استقرار النشاط البحري لذلك سنتطرق إلى الخطأ والضرر والعلاقة السببية في (المطلب الأول) وحالات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الخطأ والضرر والعلاقة السببية

تعد أركان المسؤولية التقصيرية الأساس الذي لا تقوم بدونه فهي شروط القانونية التي يجب توافرها لقيام الالتزام بالتعويض عن الفعل الضار، لقد اتفق عليه الفقه والقضاء على هذه الأركان ولهذا سنتناول الخطأ البحري المنسوب لمالك السفينة في (الفرع الأول) والضرر البحري والعلاقة السببية في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الخطأ المنسوب لمالك السفينة

سنتطرق في هذا الفرع عن تعريف ركن الخطأ (أولا) وأنواع ركن الخطأ (ثانياً).

أولا: تعريف ركن الخطر

في نطاق المسؤولية التقصيرية، يعتبر الخطأ أساسها الجوهري وهو عبارة عن إخلال من التزام قانوني يفرض على الشخص سلوكا معينا سواء كان هذا السلوك إيجابي أو سلبي ولكي يعتد بالخطاء في هذا السياق، يجب أن يكون هذا السلوك خاطئا ومدركا من جانب الشخص المسؤول وأن يكون قد تجاوز درجه الحيطة والحذر التي يتوقعها القانون من الشخص العادي في مثل هذه الظروف، ويقع عبء الإثبات هذا الخطأ على عاتق الطرف

المتضرر حيث يجب عليه التقدم الأدلة الكافلة لإقناع المحكمة بوقوع الخطأ ويترتب الضرر عليه.[1]

وعلى سبيل المثال قامت إحدى السفن التجارية بالدخول إلى ميناء دون اتباع الإجراءات الواجبة والمتعارف عليها، كعدم طلب الإذن من سلطة الميناء، وعدم الالتزام بمسار الدخول المحدد نتيجة لهذا التصرف، اصطدمت السفينة بسفينة أخرى كانت راسية بشكل قانوني داخل الميناء مما أدى إلى إلحاق أضرار كبيرة بها.

ثانيا :أنواع الخطأ

وطبقا للمادة 125 من القانون المدني والتي تنص على" :لا يسأل المتسبب في الضرر الذي يحدث بفعله أو امتناعه أو بإهمال منه أو عدم حيطته إلا إذا كان مميز، حيث يستشف من نص المادة أن الخطأ الموجب للمسؤولية لابد أن يتوفر على عنصران وهما العنصر المادي والعنصر المعنوي.

1. الركن المادي (الفعل أو امتناع عن الفعل):

هو الفعل الضار نفسه، أي سلوك الخطأ الذي يرتكبه الشخص أو بسبب ضرر للغير سواء كان هذا الفعل إيجابيا فعل شيء ممنوع أو سلبيا امتناع عن فعل) واجب(، سواء كان ناتجا عن إهمال أو تقصير وعدم اتخاذ الحيطة اللازمة فانه يشكل هذا الركن المادي، ويشار إليه أحيانا بالفعل غير المشروع[2].

ويقاس الخطأ بمعيار موضوعي وليس شخصيا بحث بمعنى آخر ينظر إلى السلوك الشخص المرتكب للضرر ويقارنه بسلوك الشخص العادي الموجود في نفس الظروف فإذا كان السلوك مخالفا سلوك الشخص العادي الحريص فهذا يعتبر انحراف عن السلوك الواجب

[1] أنوار طلبه المسؤولية المدنية في شرح المسؤولية التقصيرية، الجزء الثالث المسؤولية التقصيرية، طبعة الأولى، مكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، 2005، ص 8.

[2] سعاد بحوصي، مرجع سابق، ص 20.

قانونيا وعند وقوع هذا الانحراف السلوك الواجب والترتب عليه الضرر للغير يقع على المتضرع بالإثبات هذا الانحراف والضرر العلاقة السببية بينهما وإذا كان هذا الانحراف أو التعدي يمثل الركن المادي للخطأ أو التعدي المسؤولية التقصيرية[1].

2. الركن المعنوي (الإدراك والتمييز):

يقصد بالعنصر المعنوي في الخطأ التقصيري القدرة الذهنية للفعل الإدراك والتمييز الذي قام به وما قد ينجم عنه نتائج ضاره، فالأفعال محل مسؤولية أن تصدر عن الشخص مميز وقدر على التمييز بين الخير والشر، فإن انعدام التمييز ينفي قيام المسؤولية لغياب القصد أو الإدراك ويشترط كذلك أن يكون الفعل المخطئ ناتجا عن إرادة حرة ومدركة بحيث يصدر عن إرادة ناضجة قادرة على التمييز القانوني والأخلاقي للأفعال سواء كانت هذه الأفعال عمديه أو نتيجة عن إهمال، فإن القوانين كلها تقيم مسؤولية على التمييز باعتباره عنصر معنويا يضاف إلى العنصر المادي وهو الانحراف في تكوين ركن الخطأ في المسؤولية في إدراك هو قوام الخطأ، والخطأ هو قوي المسؤولية.[2]

الفرع الثاني: الضرر البحري والعلاقة السببية

1. **الضرر البحري:**

يعد الضرر البحري نتيجة مباشرة لنشاط الملاحة البحرية، حيث قد يصيب الأشخاص أو الأموال أو البيئة بسبب حوادث كالتصادم أو الغرق أو التلوث وتكمن أهميته في كونه الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية لذلك سنرى من خلال هذا التعريف عن تعريف ركن الضرر **(أولا)** وأنواعه **(ثانيا)**.

- **ركن الضرر:**

[1] سعاد بحوصي، مرجع سابق، ص 21.

[2] سمير عبد السيد التانغو، مصادر الالتزام، الطبعة الأولى مكتبة الوفاء الأولى القانونية الإسكندرية، 2009، ص 232.

يعد الضرر أحد أركان الجوهرية والأساسية لقيام المسؤولية التقصيرية في نظام القانوني، إذ لا يكفي لقيام هذه المسؤولية أن يثبت وجود الخطأ من الفاعل فحسب، بل لابد أن يكن هذا الخطأ قد نتج عنه ضرر مباشر ومؤثر لحق بالمضرور، فالضرر يعتبر نتيجة واقعية من الفعل الضار وهو ما يميز الفعل الغير مشروع عن مجرد الخطأ الذي لا يترتب عليه أثر قانوني ما لم يفض إلى ضرر محدد، ويتناول هذا الفرع تعريف ركن الضرر **(أولا)**، أنواع ركن الضرر **(ثانيا)**.

أولا: تعريف الضرر

يعرف الضرر بأنه كل أدى يصيب الإنسان، سواء في كيانه الجسدي أو في ماله أو في مصلحة مشروعة يحميها القانون، وهذا الأذى قد يكون ملموسا يقاس بمعايير مادية أو معنوية يتعلق بالجوانب النفسية والاعتبارية للشخص.[1]

ثانيا: أنواع الضرر

القيام المسؤولية التقصيرية لابد من وقوع ضرر ناتج عن الخطأ المرتكب بحق الشخص وله نوعان هما:

1. الضرر المادي:

يمثل أي مساس بمصالح الشخص المالية، سواء كان ذلك بنقص في ذمته المالية، أو بقيان المنفعة كان من المتوقع أن يحصل عليها ومثال ذلك عن الضرر المادية أحداث وفاة أو إصابة أو حريق أو إتلاف للأضرار المادية شرطان أساسيين هما:

- بدل الحق المالي للمضرور
- أن يكون محققا

أ. أن يبدل بحق مالي المضرور:

[1] مدان المهدي، المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي، مجلة معارف للعلوم القانونية والاقتصادية، جامعة جيلالي اليابس سيدي بلعباس، المجلد 02، العدد 03، 2021، ص 38.

يتجسد الضرر المادي في أي اعتداء حقوق ماليه للشخص سواء، أدى ذلك إلى نقص في ثروته أو ضياع فرده لتحقيق مكتب مالي كان متوقعا كما يتمثل هذا النوع من إدارة سلامة الجسم كالإيجابيات التي تلحق بالشخص أو حيث الوفاة وما يترتب على ذلك من الخسائر المالية كالنفقات العلاجية وفقد القدرة على الكسب.[1]

بالإضافة إلى ذلك، يتحقق إد ارة المالي نتيجة الاعتداء على الحقوق الملكية سواء كانت عقارية كالحريق منزل أو زراعة ارض مملوكه للغير، أو منقولة كتاب سيارة أو جني حقوق غير ماليه ذات قيمه ماليه كالحقوق الفكرية المهم في كل هذه الحالات أن يكون الضرر المالي محقق واقعا بالفعل.

ب. أن يكون الضرر محققا:

وكي يعد إدراك عنصر من عناصر المسؤولية يجب أن يكون هذا الضرر المحقق بصورة فعليه أي أن يكون قد وقع بالفعل أو منا المؤكد وقوعه في المستقبل القريب لا بعد الضرر المحقق، ولا يمكن المطالبة بالتعويض عنه أو إذا اثبت وقوعه فعليا.[2]

2. الضرر الأدبي:

يقصد بالضرر الأدبي ذلك النوع من الأذى الذي يمس المصالح غير المالية للفرد مثل المساس بسمعته، أو شرفه، أو اعتباره الشخصي أو الاجتماعي، وعلى خلاف الضرر المادي، لا تكون نتائجه قابلة للتقويم المالي المباشر بل ترتبط بجوانب معنوية ونفسية تتعلق بكرامة الإنسان ومكانته في المجتمع. وقد عرف المشرع الجزائري الضرر الأدبي من خلال نص المادة 182 مكرر من القانون المدني، والتي نصت على أن: يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة.

[1] سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 247.

[2] سعاد بحوصي، مرجع سابق، ص 29.

من خلال هذا النص، يتضح أن المشرع يعترف صراحة بإمكانية التعويض عن الأضرار المعنوية متى ثبت وقوعها حتى وإن لم تنجم عنها خسارة مادية مباشرة، ويعد هذا تطورا هاما في الفكر القانوني، إذ يعترف بالألم النفسي والاضطرابات الشعورية التي تصيب الإنسان نتيجة الفعل الضار، مثل الإهانة أو التشهير أو الإحساس بالحزن العميق نتيجة فقدان شخص عزيز، أو التعرض لحملة تشويه تؤثر في مركزه الاجتماعي أو مكانته الاعتبارية.

ويستخلص من فقه القضاء أن الاعتراف بالضرر الأدبي لا يشترط وجود عنصر مادي، بل يكفي أن يثبت الشخص أن كرامته أو شعوره أو سمعته قد مست بفعل غير مشروع ترتب عليه ضرر نفسي ومعنوي حقيقي. وقد جاء في بعض الاجتهادات القضائية أن الحرمان من التمتع بنعمة معنوية، سواء كانت متعلقة بالحياة الخاصة أو بالمكانة الاجتماعية، يعد ضررا أدبيا قابلاً للتعويض.

ثانياً: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

تعد العلاقة السببية بين الخطأ المرتكب والضرر الناتج عنه من العناصر الجوهرية لقيام المسؤولية التقصيرية، فلا يكفي أن يثبت المدعي وقوع ضرر وأن هناك خطأ من المدعى عليه، بل لا بد من إثبات أن هذا الضرر نجم مباشرة عن الفعل غير المشر وع ، وقد أكد المشرع الجزائري على هذا المبدأ في نص المادة 124 من القانون المدني، التي نصت على ما يلي " : كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير ، يلزم مرتكبه بالتعويض.

يتضح من هذا النص أن العلاقة السببية تشكل حلقة الوصل الحاسمة بين الفعل الضار والضرر الناتج عنه، وهي ما يثبت وجود رابطة مباشرة بين الاثنين، وإذا انقطعت هذه الرابطة أو ثبت أن الضرر وقع لأسباب لا علاقة لها بالفعل الضار، فإن دعوى التعويض لا تقبل حتى وإن ثبت وقوع الخطأ.

