



جامعة قاصدي مرباح - ورقلة -
كلية الحقوق والعلوم السياسية



قسم الحقوق

مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

الميدان: حقوق وعلوم سياسية

الشعبة: حقوق

تخصص: علاقات دولية خاصة

إعداد الطالبتين:

سوداني لينه

نواري الضاوية

بعضوان :

المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري

نوقشت وأجيزت بتاريخ:.....

أمام اللجنة المكونة من السادة الأعضاء:

رئيسا	أستاذ محاضر أ	د. يسمينة لعجال
مشرفا ومقررا	أستاذ التعليم العالي	أ.د. رضا هميسي
مناقشا	أستاذ محاضر ب	د. إنتصار مجوج

السنة الجامعية : 2018/2017



جامعة قاصدي مرباح - ورقلة -
كلية الحقوق والعلوم السياسية



قسم الحقوق

مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

الميدان: حقوق وعلوم سياسية

الشعبة: حقوق

تخصص: علاقات دولية خاصة

إعداد الطالبين:

سوداني لينه

نوارى الضاوية

بعضوان :

المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري

نوقشت وأجيزت بتاريخ:.....

أمام اللجنة المكونة من السادة الأعضاء:

رئيسا	أستاذ محاضر أ	د. يسمينة لعجال
مشرفا ومقررا	أستاذ التعليم العالي	أ.د. رضا هميسي
مناقشا	أستاذ محاضر ب	د. إنتصار مجوج

السنة الجامعية : 2018/2017

شكر وتقدير

الحمد لله ذي الجلال والإكرام وعلى رسوله أفضل الصلاة والسلام القائل "من لا يشكر الناس لا يشكر الله"

نشكر الله ونحمده حق الحمد الذي وفقنا ومنحنا القدرة والعزيمة لإتمام هذا العمل الذي نرجو أن يكون خالصاً لوجهه الكريم، وأن ينفعنا به ونغيرنا وأساله عز وجل أن يكون هذا البحث من العلم الذي ينتفع به،

أتقدم بجزيل شكري إلى الدكتور هميسي رضا الذي تفضل بالإشراف

على هذا البحث وعلى مساعداته وتوجيهاته السديدة التي قدمها

لنا طوال فترة إعداد هذا البحث .

ولا أنسى كذلك أساتذة كلية الحقوق وكل من علمنا حرفاً ووافقنا في مسيرتنا

الدراسية لهم منا جزيل الشكر والتقدير

وجزيل الشكر لعمال مكتبة كلية الحقوق.

الإهداء

إلى عائلتي وأصدقائي

إلى كل من دعى لي دعوة صادقة بظمر الغيب

إلى كل من دعمني من قريب وبعيد.

إلى كل طالب علم وقارئ ينتفع من هذا العمل

البسيط. إلى كل من أعرضه

إلى كل هؤلاء أهدي ثمرة مجهودي المتواضع

رمزا وعرفانا.

وألتمس العذر من كل قارئ وجد فيه نقطا

أو تقصيرا في جانب من الجوانب.

لأن الكمال صفة من صفات الله عز وجل.

مقدمة

مقدمة

عرف الإنسان البحر منذ القدم وسعى للخوض فيه وصنع السفن من أجل الإبحار فيه واستغلاله، وقد استعمل السفن لأغراضه التجارية وكذا في زمن الحرب من أجل بسط النفوذ. فأصبح البحر همزة وصل بين الحضارات والقارات وذلك بفضل الملاحة البحرية والنقل البحري باعتباره من أهم العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية. فبنشاطها زادت حركات المبادلات التجارية بين الدول وازداد عدد السفن التي تجوب البحر.

والنقل البحري بصفة عامة ذو طبيعة خاصة نظرا لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلة البحرية. إذ أن تأثيرات الطقس وطبيعة الممرات المائية والأخطاء البشرية وكذلك قوة تأثير البحار نفسها، جعلت من السفن وسيلة انتقال مهددة بالأخطار في معظم الأحيان. وعلى الرغم من الوسائل المتعددة التي تم التوصل إليها عبر السنين لتوفير الأمان فإن الخطر مازال قائما والحوادث البحرية التي هي من أبرز مشاكل النقل البحري عبر التاريخ لازالت مستمرة وتحدث بتتابع.