ومن هنا تظهر أهمية العلاقة السببية في المسؤولية المدنية، باعتبارها العامل الفاصل في تحديد ما إذا كانت الأفعال الضارة قد انتتجت بالفعل النتيجة المؤلمة التي يطالب بالتعويض عنها أو أن هذه النتيجة ترجع لأسباب خارجية لا علاقة لها بالفعل الضار، وبالتالي فإن عبء إثبات هذه العلاقة يقع على عائق المدعي، الذي يتحمل مسؤولية إثبات أن الضرر الذي لحق به هو نتيجة مباشرة للفعل غير المشروع.[1]

1. **مفهوم العلاقة السببية بين الخطأ والضرر:**

تمثل العلاقة السببية الركن الذي يربط بين الخطأ والضرر ، فلا يكفي مجرد إثبات وجود الخطأ وقوع الضرر، وما لم يتمكن المضرور من إثبات أن ذلك الخطأ هو السبب المباشر الفعال الذي أدى إلى تحقيق الضرر لا يمكن لقيام المسؤولية المدنية أن يثبت وجود ال ضرار الأصحاب المتضرر أو أن يستند الخطأ إلى الشخص بل يسعى أن يكون هذا الخطى هو السبب المباشر في إحدى الضرر، وإلا فإن المسؤولية تنتهي في غياب عنصر العلاقة السببية وقد أولى المشرع أهمية كبيرة بهذا العنصر إذ نصت المواد نفسها 124 125 126 صراحة على ضرورة وجود رابطة سببية بين الفعل والضرر الواقع لقيم المسؤولية التقصيرية .

2. **إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر:**

تعد رابطة السببية أحد الأركان الجوهرية للمسؤولية المدنية، إلى جانب الخطأ والضرر، ولا يكتفى بثبوت الخطأ أو الضرر وحده بل لا بد من إثبات وجود علاقة سببية بينهما بمعنى أن يكون الضرر نتيجة مباشرة أو غير مباشرة للخطأ المرتكب، ويحمل من يدعي المسؤولية عبء إثبات توافر هذه العناصر الثلاثة ولا تقبل دعواه إن عجز عن إثبات أي منها.

[1] مدان المهدي، مرجع سابق، ص41.

وقد استقر الفقه والقضاء، بالاستناد إلى المادة 127 من القانون المدني الجزائري، " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاقي خالف ذلك ".

أوضحت المادة 127 من القانون الجزائري المدني أن رابطة السببية بين الخطأ والضرر تنقطع إذا ثبت وجود سبب أجنبي، كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المتضرر نفسه أو من الغير فإذا كان هذا السبب الأجنبي هو السبب الوحيد في وقوع الضرر، فلا ترتب أي مسؤولية على المدعى عليه

المطلب الثاني: حالات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية

تعد حالات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية من اهم الآليات القانونية التي توازن بين مصلحة المتضرر ومصلحة المسؤول حيث تسمح برفع المسؤولية كليا أو تقليلها في ظروف معينة وتتحقق هذه الحالات عند توافر أسباب قانونية مثل القوة القاهرة أو الخطأ المتضرر أو الغير، مما يؤثر على قيام المسؤولية أو مدى التعويض المستحق لذلك سنرى في (الفرع الأول) القوة القاهرة والحادث الفجائي و(الفرع الثاني) الخطأ المشترك والخطأ المتضرر.

الفرع الأول: القوة القاهرة والحادث الفجائي

تعد القوة القاهرة والحادث الفجائي من اهم أسباب الإعفاء من المسؤولية، حيث يشتركان في كونهما أحداثا غير متوقعة ولا يمكن دفعها أو التحكم فيها، وتقع خارج إرادة الشخص. ويترتب عن ذلك استحالة تنفيذ الالتزام أو تفادي الضرر، مما يؤدي إلى انتفاء المسؤولية المدنية.

وعليه سوف نرى **(أولا)** تعريف القوة القاهرة و **(ثانيا)** شروط القوة القاهرة

أولا: تعريف القوة القاهرة

لم يعرف المشرع الجزائري القوة القاهرة في القانون البحري على غرار المشرعون الآخرون وأنما أشار اليها في القانون المدني في المادة 127 كسبب أجنبي معفي من المسؤولية حيث تضمنت ما يلي :

"إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك.[1]

ومن خلال ما جاء به المشروع الآخرون نستنتج أن القوة القاهرة هي كل حادث لم يكن متوقعا ولا يد للناقل فيه وال يمكن تنبؤه، يجب أن يكون حادث خارجي ال عالقة له بأي نشاط من نشاطات الناقل البحري ويؤذي مباشرة إلى إحداث ضرر.

ثانياً: شروط القوة القاهرة

لكي يعفى الناقل البحري من المسؤولية بسبب القوة القاهرة يجب توافر الشروط التالية :أن يكون غير متوقع، أن يكون مستحيل الرد، أن يكون خارجا عن إرادة المدين

1. **أن يكون الحادث فجائيا:**

يجب أن تكون القوة القاهرة أو الطوارئ غير متوقعة .وإذا كان الحادث، متوقعاً فإنه لا يعتبر قوة قاهرة أو حادثاً مفاجئاً، بل يمكن أن يظهر عدم القدرة على التنبؤ حتى للأشخاص الأكثر حذراً، وعدم القدرة على التنبؤ ليس فقط في الحادث الذي وقع لم يكن ليحدث من قبل، لكنه

لم يعرف متى سيحدث مرة أخرى حتى قبل الحدث غير المتوقع، وهذا ما أكدته أيضاً المحكمة العليا المصرية في حكمها وهو حكم مثير للجدل نفى وجود قوة قاهرة، وافق القضاء

[1] المادة 127 من الأمر رقم 75_58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، ص 270.

الجزائري على نفس الموقف في القرار رقم 77660 المؤرخ 19 مايو 1991 والقرار رقم 153254 المؤرخ 24 يونيو 1997

بالنظر إلى أنه لا يمكن توقع العواصف في ظل الظروف العادية في فصل الشتاء، إما في وقت إبرام العقد أو قبل تنفيذ العقد، طالما أن الناقل قد توقع وقوع الحادث أو تمكن من تجنب الحادث، فإن الأخير هو لا يعتبر قوة قاهرة وبالتالي يعتبر سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية[1].

2. **أن يكون الحادث مستحيل الدفع**

التعامل مع الحادث كقوة قاهرة أو حادث مفاجئ لا يكفي أن تكون غير متوقعة، ولكن يجب أن يكون مستحيلاً أيضا كما يجب أن يكون الدفع حادثاً يجعل الالتزام غير قابل للوفاء والاستحالة مطلقة، لذا فهي ليست استحالة مادية أو معنوية فالقاضي هو الذي يقرر ذلك، يجب عليه تقييمها بعناية يتم تمثيل القوة القاهرة في كل حادث غير متوقع وغير قابل للدفع، مما يجعل التزام الناقل واجباً ممكن كوقوع كارثة بحرية نتجت عن غرق حمولة أو سفن أو حروب أو حصار في البحر أو الاستيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة[2]

3. **أن يكون الحادث خارجي:**

لا يمكن تحقيق القوة القاهرة ما لم يكن الحدث خارجياً أي خارج عن سيطرة المدين، القوة القاهرة هي أحد أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، يجب أن يكون الحادث ناتجاً عن ضرر خارج نطاق شركة النقل لا تأخذ أنشطة الناقل البحري في الاعتبار رغبات الناقل والمخاطر

[1] عمار فيصل، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، منشورات مخبر قانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ،2008.

[2] نفس المرجع، ص272.

في البحر التي تسببها الظواهر الطبيعية يعتبر حدوث العاصفة البحرية حادثاً خارج أنشطة الناقل المحيطي وبالتالي يعتبر قوة قاهرة، مما يحرر الناقل البحري من المسؤولية.[1]

الفرع الثاني الخطأ المشترك والخطأ المتضرر

يعد كل من الخطأ المشترك وخطأ المتضرر من اهم صور التخفيف من المسؤولية المدنية حيث لا يكون الضرر ناتجاً عن خطا المسؤول وحده، بل يساهم فيه المتضرر أو يشترك معه في أحداثه. وعليه فإن وجود هذه الأخطاء يؤدي إلى توزيع عبء المسؤولية أو التخفيف منها تحقيقاً للعدالة ومنعا لتحميل طرف واحد كامل النتائج، انطلاقاً من هذا التمهيد سنرى **(اولاً)** الخطأ المشترك، و **(ثانياً)** الخطأ المتضرر.

أولاً : الخطأ المشترك

يعد التصادم نتيجة خطأ مشترك حتى لو كان المتسبب فيه اكثر من سفينتين على سبيل المثال ، اذا ارتكب كل من السفينة "أ" و السفينة "ب" أخطاء معينة و لكنها لم تتصادم مباشرة معا ،وأسهمت تلك الأخطاء في حدوث تصادم بين السفينة "ب" و السفينة "ج" و التي بدورها ارتكبت خطأ أيضا ، فإن التصادم بين السفينة "ب" و السفينة "ج" يعتبر تصادما ناتجاً عن خطأ مشترك وقد تكون درجة الخطأ المرتكب متساوية في الجسامة بين الأطراف ،أو قد تختلف في مستوى تأثيرها بدرجات متفاوتة ،يتعين أن يكون لكل خطأ تأثير مباشر يؤدي إلى وقوع التصادم البحري ،حتى يمكن إثبات وجود علاقة سببية بين الخطأ المرتكب و حدوث التصادم و عندما يكون التصادم نتيجة خطأ مشترك ،يصبح من الممكن توزيع المسؤولية عن الأضرار بين السفن المتصادمة لذلك، يسعى كل طرف في دعوى التصادم إلى تحميل الطرف الآخر جزءاً من المسؤولية لتخفيف العبء الملقى على عاتقه[2].

---

[1] نفس المرجع، ص273.

[2] هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف، اخو ارشيدة، أحكام التصادم البحري، دراسة مقارنة في ضل بعض القوانين العبية و الأجنبية و الاتفاقيات الدولية، ط1، دار جليس الزمان، عمان ،2011، ص187 وما يليها.

قبل اعتماد معاهدة بروكسل لعام 1910،تباينت الآراء والمواقف بشأن مسألة التعويض عند وقوع خطأ مشترك فقد ظهر اتجاه يعارض فكرة التعويض في هذه الحالة ،مما يعني أن تتحمل كل سفينة الخسائر الواقعة عليها دون أي التزام تجاه الأخرى بالمقابل ،تبنى اتجاه آخر قاعدة النسبية ،والتي تقوم على اقتسام الخسائر بين الأطراف المعنية بناء على درجة مسؤوليتهم و للتواصل إلى حل يتسم بالشمولية و العدالة ،قررت المعاهدة المزج بين هاتين القاعدتين ،حيث جعلت من النسبية الأساس العام ،ومنحت توزيع المسؤولية بالتساوي دور الاستثناء و عليه ،فإن القاعدة العامة تنص على أن المسؤولية كل سفينة تحدد بناء على مدى جسامة الخطأ الذي ارتكبه أما الاستثناء ،فيتعلق بالحالات التي يتعذر فيها تحديد النسبة الدقيقة أو عندما تكون الأخطاء متساوية في شدتها ،حيث توزع المسؤولية بالتساوي بين الأطراف هذا ما نصت عليه المادة 4/1من المعاهدة بوضوح حيث ورد فيها أن :"اذا كام الخطأ مشتركاً، يتم تحديد مسؤولية كل سفينة وفقا لخطورة الأخطاء التي ارتكبتها و اذا استحال تحديد تلك النسب أو تبين أن الأخطاء متعادلة ،يتم تقاسم المسؤولية بالتساوي.[1]

وقد ساير المشرع الجزائري ما جاءت به معاهدة بروكسل حيث نص في مادته 278 على انه "إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامة الأضرار التي ارتكبتها كل منها على أن المشرع بعد أن وضع ف صدر المادة مبدأ المسؤولية بنسبة جسامة الخطأ، عاد فنص على: "غير انه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا الظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية ".[2]

[1] جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة تلمسان، كلية الحقوق ،2009/2008، ص85.

[2] المادة 278 من القانون البحري الجزائري.

و قد ينشأ عن التصادم بسبب الخطأ المشترك ضرر يصيب بضائع الشاحنين أو امتعه المسافرين وتقضي الفقرة الثانية من المادة 279بأن مالكي السفينتين الداخلتين في التصادم يكونان مسؤولان بالتضامن قبل الغير بيد أن التضامن لا يسلم من العيوب ذلك أن الشاحن أو المسافر سيتجنب الرجوع على الناقل الذي تعاقد معه حتى لا يحتج في مواجهته بشرط الإعفاء من المسؤولية الواردة في سند الشحن أو في تذكرة السفر أو الإعفاء القانوني من المسؤولية ،ويوجه عواه إلى المجهز الآخر ويحصل منه على التعويض كاملا ، ثم يرجع الأخير على المجهز الناقل بنصيبه في التعويض فيفقد الناقل ميزة الإعفاء من المسؤولية هذا إلى أن المجهز الذي يدفع التعويض كاملا قد يصطدم بتحديد المسؤولية الذي يتمسك به المجهز الآخر. [1]

تناولت معاهدة التصادم البحري والقانون البحري موضوع انتفاء التضامن بين المسؤولين تجاه الأطراف بين المتضررة في حالة وقوع خطأ مشترك يسبب أضرارا مادية للسفن أو بضائع الشاحنين أو أمتعة الركاب والطاقم، وذلك كما ورد في المادة الرابعة الفقرة الثانية من المعاهدة ويلزم المتضرر بتقسيم مطالبته بالتعويض على جميع المسؤولين بما يتناسب من نسبة مسؤوليتهم، بخلاف ما تنص عليه القواعد العامة.[2] وبهذا يجب المتضرر بتقسيم مطالبة كل مجهز بشكل منفصل عن النسبة التي يتحملها من التعويض المستحق ولا يمكن له المطالبة بكامل التعويض من احدهم أما فيما يخص المسؤولية عن الأضرار البدنية الناتجة عن التصادم البحري ،كإصابة احد الركاب أو أفراد الطاقم بأضرار جسدية ،فإن مجهز كل سفينة شاركت في الحادث يعتبر مسؤولاً بالتضامن مع غيره من الأطراف المتسببة وفي هذه الحالة ،يحق للمتضرر مطالبة أي مجهز بالتعويض كاملاً بغض النظر عن مقدار الخطأ الذي ينسب إلى كل منهم على أن للمجهز الذي دفع التعويض للمتضرر

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص410.

[2] محمود شحماط، المرجع السابق ،78.

حق الرجوع على باقي المسؤولين لاسترداد الحصة النسبية التي يتحملونها من إجمالي المبلغ المدفوع .[1]

ثانيا: الخطأ المتضرر

1. تعريف الخطأ المضرور:

لقد تناول المشرع الجزائري تعريف الخطأ بمفهومه العام في القانون المدني الجزائري من خلال عدة مواد، تشمل المواد 658،307،211،200،182،178،176،138،127،124.

عندما يتسبب المضرور عن طريق خطئه في حدوث ضرر يؤدي إلى إصابته في نفسه أو ماله، أو يساهم بشكل ما في وقوع الضرر بالتشارك مع طرف آخر، أو يؤدي إهماله إلى تفاقم حجم الأضرار، فإن حقه في الحصول على تعويض كامل يتأثر، إلا إذا استبعد هذا الحق الكامل.[2]

ويكفي أن ينشأ هذا التصرف الخاطئ حتى يعتبر المضرور، سواء كانت المسؤولية عقدية أو تقصيرية، في موضع "المضرور المخطئ" وبناء على ذلك، تمت معالجة هذا الجانب عبر تعريف خطأ المضرور وربطه بمفهوم الخطأ بشكل عام.

2. شروط قيام خطأ المضرور:

لكي يعتبر خطأ المضرور أحد الأسباب التي تعفى من المسؤولية المدنية، بجانب القوة القاهرة والحادث المفاجئ وخطأ الغير يجب أن تتوافر فيه مجموعة من الشروط ونظراً لأن خطأ المضرور لا يختلف في طبيعته عن مفهوم الخطأ بشكل عام، فمن الضروري إخضاعه للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

---

[1] هاني دويدار، المرجع السابق، ص321.

[2] نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزامات: مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ،2004، ص458.

بالنظر إلى أن المشرع الجزائري لم يحدد شروطا معينة أو مواصفات خاصة تتعلق بخطأ المضرور، فإن معالجة هذا الخطأ تعتمد على المبادئ العامة المنصوص عليها في المسؤولية المدنية وبالتالي يتم تقييم الخطأ وفقا للمعايير والشروط المعروفة التي تحكم الخطأ بشكل عام، سواء كان الخطأ معتمدا أو ناتجا عن إهمال، أو بسبب تصرف ينطوي على رعونة أو عدم توخي الحذر الكافي.

أ. وقوع الخطأ المضرور:

يشير هذا الخطأ إلى انحراف المدعي عن السلوك المتوقع من الشخص العادي في ظروف متشابهة مع إدراكه لتصرفاته ويتجسد الخطأ في الإخلال بواجب قانوني خاص أو عام ينسب إلى شخص يتمتع على الأقل بقدر من التمييز و بالتالي ،يمكن القول إن خطأ المضرور يتكون من عنصرين :عنصر مادي يتجلى في الفعل الذي ينطوي على الإخلال بالالتزام القانوني ،وعنصر معنوي يظهر في وعي المضرور بعواقب تصرفه وبناء عليه فإن أفعال الصبي غير المميز أو المجنون لا تحمل نفس الأبعاد القانونية لهذه المسؤولية ،تعتبر الأخطاء التي تنطوي على شذوذ أو تصرفات غير مألوفة جزءا من حالات القوة القاهرة فاذا ثبت للقاضي أن الشخص العادي لم يكن ليتصرف بنفس الطريقة التي تصرف بها المدعي المتضرر في ظروف مشابهة فإن القاضي يقر بوجود خطأ من جانب المدعي ويقوم بإعفاء المدعى عليه من المسؤولية .[1]

يشترط هذا المبدأ وجود علاقة سببية واضحة بين خطا المضرور وخطأ المدعى عليه فلا يكفي للمدعى عليه في قضية المسؤولية أن يستند فقط إلى ادعاء بقوع خطأ من جانب المضرور بل يتوجب عليه إثبات أن الخطأ المنسوب إلى المضرور هو السبب المباشر للضرر ويتحقق ذلك أما من خلال إثبات عدم وجود أي خطأ من المدعى عليه، سواء كان

[1] محمد شتا أبو سعد، خطأ المضرور كسب الإعفاء من المسؤولية المدنية، مجلة المحاماة العدد الأول والثاني، السنة 64، دون بلد النشر ،1984، ص122.

خطأ مثبتا أو مفترضا، وان الضرر وقع نتيجة تصرف المضرور وحده، أو من خلال بيان وقوع خطأ مثبت أو مفترض من كلا الطرفين وأن خطأ المضرور ساهم بشكل مباشر في إحداث الضرر.[1]

ب. عدم توقع فعل المضرور وعدم استطاعة دفعه:

نص المشرع الجزائري في المادة 127من القانون المدني الجزائري على ضرورة اعتداد خطأ المضرور كسبب للإعفاء من المسؤولية المدنية، بشرط ألا يكون للمدعى عليه دور في وقوع ذلك الخطأ، بمعنى ألا يكون الشخص المنسب اليه الضرر هو السبب الذي أدى إلى ارتكاب المضرور لهذا الخطأ.[2]

وما يلاحظ في هذا النص أن المشرع لم يحدد شروط خطأ المضرور بدقة، لذا كان من الواجب الرجوع إلى نص المادة 138من ق م التي ركزت في اعتبار فعل المضرور باعتباره سببا أجنبيا معفيا من المسؤولية المدنية متى كان غير متوقع بالنسبة لمحدث الضرر حيث نصت في الفقرة 2على انه "ويعفى من هذه المسؤولية، الحارس للشيء إذا اثبت أن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه، مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة "، فيلاحظ أن هذه الفقرة نصت على شرط عدم التوقع في الإعفاء من المسؤولية دون استحالة الدفع.[3]

---

[1] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني: نظرية الالتزام بوجه عام: مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، ط3، لبنان 1998، ص1000.

[2] عفاف تلمساني، خطأ المضرور وأثره في المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير، مقدمة الى كلية الحقوق بجامعة وهران، الجزائر ،2014، ص43.

[3] عفاف تلمساني، المرجع السابق، ص43.

أولا: عدم إمكانية توقع الحادث

يجب أن يكون الحادث قد نشأ عن فعل المضرور غير ممكن التوقع، فإذا امكن توقع الحادث حتى ولو استحال دفعه لا يمكن اعتباره سببا أجنبيا لدفع مسؤولية محدث الضرر، وينبغي أن يكون عدم التوقع لا من جانب المدعى عليه فحسب، بل من جانب اشد الناس يقظة بالأمور من خلال الاعتماد على المعيار الموضوعي في تقديره.[1]

وعدم إمكانية التوقع في المسؤولية العقدية يكون وقت إبرام العقد، فمتى كان الحادث غير ممكن التوقع عند التعاقد كان كافيا حتى ولو تم توقعه بعد التعاقد أو قبل التنفيذ، أما عدم إمكانية التوقع في المسؤولية التقصيرية تكون وقت وقوع الحادث نفسه. [2]

ثانيا: استحالة الدفع

لا يكفي لاعتبار فعل المضرور الخاطئ أن يكون الحادث غير متوقع وإنما يشترط أيضا ان يكون من المستحيل على محدث الضرر دفعه.[3] ويقصد باستحالة دفع وقوع الحادث عدم تمكن محدث الضرر من تجنب وقوعه بالرغم من انه اتخذ جميع الاحتياط اللازمة لذلك، فإن قصر يكون مسؤولا عن الضرر لانعدام شرط من شروط السبب الأجنبي.[4]

أما إذا كان في ا ستطاعة المسؤول عن الضرر تجنب خطأ المضرور فلا يكون سببا لدفع المسؤولية المدنية عنه حتى وإن استحال توقعه.[5] وكذلك يجب أن يكون الحادث من شأنه أن

---

[1] عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤوليتان الجنائية والمدنية في القتل والإصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء، دون دار نشر، ط2، دون بلد النشر،1997، ص806.

[2] سلوان علي الكسار، العمل غير المشروع والمسؤولية عن عمل الغير، دراسة مقارنة، دار آمنة للنشر والتوزيع، عمان،2016، ص122.

[3] يحيى احمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية ،1992، ص183.

[4] عفاف تلمساني، المرجع السابق، ص340.

[5] رمضان أبو السعود، مصدر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2003، ص340.

يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا وأن تكون الاستحالة مطلقة، فلا تكون الاستحالة بالنسبة للمدعى عليه فقط، بل يجب أن تكون في أي شخص يتواجد في نفس موقف المدين.[1]

المبحث الثاني: آثار المسؤولية المدنية وحدودها القانونية

تعتبر المسؤولية المدنية عن مجموعة من النتائج القانونية ، ابرزها التزام الشخص المسؤول بتعويض الأضرار التي لحقت بالمضرور ،إذ يعتبر التعويض الوسيلة الأساسية لإصلاح الضرر و استعادة التوازن الذي اختل نتيجة التصرف الضار و في السياق البحري يكتسب التعويض أبعادا خاصة بالنظر إلى الطابع المميز للبيئة البحرية و طبيعة المخاطر المرتبطة بالأنشطة الملاحية فهو يمتد ليشمل جميع أنواع الأضرار البحرية ، سواء كانت متعلقة بالأشخاص أو الممتلكات ،أو البيئة و مع ذلك فإن هذه المسؤولية ليست بلا قيود ، بل تخضع لضوابط قانونية تهدف إلى تحقيق التوازن بين حق المضرور في الحصول على تعويض عادل و حق مالك السفينة و عدم الاضطلاع بأعباء مالية تفوق إمكانيته و تجسد قواعد تحديد مسؤولية مالك السفينة هذا التوازن حيث تتيح له في ظروف معينة تقليص نطاق مسؤوليته إلى حدود محددة و قانونية و عليه فإن تحليل النتائج الناجمة عن المسؤولية المدنية و ضوابطها القانونية يستوجب دراسة التعويض عن الأضرار البحرية في (المطلب الأول) وتحديد مسؤولية مالك السفينة في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التعويض عن الأضرار البحرية

تترتب على تحقق المسؤولية المدنية آثار قانونية تبرز بشكل أساسي في التزام المسؤول بتعويض الضرر الذي لحق بالمضرور في المجال البحري، يكتسب هذا التعويض طابعاً خاصا نظراً لطبيعة الأضرار البحرية وتعدد أشكالها ومع ذلك، فإن هذه المسؤولية لا تعتبر مطلقة حيث ترد على قيود قانونية تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصلحة المضرور وضمان

[1] عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص997.

حـ ماية المسؤول لذلك سوف نرى أنواع التعويض العيني، النقدي، البيئي البحري في (الفرع الأول) وتقدير التعويض وسلطة القاضي في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أنواع التعويض

سنتطرق في هذا الفرع عن أنواع التعويض (أولاً) الضرر البيئي و (ثانيا) التعويض النقدي، (ثالثا) التعويض العيني

أولا: تعريف الضرر البيئي البحري وفق للاتفاقيات الدولية

و مما لا شك فيه أن أي تلوث بحري ينتج عنه ضرر بيئي بحري ، حيث أن هذا الأخير عرف من قبل العديد من الفقهاء ،و النصوص القانونية الدولية و الوطنية و كذلك من قبل القضاء ، فعلى سبيل المثال وليس الحصر نذكر التعريف الفقهي القائل أن الضرر البيئي البحري هو كل فعل مباشر أو غير مباشر محظور داخليا أو دوليا ، يلحق ضررا بالبيئة البحرية أو احد عناصرها ، و يجعلها مضرة أو غير قابلة لأداء و وظيفتها الطبيعية ، أما اتفاقية ماربول (marpol) لسنة 1973 فعرفته بأنه المساس بحياة الأنسان و باقي الكائنات الحية عن طريق مادة ضارة تكون تحت رقابة الاتفاقية ، في حين عرفته اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بانه الأضرار بالموارد الحية و الحياة البحرية و الصحة البشرية و الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك ، و غيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار و تقليل من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال و الإقلال من الترويج (اتفاقية 10 ديسمبر1982/1994) ،اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ،المادة 1) يستخلص من التعاريف المقدمة أن الضرر البيئي البحري حضي باهتمام كبير من قبل الفقهاء و في القوانين حيث انه على رغم من اختلاف هذه التعاريف في الصياغة ، ألا أن جميعها قائمة على نفس المبدأ ، المتمثل في أن الضرر البيئي البحري هو الحاق الأذى بأي وسيلة كانت بالبيئة البحرية وما يحيط بها .[1]

[1] دينا كوثر وارث، التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري قضية سفينة إريكا نموذجيا، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 08، العدد 02، 2022، ص379.

1. خصائص الضرر البيئي البحري:

والضرر البيئي البحري خصوية والتي تكمن ف انه ضرر غير شخصي بمعنى ضرر عيني يمس في المقام الأول البيئة البحرية وعناصرها، إلا انه ضرر يلحق بالإنسان، لكن ليس الصادر من التلوث البحري مباشرة، بل الوارد من مكونات البيئة الحرية التي تلوثت.

في حين الضرر وفقا للقواعد العامة للقانون المدني هو ضرر شخصي يمس الإنسان في المقام الأول ،و بهذا يمكن القول انه عكس الضرر البيئي البحري الذي يعد ضرر غير مباشر ، لا يتصدى مباشرة مع الفعل بل تتدخل عوامل بين الفعل و النتيجة ،غير انه اذا طبقنا القواعد العامة فان الضرر غير المباشر لا يعوض عليه أمام القضاء ،لأنه يجب أن يكون ضرر مباشر ،لكن يوجد استثناء فخرج المشرع الجزائري لأول مرة عن القواعد العامة من خلال نصه في المادة (37) من قانون حماية البيئة في اطار التنمية المستدامة ، على إمكانية الحصول على التعويض عن الأضرار غير المباشرة الواردة من البيئة.

وبالإضافة إلى ذلك انه ضرر انتشاري لا يحتوي على نطاق مكاني محدد لان هذا الضرر يتأثر بعوامل الطبيعية، فعلى سبيل المثال قد تتلوث المياه الإقليمية لدولة ما وأضرار هذا التلوث تلحق المياه الإقليمية للدول المجاورة، وبالتالي فهو عكس الضرر طبقا للقواعد العامة الذي يعد ضرر غير انتشاري يحتوي على نطاق مكاني محدد.

علاوة على ذلك فان الضرر البيئي البحري يتميز بصفة أخرى تتمثل في انه ضرر متراخي بمعنى آثاره سلبية لا تظهر عند وقوع الفعل بل بعد فترة زمنية طويلة، وعلى هذا الأساس يدعى بالضرر التراكمي، أي بعد تراكم المواد الملوثة للبيئة تظهر الأضرار مستقبلا

نستنتج استنادا إلى ما سبق انه إذا كان الضرر في القانون المدني هو القاعدة العامة أو الأصل، فإن الضرر البيئي بوجه عام بما فيه البحري هو الاستثناء، حيث انه سوف يترتب على خصوصية الضرر البيئي البحري صعوبات أمام القضاء أثناء تقدير الضرر وخاصة عند دفع التعويضات، لاسيما وأن هذه الخصوصية وردت من طبيعة البيئة البحرية كما

يمكن القول في الأخير أن المشرع الجزائري عرف قفزة نوعية عندما نص على إمكانية التعويض عن الضرر البيئي البحري غير المباشر.[1]

ثانياً: التعويض العيني

في مجال البيئة يهدف التعويض العيني إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه الوسط البيئي الذي لحقه الضرر و التعويض العيني يعد افضل طرق التعويض لأنه يؤدي إلى إزالة الضرر بدلا من بقاء الضرر على حاله و تعويض المتضرر عنه نقديا [2].و بالنظر إلى التعويض العيني يكون بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر ،إلا أن هناك بعض الأضرار التي لا يمكن إعادة حالها إلى ما كانت عليه قبل حدوثه خاصة اذا تعلق الأمر بإتلاف البيئة و الموارد البحرية الغير قابلة للإصلاح ،فالتلوث الذي يصيب الفصائل الحيوانية و النباتية نتيجة القاء نفايات أو مواد سامة أو تدفق البترول في البحار يؤدي إلى إتلاف البيئة البحرية ،و كل هذه العوامل تؤدي إلى صعوبة عودة النباتات و المياه البحرية إلى حالها ،و بهذا يصعب على القاضي أن يحكم التعويض العيني أمام هذه الأضرار ،فالمشرع أجاز للقاضي أن يحكم بالتعويض عينا بشرط أن يكون ذلك ممكنا [3].

وقد نصت المادة 102من القانون رقم 03_10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السابق الذكر على إرجاع الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر في اجل تحدده المحكمة.

وقد يتخذ التعويض العيني أحد الحالتين إعادة الحال إلى ما كان عليه (أولا) ووقف النشاط غير مشروع ومنع حدوث الضرر (ثانيا).

---

[1] نفس المرجع، ص379.

[2] تور الهدى كرميش، الحماية المدنية للبيئة، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر _1_يوسف بن خدة ،2015_2016، ص94.

[3] حسن طوايبة، المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء الملوثة للبيئة، رسالة دكتوراه، فرع قانون، كلية الحقوق، جامعة،2019،2021، ص248.

1. إعادة الحال كما كان عليه:

يجوز للمضرور أن يطلب إعادة الحال إلى ما كان عليه للوسط البيئي قبل حدوث الضرر، وتعتبر الطريقة الأكثر ملائمة لعلاج الضرر البيئي، هذا ما جعله التعويض المختار من طرف العديد من التشريعات الوطنية والاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية كما تلتزم الدولة المسؤولية عن ارتكاب فعل غير مشروع في حدود أن هذا التعويض العيني لا يلقى بأعباء غير مناسبة مع الفائدة التي تنتج عن التعويض العيني بدل التعويض المالي.[1]

كما نصت المادة 2/132 من القانون المدني الجزائري على: "يقدر التعويض بالنقد، على انه يجوز للقاضي، تبعا للظروف وبناء على الطلب المضرور انه يأمر بإعادة الحال إلى ما كان عليه أو أن يحكم ذلك على سبيل التعويض بأداء بعض الإعانات تتصل بالفعل غير المشروع "، أي أن أصل التعويض هو التعويض النقدي، ويمكن الاستثناء في مطالبة المضرور بالتعويض العيني أن كان ممكنا للقاضي أن يحكم به.

1. **وقف النشاط غير المشروع ومنع حدوث الضرر:**

أحيانا لا يكون هناك حل لمنع أضرار التلوث البيئي عامة والبحري خاصة، إلا بإزالة مصدره، ويتحقق ذلك بإنهاء النشاط غير المشروع الذي لحق ضررا بالوسط البحري.

يعتبر وقف النشاط غير المشروع إجراء وقائي بالنسبة للمستقبل فقط بخصوص المصالح المضرور ولا يعتبر محوا كاملا للضرر الذي لحق به، وبالتالي فإن حدث الضرر بالفعل فإن وقف النشاط المتسبب فيه لا يعوض، إنما يمكن أن يمنع فقط وقوع أضرار جديدة في المستقبل، ومثال في حالة ما قام أحد المصانع بإلقاء مواد ملوثة في مصدر مياه مستعملة يصبح هذا المصنع ملزما بعدم تكرار هذا الفعل الضار مصدر التلوث، ولا يعد ذلك تعويضا

[1] محمد رحموني، آليات تعويض الأضرار البيئة في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، فرع قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة محمد لمين دباغين _سطيف2016_2015، ص301.

عن الأضرار التي أصابت أشخاص بل يتم تقديرها بعيدا عن التزامه وقف العمل غير المشروع[1].

بالرجوع إلى القانون 03_10المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السابق الذكر، نجد انه نص على وقف النشاط غير المشروع كتدبير إداري تقوم به السلطات الإدارية، أو كعقوبة جزائية يحكم بها على المسؤول الذي أحدث ضرر باتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع حدوث أي نشاط ضار[2].

ثالثا: التعويض النقدي

يقصد بالتعويض النقدي دفع مبلغ من المال المضرور لإصلاح ما لحق به من ضرر ذلك لاستحالة إصلاحه عينا بإعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل ن ويتم اللجوء إلى هذا التعويض عندما يطلب المضرور ذلك أو في حالة ما إذا استحال على القاضي الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه، وهذا النوع من التعويض لا يهدف إلى محو الضرر بل يهدف إلى جبره على غرار التعويض العيني الذي يرمي إعادة الحال إلى ما كان عليه[3].

بعض الفقهاء يرى أن التعويض النقدي في مجال المسؤولية عن الأضرار البيئة نظاما بربريا، إذ يجدون انه من المستحيل التعويض بمبلغ مالي عن اختفاء مخلوق قتله التلوث.

وطبقا للقواعد العامة يشمل التعويض الخسارة التي لحقت بالمضرور والكسب الذي فاته، ولا يستوجب في تقدير التعويض أن يكون الضرر متوقعا أو غير متوقع، ففي القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية يتم التعويض عن كلا الضررين.[4]

---

[1] درغام، الأضرار البيئية في إطار المسؤولية الدولية والإقليمية، ط1، مكتبة الوفاء الإسكندرية ،.2018، ص374.

[2] محمد رحموني، مرجع سابق،66.

[3] حمزة عثماني، مسؤولية المنشآت المصنفة عن جريمة تلويث البيئة في التشريع الجزائري مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر .1.2013.2014، ص89.

[4] سمير شوقي، الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية ن السياسية و الاقتصادية، جامعة لمين دباغين سطيف2. المجلد57، ع1، ص252في 2020/01/16، المتاح في الموقع الإلكتروني تاريخ الاطلاع:2026/04/12 الساعة 15:52www.asjp.cerist.dz .

ويتمتع القاضي بالسلطة المطلقة في تقدير التعويض ن وبالرجوع إلى القواعد العامة المتعلقة بالتعويض النقدي، نجد أن المبدأ العام الذي يحكم تقدير التعويض هو مبدأ التعويض الكامل للضرر، أي انه يجب أن يغطي التعويض كامل الضرر الذي لحق المضرور[1].

و نظرا لصعوبة تقييم الأضرار البيئية و خصوصا البحرية ،تم اقتراح العديد من الوسائل لتقييمها و يعتبر التقدير الموحد لضرر البيئي أولى هذه الرسائل ،و الذي يقوم أساسا على الإحلال للثروة الطبيعية التي تضررت ، حيث جاء في هذا الصدد حكم القضاء الفرنسي ب الإدانة على مقاول لارتكابه مخالفة تلويث المياه و إجباره بدفع غرامة و الزامه بالتعويض الكامل للضرر الذي حدث ن و تتميز هذه النظرية بأنها تسمح بإعطاء تقدير نقدي لثروات طبيعية نادرا ما يمكن إعطاؤها قيمة تجارية نقدية ، أما الوسيلة الثانية تتمثل في التقدير الجزافي للضرر البيئي و الذي يقوم على القيام بجداول قانونية تحدد قيمة المشتركة للعناصر الطبيعية ،و يقوم حسابها من طرف متخصصين في المجال [2].

الفرع الثاني: تقدير التعويض وسلطة القاضي

يعد تقدير التعويض من اهم الآثار المترتبة عن قيام المسؤولية المدنية، إذ يهدف إلى جبر الضرر الذي لحق بالمتضرر و إعادته إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوعه قدر الإمكان و يناط هذا التقدير بسلطة القاضي الذي يتمتع بسلطة تقديرية واسعة في تحديد قمة التعويض، استناد ا إلى جسامة الضرر و ظروف كل قضية مع مراعاة أحكام القانون و القيود المفروضة عليه، لا سيما في الحالات التي يحدد فيها المشرع سقفا للتعويض.

[1] عبير عبد الله احمد درباس، المسؤولية المدنية عن مضار الجوار غير المألوفة الناجمة عن التلوث البيئة في فلسطين "دراسة مقارنة « مذكرة الماجستير كلية الحقوق والإدارة العامة، جامعة بيرزيت،2014، ص131.

[2] سمير شوقي، مرجع سابق، ص 252.

أولا: تطبيق القواعد العامة

لم تتناول معاهدة التصادم لسنة 1910بيان طريقة تقدير التعويض كما خلت نصوص القانون البحري الجزائري شأنه شأن غيره من التشريعات البحرية من أية نصوص تتعلق بعناصر أو طريقة تقدير التعويض وعليه فإنه يتعين الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني في المواد :131-182-182 مكرر.

القاعدة في التعويض القضائي هي التعويض الكامل الذي يشمل الضرر المباشر و المتوقع و ما لحق المضرور من خسارة و ما فاته من كسب ،لكن تحديد التعويض على هذا النحو قد لا يتفق و العدالة لذلك اقر المشرع على تعويض الضرر الذي يمكن توقعه وقت التعاقد في حالة مسؤولية المدين العقدية او المسؤولية التقصيرية و التي ينشأ عنها التصادم عادة فإن قاعدة عدالة التعويض تتمثل ليس في المسؤولية عن الضرر المتوقع وحده و إنما في الاعتداد بعدم جسامة الخطأ كمبرر لتخفيف التعويض لفظ الظروف الملابسة يعني عدم الاعتداد بجسامة الخطأ في تقدير التعويض و ك ظرف آخر من ظروف التخفيف او التشديد (جسامة الخطأ أو بساطته).[1]

ثانيا: عناصر الضرر القابل للإصلاح

يتوجب على الشخص الذي يطالب بالتعويض إثبات دعواه وفقا للقواعد العامة ومع ذلك، فإن السفينة المخطئة ليست مجبرة على دفع كامل التعويض الذي يطالب به المدعي، حيث لا تلزم بالسداد عن أي تأخير ناجم عن الصيانة التكميلية، بصفة عامة ينبغي على المحاكم تحديد الأضرار التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند تقدير التعويض، وبوجه عام فإن التعويض يقدر بناء غلى الضرر المباشر الناتج عن الخطأ مع اعتبار القاضي للظروف المحيطة بالحادث، وقد قضى النظام القضائي الإنجليزي بأنه عندما تتعرض سفينة للضرر في حادث تصادم بسبب خطأ سفينة أخرى ثم تغرق السفينة المخطئة فيما بعد يسأل مالكو

[1] طالب محمد كريم، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقد، مجلد 1، رقم2،2014، ص241.

السفينة المخطئة فقط اذا كان الغرق هو النتيجة للتصادم و تتناول القضية احدى الحالات التي صدمت فيها السفينة fritg the Thyssen بالسفينة miteramargio ،مما تسبب في ضرر تحت خط الشحن و رغم ذلك رفض قبطان السفينة المتضررة المساعدة من احدى قوارب الإنقاذ و استمرت السفينة في رحلتها إلى روتردام، و لحق ذلك تغيير وجهة الإبحار إلى فالموث بسبب زيادة المياه في الهيكل و عندما طلب أخيرا مساعدة قارب الإنقاذ لاستخدام مضخاته ،غرقت السفينة مما دفع أصحابها للمطالبة بالتعويض غير أن محكمة الاستئنا ف رفضت الدعوى لأن الغرق لم يكن نتيجة مباشرة للتصادم ،بل نتج عن رفض القبطان للمساعدة المقترحة من قارب الإنقاذ.

تظهر الصعوبة عندما تتسبب أسباب أخرى في الخسارة، مثل وجود سفينة ثالثة مخطئة في مثل هذا الحالات يمتلك صاحب السفينة المتضررة الحق في الرجوع على السفينتين، لكنه لا يمكنه المطالبة إلا بقيمة تؤخذ بعين الاعتبار للضرر الناتج عن التصادم الأول فقط.

في حال كانت السفينة المصدومة هي المخطئة، أو إذا كان هناك سبب قهري أدى إلى غرقها تشير بعض الأحكام إلى أن السفينة التي قامت بالتصادم الأول ليست ملزمة بأي شيء، ومع ذلك يبقى التساؤل حول كيفية إعفاء الدين الناتج عن التصادم الأول بسبب تصادم ثانٍ ليس له علقة بالتصادم الأول.

وعليه نلخص إلى أن الأضرار المباشرة هي وحدها قابلة للإصلاح، كما أن التعويض يشمل الخسارة الحاصلة والكسب الفائت.[1]

ثالثا: تقدير قيمة الأضرار

1. الهلاك الكلي للسفينة:

التعويض الوارد في هذه الحالة يهدف إلى تغطية القيمة الفعلية للسفينة المفقودة في الزمان و المكان الذي وقعت فيه الخسارة ،وهو ما يعرف بمفهوم "الإعادة إلى الوضع الأصلي "(restitution in integrum)أي كما لو أن الخسارة لم تحدث بالإضافة إلى ذلك

[1] طالب محمد كريم، نفس المرجع، ص242-243.

،يتم التعويض مالك السفينة عن خسائره كنتيجة لفقدان السفينة ، بما في ذلك الأرباح الصافية من عقود النقل السابقة التي أبرمت بالفعل ،مع الاستعباد الأجر الإجمالي و التركيز فقط على الأجر الصافي وتطبق هذه القواعد أيضا على السفن المستأجرة ،مع الأخذ في الاعتبار أي ملغ مستحق إضافي تمت الإشارة إلى الحالة العملية القانونية للسفينة المعروفة باسم"the Philadelphia" التي اصطدمت بالسفينة ben Lee في خليج كيرتافون ، كانت السفينة المصابة مستأجرة لنقل شحنة عامة سيدني إلى مالبورن و قدرت قيمتها عند وقوع الحادث بمبلغ 22.500 جنيه إسترليني إلا أن الملاك طالبو لاحقا بمبلغ 29،370 جنيه إسترليني بحجة أن هذا الرقم يعكس قيمتها اذا وصلت السفينة بسلام إلى سيدني .إلا أن محكمة الاستئناف قضت في عام 1917 بأن هذا الدعاء غي مبرر و قررت أن التعويض يحسب استنادا إلى قيمة السفينة وقت وقوع الخسارة ، مضافا اليها الأجرة المستحقة عند نهاية الرحلة و مع ذلك نضرا لأنن الأجرة قد تم تسديدها مسبقا فإنه لا يمكن احتساب مبلغ إضافي مقابل أجرة النقل بالإضافة إلى ذلك ، تم تحديد ضرورة إجراء تخفيض في التعويض نظير الخسائر الطارئة و حالة البلي و القدم .[1]

2. الأضرار المادية:

تشمل التعويضات التي يجب أن يتحملها المجهز إعادة السفينة إلى حالتها الأصلية قبل وقوع الخسارة، بالإضافة إلى بعض المصاريف مثل نفقات المساعدة، ومصاريف البقاء في البحر، أو الدخول والخروج من ميناء الرسو العارض.

يتضمن التعويض أيضا الكسب الفائت والمعروف بتعويض البطالة، الذي يعكس المكاسب التي كان يمكن أن يحققها المجهز لو لم تبق السفينة معطلة بسبب الحادث. بالنسبة للسفن التجارية وسفن الصيد ن فإن وقوع الضرر يكون امراً محسوماً، ومبدأ التعويض عنه لا يثير نقاشا ومع ذلك يمكن التحدي في كيفية حساب هذا الكسب الفائت

[1] نفس المرجع، ص243-244

خلال فترة الإصلاح عادة ما يتم تقديره استناداً إلى متوسط الأرباح التي حققها سفن مشابهة خلال الفترة التي توقفت فيها السفينة المعينة.

أما بالنسبة لسفن النزهة فالمفروض أن توقفها لا يمكن أن يسبب أي ضرر مادي لمجهزها، لأنه يعد أحد مصادر المتعة وهذا الضرر يصعب تقييمه ويتعين عدم إدخاله في التعويض وكذلك بالنسبة للسفن الحربية أو المخصصة لخدمة عامة إذ لا يجوز للدولة أن تدعي ضررا قد أصابها نتيجة ذلك وهذا ما اخذ به القضاء الإنجليزي كذلك يتم التعويض عن أجرة النقل عندما يؤدي التصادم إلى قطع رحلة السفينة مما يترتب عليه فسخ عقد النقل.[1]

3. تاريخ تقدير الأضرار:

يتعين على القاضي أن يحدد قيمة الأضرار التي لحقت بالمضرور بناء على حالتها في يوم صدور الحكم ومع ذلك إذا قام الشخص المتضرر باستبدال الشيء التالف أو إصلاحه، وتكبد مقابل ذلك تكلفة معينة، فإن حقه في المطالبة يقتصر على استرداد هذا المبلغ المحدد فقط، وليس بناء على القيمة النقدية للشيء التالف أو الهالك وقت إصدار الحكم.[2]

المطلب الثاني: تحديد مسؤولية مالك السفينة

يعد تحديد مسؤولية مالك السفينة مبدأ خاصاً في القانون البحري يقوم على تقييد التعويض عن الأضرار البحرية في حدود مالية محددة ن خلافا لمبدأ التعويض الكامل في القانون المدني، وذلك بهدف تحقيق التوازن بين حماية المتضررين وضمان استمرارية الملاحة البحرية وقد تبنى القانون البحري هذا المبدأ باعتباره وسيلة لتحقيق الأمن القانوني، حيث يحدد التعويض وفق ضوابط مرتبطة بالسفينة وظروف الضرر.

أما التشريع الجزائري، فقد اخذ به متأثراً بالاتفاقيات الدولية، التي كرست بدورها هذا النظام، خاصة اتفاقية لندن 1976 من اجل توحيد قواعد المسؤولية البحرية على المستوى

[1] احمد حسني، الحوادث البحرية "التصادم والإنقاذ" منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص56.

[2] احمد حسني، نفس المرجع، ص59.

الدولي لذلك سوف نرى في (الفرع الأول) مبدا تحديد المسؤولية في القانون البحري و(الفرع الثاني) موقف التشريع الجزائري من تحديد المسؤولية والاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول: مبدأ تحديد المسؤولية في القانون البحري

يعتبر تحديد مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري أحد المبادئ الجوهرية التي تميز هذا المجال القانوني، يهدف إلى حصر مسؤوليته في حدود معينة رغم جسامة الأضرار المتحملة، وذلك لتحقيق التوازن بين حماية المتضررين وتشجيع نشاط الملاحة البحرية وقد اقترب به التشريعات والاتفاقيات الدولية ومنها التشريع الجزائري لذلك سنرى في (أولا) صور تحديد مسؤولية مالك السفينة

أولا: صور تحديد المسؤولية المدنية لمالك السفينة

1. نظام التحديد العيني لمسؤولية مالك السفينة:

يتمثل مضمون هذا المبدأ في أن مسؤولية مالك السفينة تقتصر على قيمة السفينة نفسها وما يترتب عليها من اجر وتوابع، دون أن تمتد إلى أي سفن أخرى يمتلكها أو إلى أمواله الشخصية وبذلك تعد الثروة البحرية بمثابة ذمة مالية مستقلة ومخصصة، بحيث ترتبط حقوق الدائنين البحريين بالسفينة المعنية فقط هذا النظام يتبناه القانون الألماني.[1]

2. نظام التحديد الجزافي لمسؤولية مالك السفينة:

يتحمل مالك السفينة بموجب ذلك مسؤولية شخصية عن الأخطاء التي يرتكبها الربان وأفراد الطاقم الآخرين من الملاحين ومع ذلك يعفى المالك من هذه المسؤولية إذ قام بدفع مبلغ مقطوع يتم تحديده بناء على سعة حمولة السفينة وطبيعة الأضرار الناتجة، أو استنادا إلى قمة السفينة بعد وقوع الحادث وأجرتها، وقد تبنت معظم التشريعات الانجلوسكسونية هذا النهج بما في ذلك التشريع الإنجليزي.[2]

---

[1] حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون الجزائري، طبعة ثانية، ديوان المطبوعات الجامعية،1988، الجزائر.

[2] حسن مكي المشيري:"المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها "كلية القانون، جامعة المستنصرية، دون سنة النشر، ص180.

3. نظام الترك العيني لسفينة:

أجاز هذا الاتجاه لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بترك السفينة وأجرتها لدائنيه البحريين، إذ يعتبر مالك السفينة مسؤولا عن هؤلاء الآخرين مسؤولية شخصية عادية، وقد تبنى هذا الاتجاه النظام الفرنسي القديم بالإضافة إلى التشريعين الجزائري والمصري. [1]

وقد تم تحديد مضمون التخلي عن السفينة في التشريع الفرنسي وفقا للمادة من القانون التجاري الفرنسي التي نصت على إمكانية الإعفاء من المسؤولية من خلال التخلي عن السفينة وعائداتها لصالح الدائنين في المقابل تعرض نظام التخلي المنصوص عليه في القانون الجزائري القديم لعدة انتقادات، حيث اعتبر من غير الملائم تطبيقه قياسا على الوضع الأصلي في فرنسا.[2]

4. التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة في الاتفاقيات الدولية:

أول ظهور لحركة التشريع القانوني كانت في القرن السابع عشر (17) في أوروبا تبنتها الاتجاهات التشريعية المختلفة، اللاتينية الجرمانية، والانجلوسكسونية ومع أول تنظيم دولي لهذه الأنظمة صدت معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن في 25اوت 1924، ونظرا للعيوب التي شابت تلك المعاهدة تلتها معاهدة جديدة "بروكسل الثانية "بتاريخ 10اكتوبر 1957 التي حلت محل المعاهدة الأولى، لكن هذه المعاهدة هي الأخرى التي تسلم أيضا من الانتقادات فصدرت معاهدة لندن بتاريخ 1نوفمبر 1976.[3]

ومن خلال هذا الإيجاز سنتعرض لمضمون كل معاهدة واهم ما جاء فيها، فيما يلي:

---

[1] محمد زهدور، المرجع السابق، ص175.

[2] محمد عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ،2007، ص ص174-175.

[3] خالد محمد المروني: التحديد القانوني بمسؤولية مالك السفينة، اطروحة لنيل الدكتوراه جامعة الجزائر، كلية الحقوق بن عكنون2011-2014، ص326.

أ. تحديد المسؤولية في أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924:

تم توقيع هذه المعاهدة في 25 أوت 1924بهدف توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن، وقد اعتمدت نهجا توافقياً يدمج بين طريقتي التحديد العيني والتحديد الجزافي للمسؤولية حيث منحت المالك خياراً لاختيار أحد الحلين للتخلص من المسؤولية هما:

الأولى: أن يدفع قيمة السفينة بحسب حالتها في نهاية الرحلة البحرية، بالإضافة إلى قيمة أجرة النقل وتقدر جزافا بعشرة في المائة من قيمة السفينة قبل بداية الرحلة

الثاني: أن يدفع مبلغا جزافيا يحدده على أساس حمولة السفينة ونوع الضرر.[1]

ومع ذلك لم تحظ هذه المعاهدة بتأييد دولي واسع نظرا لصعوبة تقدير القيمة الفعلية للسفينة، بالإضافة إلى أن تأمين المسؤولية يتطلب معرفة مسبقة ودقيقة للحد الأقصى للمبالغ التعويضية التي يتعين على المالك الالتزام بها وهو امر لا يمكن تحقيقه عبر أسلوب التحديد الجزافي للمسؤولية.[2]

ب. تحديد المسؤولية في أحكام معاهدة بروكسل 1957:

تم توقيع معاهدة جديدة في 10 أكتوبر تهدف إلى توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن، لتحل بذلك حلت محل المعادة الأولى السابقة الذكر وقد أخذت هذه المعاهدة بمبدأ التحديد الجزافي لمسؤولية مالك السفينة، حيث تم اعتماد الحمولة الصافية للسفينة كمعيار لتحديد المسؤولية، متجاوزة قيمة السفينة الفعلية أو حالتها في نهاية الرحلة.[3] ، كما تناولت الاتفاقية نطاق المستفيدين من مبدأ تحديد المسؤولية ،موضحة ذلك في المادة الأولى و الفقرة الثانية من المادة السادسة وقد حددت بوضوح الفئات المستحقة

---

[1] محمد عاطف الفقي، المرجع السابق، ص ص174-175.

[2] خالد محمد المروني: المرجع السابق، ص327.

[3] عبد القادر العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن،2008، ص175.

لهذا الحق وفق الترتيب الوارد في المعاهدة ،وهم :ملاك السفن (المجهزون)،المستأجرون المجهزون ،الربانون ،أفراد الطاقم البحري ،و الملاحون الذين يعملون لدى المالك أو المجهز .

ت. تحديد مسؤولية مالك السفينة في أحكام معاهدة لندن سنة 1972:

أبرمت معاهدة لندن لعام 1972لتحل محل معاهدة بروكسل لعام 1957، وذلك بهدف التكييف مع التطورات الاقتصادية والفنية التي حدثت خلال تلك الفترة جاءت المعاهدة بفلسفة جديدة تتمثل في أن المسألة ليست مقتصرة على مالك السفينة أو حدود مسؤوليته، بل تتعلق بديون بحرية محددة تستوجب التوضيح.[1] وقد جاءت هذه المعاهدة استجابة لعدة اعتبارات جديدة من أبرزها:

ـ الحاجة إلى تعديل سقف المسؤولية المالية المحددة في معاهدة بروكسل لعام 1957، بسبب التضخم النقدي، حيث أصبح من الضروري مضاعفة تلك المبالغ لإعادة التوازن إلى المستويات التي كانت عليها في ذلك الوقت

ـ التطور التقني وظهور السفن ذات الحمولة الضخمة مما استدعى وضع قواعد حسابية أكثر مرونة مقارنة بتلك الواردة في معاهدة بروكسل لعام 1957، بهدف تجنب فرض تكاليف تأمينية باهظة على هذا النوع من السفن.[2]

5. نظام تحديد المسؤولية في القانون الجزائري:

اخذ التقنين البحري الجزائري بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة تجاه من تعاقد معه، أو اتجاه الغير لأجل الديون الناتجة عن أحد الأسباب التي ذكرتها المادة 93من القانون البحري الجزائري، إلا إذا اثبت الخطأ المرتكب كان متعلقا به أي كان خطأ شخصيا. [3]

[1] محمد عاطف الفقي، المرجع السابق، ص177.

[2] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص152.

[3] محمد الغنيمي، نفس المرجع، ص50.

وسنتعرض فيما يلـي لأحكام والقواعد التي تبناها القانون البحري الجزائري في تحديد مسؤولية مالك السفينة، نوردها فيما يلي:

أولا: المعالم الرئيسية للنظام الذي اتبعه القانون البحري الجزائري

أ. عدم جواز تحديد المسؤولية إذا كان الأمر يتعلق بأخطاء المالك الشخصية:

نصت المادة 92من الأمر 80/76 والمتضمن القانون البحري، على إمكانية تحديد المالك لمسؤوليته "إلا إذا ثبت بأن الخط المرتكب كان متعلقا به "،[1] حيث اقر المشرع الجزائري انه لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته إذا اثبت المدعي أن الضرر نشأ عن فعل صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد أحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث من خلال ما سبق يمكن استنتاج أن المشرع جعل الأخطاء الشخصية لمالك السفينة مانعا من تحديد مسؤوليته.[2]

ب. جواز تحديد المسؤولية في الالتزامات التعاقدية:

نصت المادة 92سافة الذكر من نفس النظام على انه: "يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير...."، بمعنى أن المشرع أباح صراحة لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته اتجاه من تعاقد معه أو مع الغير.[3]

الفرع الثاني: موقف التشريع الجزائري من تحديد المسؤولية والاتفاقيات الدولية

يشكل مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة من الركائز الأساسية في القانون البحري ،حيث يمنح مالك السفينة حق تقليص مسؤوليته إلى حدود مالية معينة ،بهدف تقليل تأثير المخاطر البالغة التي قد تواجه النشاط البحري و قد اعتمد المشرع الجزائري هذا المبدأ في اطار القانون البحري الوطني مستلهما ذلك من الاتفاقيات الدولية التي نظمت قواعد المسؤولية في المجال البحري يسعى هذا التوجه إلى تحقيق توازن دقيق بين صون حقوق الأطراف

[1] محمد زهدور، المرجع السابق، ص191.

[2] المرجع نفسه، ص311.

[3] محمد زهدور، نفس المرجع، ص191.

المتضررة ،و ضمان استمرارية و استقرار الملاحة و التجارة البحرية إضافة إلى ذلك ساعدت هذه الاتفاقيات الدولية على توحيد القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية ،ما انعكس بشكل إيجابي على النصوص التشريعية الجزائرية ذات صلة بهذا المجال لذلك سنرى أولا موقف التشريع من تحديد المسؤولية و ثانيا الاتفاقيات الدولية.

أولا: موقف التشريع الجزائري

نصت المادة 92 قانون بحري جزائري على الآتي:" يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير ....الخ" ظاهر النص أن مالك السفينة يستطيع تحديد مسؤوليته عن العقود التي تعاقد فيها مع الغير ،و معلوم بأن الربان يمثل المالك ،و هو نائبه في إبرام العقود مع الغير.

واعتقد بأن النص الجزائري كان أوضح إذ حدد بأن المالك يمكنه تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه واتجاه الغير ومفاد ذلك أن دائني المالك ديونا ناشئة عن عقدهم في نفس مركز الغير الدائنين الذين تنشأ حقوقهم لا عن عقود بل عن النشاط الضار. [1]

و بالنظر إلى الأسباب التي حددتها المادة 103 و الخاصة بما يمكن المالك تحديد المسؤولية عنه نجد أنها تشمل على تحديد مسؤولية المالك عن الأشخاص و البضائع سواء الوفاه أو الإصابة ،و من الطبيعي أن أولياء الدم عندما يقومون برفع الدعوى ضد مالك السفينة إنما يرفعونها بناء على المسؤولية التقصيرية "الفعل الضار "و ليس المسؤولية العقدية باعتبارها انهم ليسوا طرفاً في العقد المبرم بين مالك السفينة و المتوفى ،فهم هنا من الغير ،و الأسباب التي يستطيع المالك تحديد المسؤولية عنها هي:

1. الوفاة أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على ظهر السفينة لنقلة ،و كذلك ضياع أو تلف أي مال يوجد على ظهر السفينة ،فأي شخص يتعاقد معه مالك السفينة لنقله و يوجد على متن السفينة يموت أو يصاب ،بإصابة جسمانية فإن

[1] محمد زهدور، مرجع سابق، ص191.

المالك يستطيع أن يطلب تحديد مسؤوليته بالنسبة للموت أو تلك الإصابة ،و كذلك ضياع أو تلف الأموال و نلاحظ أن النص بعد أن ذكر أن الشخص المتوفى أو المصاب يوجد على ظهر السفينة عاد و اكد على ذلك بعبارة بقصد نقله و اعتقد انه أراد من التكرار أن يؤكد على إخراج الراكب مجاناً ،و المتسلل إلى السفينة من تطبيق هذه الأحكام الواردة في هذا الفصل ،ونفس التكرار موجود في نص المادة 93 ق.ب.ج.

2. الوفاة أو الإصابة لأي شخص يوجد على البحر أو في البر، وكذلك ضياع أو تلف أي مال أو اعتداء على أي حق إذا كان الضرر ناشئاً عن فعل أو خطأ أي شخص يكون المالك مسؤولاً عنه سواء وجد هذا الشخص على ظهر السفينة أو لم يوجد وفي هذه الحالة الأخيرة يجب أن يكون الفعل أو الخطأ متعلقاً بالملاحة أو بإدارة السفينة وشحن البضائع أو نقلها أو تعريفها.

أعطى المشرع مالك السفينة الحق في أن يحدد مسؤوليته عن الديون الناتجة عن فعل السفينة و هذا ما يقضيه مضمون المادة (103/د) حيث يستطيع المالك أن يحدد مسؤوليته عن الديون الناتجة عن الالتزامات الخاصة بما ورد في الفقرتين أعلاه 01،02ـ الخاصة بالوفاة أو الإصابة أو الأضرار الخاصة بالأموال و الحقوق الخاصة ، اذا كانت تلك الأضرار ناتجة عن فعل السفينة بمعنى أن مسؤولية المالك تقررت على أساس الخطأ المفترض الذي تقوم عليه المسؤولية عن حراسة الأشياء و يشرط أن لا يكون ناتج عن الخطأ الشخصي ،لأن الخطأ الشخصي الخاص بمالك السفينة يحتاج إلى إثبات ممن يدعيه ،و يكون النص بهذا قد اخرج أي حالات أخرى يتسبب بها السفينة في أحداث الأضرار للغير أو الأضرار اللاحقة بمنشآت الموانئ و أحواض السفن و خطوط الملاحة ،و هذه الحالات موجودة في القانون البحري الجزائري رقم 76ـ 80 و التي يستطيع المالك تحديد مسؤوليته.

ثانيا: الاتفاقيات الدولية

أجمعت كل الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية مالكي السفن عن أضرار الركاب والبضائع على أن مالك السفينة لا يتمتع بحق طلب تحديد مسؤوليته بمبلغ مالي محدد لتعويض هذه الأضرار بدلاً من ذلك، يتحمل مسؤوليتها من كامل ممتلكاته البحرية والبرية هذا النهج اتبعته أيضا التشريعات الوطنية في العديد من الدول التي انسجمت مع تلك الاتفاقيات الدولية.

فلا تحديد المسؤولية عن أضرار الركاب والبضائع إلا في الحالات التي تتسبب فيها الأضرار تابعي مالك السفينة الناقلة أما بالنسبة لمسؤولية مالكي السفن النووية و سفن نقل النفط ، فقد نصت الاتفاقيات الدولية على مبالغ محددة للتعويض دون الحاجة إلى تحديد نوع الخطأ كما أشارت اتفاقيات دولية مثل اتفاقية تحديد المسؤولية لعام 1976و اتفاقية بروكسل لعام 1957 إلى استثناءات معينة لا يسمح للمالك فيها بطلب تحديد مسؤوليته و قد قامت الجزائر باعتبارها من الدول الموقعة على اتفاقية 1976 ،بإدراج نفس استثناءات الواردة في الاتفاقية في تشريعاتها أما بالنسبة للمبالغ التي نصت عليها اتفاقية بروكسل لعام 1957 ،فقد ثبت أنها غير كافية بالنظر إلى التضخم المالي و المشكلات المرتبطة بوحدة العملة المستخدمة لحساب التعويضات و لكن اتفاقية لندن لعام 1976 لمعالجة الدعاوي البحرية جاءت بحل لهذه المشكلة عبر اعتماد حق السحب الخاص كوحدة عملة لحساب مبالغ التعويض مع زيادة القيم المالية للتعويض.[1]

[1] خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص309.310.

خلاصة الفصل الثاني

يتناول هذا الفصل نطاق المسؤولية المدنية لمالك السفينة من حيث شروط قيامها وآثارها وحدودها القانونية. وقد تبين أن المسؤولية لا تقوم إلا بتوافر أركانها الأساسية المتمثلة في الخطأ البحري المنسوب إلى مالك السفينة، ووقوع ضرر بحري، ووجود علاقة سببية بينهما، وهي عناصر تشكل الأساس القانوني للمطالبة بالتعويض.

كما اتضح أن هذه المسؤولية قد تنتفي أو تَخفف في حالات محددة، أهمها القوة القاهرة والحادث الفجائي، إضافة إلى حالة الخطأ المشترك أو الخطأ الصادر عن المتضرر نفسه، مما يؤدي إلى توزيع أو تخفيف عبء المسؤولية.

ومن جهة الآثار، ترتب المسؤولية المدنية التزاماً بالتعويض عن الأضرار البحرية بمختلف أنواعها، سواء كانت مادية أو معنوية أو بيئية، مع ترك سلطة تقدير التعويض للقاضي وفق ظروف كل حالة. كما يبرز دور القضاء في تحقيق التوازن بين حماية المتضرر وعدم إرهاق مالك السفينة بتعويضات غير متناسبة.

وفيما يخص حدود المسؤولية، يتضح أن المشرع البحري أخذ بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة في بعض الحالات، انسجاماً مع الاتفاقيات الدولية، بهدف تحقيق الاستقرار في المعاملات البحرية وتشجيع النشاط الملاحي، مع وجود توجه تشريعي يوازن بين حماية الحقوق وتعزيز الاستثمار البحري.

وبذلك، يخلص الفصل إلى أن المسؤولية المدنية لمالك السفينة ليست مطلقة، بل مقيدة بشروط واستثناءات وحدود قانونية تحقق التوازن بين مختلف الأطراف في المجال البحري.

الخاتمة

وفي ختام هذه الدراسة، يتضح أن المسؤولية المدنية لمالك السفينة في التشريع الجزائري تعد من أهم الأنظمة القانونية التي تهدف إلى تحقيق التوازن بين حماية المتضررين من الحوادث البحرية وضمان استقرار النشاط الملاحي والتجاري. فقد حرص المشرع الجزائري على تنظيم أحكام هذه المسؤولية من خلال القواعد العامة في القانون المدني والأحكام الخاصة الواردة في القانون البحري، مبينا شروط قيامها وأسباب الإعفاء أو التخفيف منها. كما تبين أن مالك السفينة قد يسأل عن الأضرار الناتجة عن أخطائه الشخصية أو أخطاء تابعيه أثناء استغلال السفينة، متى توافرت أركان المسؤولية من خطأ وضرر وعلاقة سببية. وفي المقابل، أقر المشرع بعض الوسائل القانونية لحماية مالك السفينة، كالدفع بالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو السبب الأجنبي، إضافة إلى نظام تحديد المسؤولية في بعض الحالات. وتبرز أهمية هذا النظام في تعزيز الثقة في المعاملات البحرية وحماية حقوق الأطراف المتعاملة في المجال البحري، خاصة مع التطور المتزايد للنقل البحري والتجارة الدولية، الأمر الذي يستدعي مواصلة تطوير التشريع البحري ا لجزائري بما ينسجم مع الاتفاقيات الدولية الحديثة ومتطلبات الواقع العملي.

وفي الأخير، يمكن القول إن المسؤولية المدنية لمالك السفينة في التشريع الجزائري تمثل إطارا قانونيا ضروريا لتنظيم العلاقات الناشئة عن النشاط البحري وما قد يترتب عنه من أضرار تمس الأشخا ص أو البضائع أو السفن الأخرى. وقد سعى المشرع الجزائري من خلال النصوص القانونية المنظمة للملاحة البحرية إلى وضع قواعد تضمن تعويض المتضررين وتحقيق العدالة، مع مراعاة خصوصية النشاط البحري وما يحيط به من مخاطر وصعوبات. كما تبين من خلال هذه الدراسة أن قيام مسؤو لية مالك السفينة لا يكون إلا بتوافر أركانها الأساسية، مع إمكانية دفعها أو التخفيف منها في حالات معينة كالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو الخطأ المشترك. ومن جهة أخرى، فإن التطور المستمر الذي يشهده قطاع النقل البحري يفرض ضرورة تحديث المنظومة القانونية البحرية وتعزيز انسجامها مع الاتفاقيات الدولية، بما يضمن حماية أكبر للحقوق وتحقيق الأمن القانوني في المعاملات البحرية. وعليه، تبقى المسؤولية المدنية لمالك السفينة من المواضيع القانونية ذات الأهمية البالغة لارتباطها بحماية المصالح الاقتصادية والبحرية على حد سواء.

النتـــائج :

1- أظهرت الدراسة أن المسؤولية المدنية لمالك السفينة تقوم على أركان أساسية تتمثل في الخطأ و الضرر و العلاقة السببية ، مع مراعاة خصوصية النشاط البحري و التجاري .

2- تبين أن المشرع الجزائري سعى الى تحقيق التوازن بين حماية المتضررين من الحوادث البحرية و ضمان استقرار النشاط البحري و التجاري .

3- يعتمد نظام المسؤولية المدنية لمالك السفينة على أحكام القانون البحري و الاتفاقيات الدولية التي تشكل مصدرا مهما لتنظيم المسؤولية البحرية .

4-يحق لمالك السفينة التمسك ببعض أسباب الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية ، كالقوة القاهرة و خطأ المضرور و الخطأ المشترك ، متى توافرت شروطها القانونية .

5- يساهم التأمين البحري في ضمان حصول المتضررين على التعويض و تقليل الآثار المالية المترتبة على الحوادث البحرية .

6-لا تزال بعض النصوص القانونية المنظمة للمسؤولية المدنية البحرية بحاجة الى مزيد من التوضيح لمواكبة التطورات الحديثة في مجال النقل البحري .

التوصيات :

1- مراجعة وتحديث أحكام القانون البحري الجزائري المتعلقة بالمسؤولية المدنية لمالك السفينة بما يتلاءم مع المستجدات الدولية .

2- تعزيز آليات الرقابة و التفتيش البحري للحد من الحوادث البحرية و ما يترتب عنها من أضرار .

3-تشجيع ملاك السفن على إبرام عقود التأمين البحري الشامل لضمان حماية حقوق المتضررين .

4-توحيد وتبسيط النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية البحرية مما يسهل تطبيقها من قبل الجهات القضائية .

5- تعزيز التكوين والتدريب المتخصص في المجال البحري لفائدة القضاة والممارسين القانونيين و العاملين في قطاع النقل البحري .

6-دعم انضمام الجزائر إلى الاتفاقيات الدولية الحديثة المتعلقة بالمسؤولية المدنية البحرية و الاستفادة من أحكامها .

قائمة المراجع:

الكتب:

– عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤوليتان الجنائية والمدنية في القتل والإصابة الخطأ في ضوء الفقه والقضاء، دون دار نشر، ط2، دون بلد النشر،1997.

–سلوان علي الكسار، العمل غير المشروع والمسؤولية عن عمل الغير، دراسة مقارنة، دار آمنة للنشر والتوزيع، عمان،2016.

–يحيى احمد موافي، المسؤولية عن الأشياء في ضوء الفقه والقضاء، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية ،1992.

–نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزامات: مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ،2004.

– عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني: نظرية الالتزام بوجه عام: مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، ط3، لبنان 1998.

–رمضان أبو السعود، مصدر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2003.

– وهيب الاسبر، القانون البحري: السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب طرابلس –لبنان، 2001.

– عبد الحميد، محمد س، القانون الدولي العام من الكتب القانونية قسم القانون الدولي للبحر، منشاة المعارف، الإسكندرية،2004.

– العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر ،2002.

–مصطفى كمال طه، القانون البحري، السفينة–أشخاص الملاحة البحرية–إيجار السفينة والنقل البحري البحرية–الحوادث البحرية– التامين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006.

– خالد جاسر غفري، القانون البحري، دار الإعصار العلمي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2016، الأردن.

– محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، طبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، 2012.

–محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض،2012.

– محمود شحماط، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر،2010.

– هنري مازو، المسؤولية المدنية، 1313، ط6، ج2، عام1970.

–د/محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، رسالة الدكتوراه، م، س، ص 31.

–خالد محمد المروني، التحديد القانوني بمسؤولية مالك السفينة، اطروحة لنيل الدكتوراه، جامعة الجزائر، كلية الحقوق بن عكنون 2011- 2014.

– كمال حمدي، عقد العمل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.

–محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر،2005.

–كمال حمدي ، القانون البحري (د.ط)، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر،1991.

– أبو كعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع (د.م.ن)، (د.س.ن).

–محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دار النهضة العربية، القاهرة ،2002.

– محمد سعيدي عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلويث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر،2009.

-كيحل كمال، المسؤولية الموضوعية للدولة عن التلوث البحري، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، المركز الجامعي غرداية، العدد 05، 2019.

-أنوار طلبه، المسؤولية المدنية في شرح المسؤولية التقصيرية، الجزء الثالث المسؤولية التقصيرية، طبعة الأولى، مكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، 2005.

-سمير عبد السيد التانغو، مصادر الالتزام، الطبعة الأولى مكتبة الوفاء الأولى القانونية الإسكندرية، 2009.

- هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف، اخو ارشيدة، أحكام التصادم البحري، دراسة مقارنة في ضل بعض القوانين العبية و الأجنبية و الاتفاقيات الدولية، ط1، دار جليس الزمان، عمان ،2011.

-درغام، الأضرار البيئية في إطار المسؤولية الدولية والإقليمية، ط1، مكتبة الوفاء الإسكندرية ،2018.

- حسن مكي المشيري:"المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها "كلية القانون، جامعة المستنصرية، دون سنة النشر.

-محمد عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ،2007.

-احمد حسني، الحوادث البحرية "التصادم والإنفاذ" منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.

حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون الجزائري، طبعة ثانية، ديوان المطبوعات الجامعية،1988، الجزائر.

الرسائل الجامعية:

- حياة ح، نظام تسجيل السفن وأثاره في القانون الجزائري، مذكرة نيل شهادة الماجستير في فرع العقود والمسئولية، جامعة الجزائر، 1996.

– سهيل ح، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، جزء 6، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

–سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، قسم الحقوق، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر ،2014-2015.

– الواحد رشيد، مبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تخصص قانون المسؤولية المهنية، تيزي وزو ،2013.

– لامية عقاب، الاستغلال التجاري للسفينة، رسالة ماستر في الحقوق، قانون العام للأعمال، – كلية الحقوق والعلوم السياسية، بجاية، الجزائر 2012 /2013.

–بلقاسم خديجة، حماية البيئة البحرية من التلوث البحري غقا لقواعد القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة ماستر حقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي الطاهر، السعيدة ،2019_2020.

– جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة تلمسان، كلية الحقوق ،2008/2009.

–عفاف تلمساني، خطأ المضرور وأثره في المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير، مقدمة إلى كلية الحقوق بجامعة وهران، الجزائر ،2014.

–نور الهدى كرميش، الحماية المدنية للبيئة، مذكرة ماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر _1_يوسف بن خدة ،2015_2016.

– حسن طوايبة، المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء الملوثة للبيئة، رسالة دكتوراه، فرع قانون، كلية الحقوق، جامعة،2019،2021.

– محمد رحموني، آليات تعويض الأضرار البيئة في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، فرع قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة محمد لمين دباغين _سطيف2016_2015.

–عبير عبد الله احمد درباس، المسؤولية المدنية عن مضار الجوار غير المألوفة الناجمة عن التلوث البيئة في فلسطين "دراسة مقارنة «مذكرة الماجستير كلية الحقوق والإدارة العامة، جامعة بيرزيت،2014.

– عبد القادر العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن،2008، ص175.

– حمزة عثماني، مسؤولية المنشآت المصنفة عن جريمة تلويث البيئة في التشريع الجزائري مذكرة ماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014.

–خالد محمد المروني: التحديد القانوني بمسؤولية مالك السفينة، اطروحة لنيل الدكتوراه جامعة الجزائر، كلية الحقوق بن عكنون2011-2014، ص326.

الأوراق البحثية:

–وناسة ب، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، معهد الحقوق، ع1، الجزائر، 2012.

–مدان المهدي، المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي، مجلة معارف للعلوم القانونية والاقتصادية، جامعة جيلالي اليابس سيدي بلعباس، المجلد 02، العدد 03، 2021.

–عمار فيصل، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، منشورات مخبر قانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ،2008.

–خير الدين فطنازي، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة ثالثة قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08ماي 1945قالمة، الجزائر 2020-2021.

– الشريف وكواك، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد حمة لخضر الوادي، الجزائر ،2021. 2022.

– سهيلة عبد الرحيم، ماهية النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي أفلو، عدد 01.

– حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان الجامعية، الجزائر ،1998.

–أعراب كميلة، اكلي ليندة، النظام القانوني للتصادم **البحري**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، مخبر القانون البحري والنقل، تلمسان، المجلد 06، العدد 01، 2019.

–زياني عبد الحق، مجدوب نوال، الإطار القانوني لجريمة تلوث البيئة البحرية وإشكاليات المسؤولية الجنائية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون، تيارت وتلمسان، المجلد 06، العدد 02، 2016.

– كميلة أعراب: مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية "مجلة الندوة للدراسات القانونية، قسنطينة، المجلد 12.

–محمد شتا أبو سعد، خطأ المضرور كسب الإعفاء من المسؤولية المدنية، مجلة المحاماة العدد الأول والثاني، السنة 64، دون بلد النشر ،1984.

– دينا كوثر وارث، التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري قضية سفينة إريكا نموذجيا، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 08، العدد 02، 2022.

– سمير شوقي، الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية ن السياسية والاقتصادية، جامعة لمين دباغين سطيف2. المجل د57، ع1، 2020.

طالب محمد كريم، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقد، مجلد 1، رقم2014،2.

القوانين والمراسيم:

المرسوم الرئاسي رقم 64_70المؤرخ في 08جوان 1964المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل 25 أوت 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، ج ر، ع27، 1964.

الأمر رقم 76_80المؤرخ في شوال عام 1396الموافق ل 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم.

الأمر رقم 76-80 في 1976/10/23، القانون البحري، ع 29، 1976، معدل بقانون رقم 05-98 في 1998/06/25، عدد 47، 1998.

المادة 683 من الأمر رقم 58.75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78 لسنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05.07 المؤرخ في 13ماي 2007، ج ر عدد 31، لسنة 2007.

القانون البحري الجزائري الأساسي هو **الأمر رقم 76-80**، الصادر في 23 أكتوبر 1976، والمعدل والمتمم **بالقانون رقم 98-05**، المؤرخ في 25 جوان 1998 .

المادة 16من القانون البحري الجزائري.

المادة 14 من القانون البحري الجزائري.

المادة 46 من القانون البحري الجزائري.

المادة 191 من القانون البحري الجزائري.

المواد 193و194 من القانون البحري الجزائري.

المادة 246 من القانون البحري الجزائري.

المادة 247 من القانون البحري الجزائري.

المادة 62 من ق، ب، ج.

المادة 433من الأمر 76-80، السالف ذكره.

المادتين 440 و445 من الأمر 76-80، السالف ذكره.

المادة 447من الأمر 76-80، السالف ذكره.

المادة 675 ق.م.ج.

المادة 803 من القانون البحري.

المواد 140،140مكرر، القانون المدني.

المادة 695 من القانون البحري الجزائري.

المادة 651من القانون البحري الجزائري.

المادة 278 من القانون البحري الجزائري.

المادة 127 من الأمر رقم 75_58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

مواقع الأنترنت:

www.asjp.cerist.dz

فهرس المحتويات

الإهداء.....أ

التشكرات.....ب

المقدمة..... 1.

الفصل الأول: الإطار القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة..... 6

المبحث الأول: النظام القانوني لملكية السفينة.....8

المطلب الأول: مفهوم السفينة.....8

الفرع الأول: تعريف السفينة.....8

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة.....10

المطلب الثاني: المركز القانوني لمالك السفينة.....18

الفرع الأول: مفهوم مالك السفينة.....18

الفرع الثاني: الحقوق والالتزامات القانونية لمالك السفينة.....21

المبحث الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة.....28

المطلب الأول: الأساس العقدي للمسؤولية المدنية.....29

الفرع الأول: المسؤولية الناشئة عن عقود النقل البحري.....29

الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقود استغلال السفينة.....41

المطلب الثاني: الأساس التقصيري للمسؤولية المدنية.....46

الفرع الأول: المسؤولية عن الأضرار البحرية.....46

الفرع الثاني: المسؤولية عن أعمال التابعين والمستخدمين.....54

الفصل الثاني: نطاق المسؤولية المدنية لمالك السفينة وأثرها.....59

المبحث الأول: شروط قيام المسؤولية المدنية لمالك السفينة.....60

المطلب الأول: الخطأ والضرر والعلاقة السببية.....60

الفرع الأول: الخطأ البحري المنسوب لمالك السفينة.....60

الفرع الثاني: الضرر البحري والعلاقة السببية.....62

المطلب الثاني: حالات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية.....67

الفرع الأول: القوة القاهرة والحادث الفجائي.....67

الفرع الثاني: الخطأ المشترك والخطأ المتضرر.....70

المبحث الثاني: أثر المسؤولية المدنية وحدودها القانونية.....77
المطلب الأول: التعويض عن الأضرار البحرية.....77
الفرع الأول: أنواع التعويض (مادي، معنوي، بيئي).....78
الفرع الثاني: تقدير التعويض وسلطة القاضي.....83
المطلب الثاني: تحديد مسؤولية مالك السفينة.....87
الفرع الأول: مبدا تحديد المسؤولية في القانون البحري.....88
الفرع الثاني: موقف التشريع الجزائري من تحديد المسؤولية والاتفاقيات الدولية...92
خلاصة الفصل.....96
الخاتمة.....98
قائمة المراجع.....100
الفهرس.....101

الملخص:

تعد المسؤولية المدنية لمالك السفينة في التشريع الجزائري ركيزة أساسية في القانون البحري، تهدف إلى حماية المتضررين من أضرار الاستغلال البحري كالتلوث، والتصادم، وحوادث نقل البضائع والمسافرين. وتقوم هذه المسؤولية، المستمدة من القانون البحري والقواعد العامة للقانون المدني، على ثلاثة أركان رئيسية هي: الخطأ (سواء كان شخصياً من المالك أو صادراً عن تابعيه كالربان والبحارة)، والضرر الملحق بالغير، والعلاقة السببية التي تربط بينهما. وفي المقابل، وازن المشرع الجزائري بين حقوق الضحايا وتشجيع الاستثمار في الملاحة البحرية، فأقر حالات لإعفاء المالك أو التخفيف من مسؤوليته عند ثبوت القوة القاهرة، أو خطأ المضرور، أو السبب الأجنبي. كما منح القانون مالك السفينة ميزة استثنائية تتمثل في الحق في تحديد مسؤوليته المالية في حالات معينة لحماية النشاط التجاري من الخسائر الكارثية وضمان استقرار المعاملات البحرية، متأثراً في ذلك بالاتفاقيات الدولية البحرية التي تنظم هذه الحدود. وتبرز الأهمية القصوى لهذه القواعد في توفير بيئة قانونية متوازنة تتماشى مع التطور المتسارع للنقل البحري والتجارة الدولية.

الكلمات المفتاحية : المسؤولية المدنية، مالك السفينة، التشريع الجزائري، القانون البحري، القانون المدني.

Abstract:
The civil liability of the shipowner in Algerian legislation constitutes a fundamental pillar of maritime law operation, aiming to protect victims of maritime operation damages such as pollution, collision, and cargo and passenger transport accidents.
This liability, derived from maritime law and the general rules of the civil code, is based on three main elements: fault (whether personal by the owner or Committed
by subordinates like the captain and crew), damage caused to third parties, and the causal link connecting them.
In return, the Algerian legislator balanced victims' rights with the encouragement of investment in maritime navigation. It established cases to exempt the owner or mitigate their liability upon proof of force majeure, the fault of the victim, or a foreign cause.
Furthermore, the law granted the shipowner an exceptional advantage represented by the right limit their financial liability in certain cases. This protects commercial activity from catastrophic losses and ensure the stability of maritime transaction, influenced by the international maritime conventions govering these limits.
The paramount importance of these rules lies in providing a balanced legal environment that aligns with the rapid development of maritime transport and international trade.
Key words: The civil liability, The shipowner, Algerian legislation, Maritime law, The civil code.