وفي نطاق الحديث عن الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن في البحر في أثناء عمليات النقل أو السياحة البحرية وغيرها. يعد التصادم البحري من أهم الحوادث وأكثرها شيوعا بسبب كثرة وقوعها وجسامة ما ينجر عنها من أضرار وخسائر مادية وبشرية. كل هذا يظهر بوضوح مدى خطورة مشكلة التصادم البحري والحاجة المستمرة للعمل على تفاديه. فإذا أخذنا لمحة تاريخية عن التصادم ومقارنته بالماضي، سنجد أن حالات التصادم في الماضي كانت كثيرة إلا أن الأضرار الناجمة عنها كانت أبسط من الآن وجل أسبابه وقتئذ كانت تنسب إلى الخطأ أو إلى القوة القاهرة. وفي حالة وجود خطأ كانت التعويضات قليلة بسبب قلة الأضرار وانخفاض قيمة السفن المتصادمة أما الآن فإن التقدم التقني في صناعة السفن ورغم تقليصه لحالات التصادم إلا أنه لم يستطع أن يقلل من أضراره فقد ازدادت خطورة من ذي قبل، لضخامة السفن الحديثة وسرعتها العالية أثناء السير، ولهذا السبب قد تضاعفت الكوارث التي تنجم عن التصادم وما تخلفه من خسائر مادية وبشرية.

وإذا ما علمنا أن هناك آلاف السفن تجوب البحار والمحيطات يوميا، ناهيك عن الوحدات البحرية الصغيرة التي تبحر في الموانئ والأنهار يوميا، والأخرى التي تقوم برحلات قصيرة كان لنا أن نتصور

عدد الحوادث التي يمكن أن تحدث وأن نتوقع نتائجها سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة وجسامة ما ينجر عنها من أضرار مادية وبشرية.

إن خطورة النتائج التي يؤدي إليها التصادم البحري كانت سببا في وجود أحكام قانونية في تشريعات العديد من الدول والتي تناولت موضوع التصادم بوضع قواعد ذات طابع وقائي تتمثل في لوائح منع التصادم، وقواعد ذات طابع إجرائي حيث تناولت موضوع التصادم بعد وقوعه. حيث أنه في القرن 19 أدرك المجتمع الدولي ضرورة وضع قواعد موحدة بخصوص التصادم البحري فتضافرت الجهود لإيجاد قواعد قانونية موحدة تنظم هذه المسألة وكان نتاجها معاهدة بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بالمصادمات البحري، ولم تتوقف عند هذا الحد بل أوجدت معاهدة أخرى متعلقة بالاختصاص الجنائي والمدني سنة 1952 حيث تنظم مسألة الاختصاص في دعاوى التصادم وتحديد الجهات المختصة.

هذه المعاهدات رغم أنها وحدت المسائل المتعلقة بالتصادم البحري إلا أن هناك مسائل ظلت عالقة خاصة في حالة عدم توقيع دول السفن المتصادمة على المعاهدة، رغم أن جل التشريعات الغربية منها والعربية تضمنت نصوصا متعلقة بمسألة التصادم البحري موافقة لما جاءت به المعاهدة لكن ذلك لم يغني عن وجود تنازع في القوانين. حيث أن حالات التصادم تقع بين سفن من دول مختلفة وفي المياه الإقليمية أو أعالي البحار وبهذا نكون أمام عدة قوانين ومنه تثار مسألة البحث عن القانون الواجب التطبيق، وتحديد الجهة القضائية المختصة دوليا.

وتتجلى أهمية هذه الدراسة في تحديد المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري، وتحديد الإختصاص التشريعي والقضائي في ظل القانون الجزائري ومعاهدي بروكسل لسنة 1910 و 1952 . والبحث عن حلول للمسائل التي سكنت عنها المعاهدة.

ومن الأسباب الموضوعية لاختيارنا للموضوع الأهمية البالغة التي يكتسبها الموضوع، وقلة الدراسات القانونية السابقة خاصة الجزائرية.

ونظرا لما يطرحه موضوع التصادم البحري من مسائل وإشكالات قانونية، تهدف دراستنا إلى بيان الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري، والمسؤوليات الناتجة عنه وتحديد الجهة المختصة قضائيا في دعوى التصادم والمسؤول عن التعويض في ظل القانون الجزائري، الذي نظم مسألة التصادم البحري في القانون البحري في القسم الأول من الفصل الرابع بعنوان " تصادم السفن في البحار " في المواد من 273 إلى

298. وسنخص بالدراسة ما يرتبه التصادم من مسؤولية تقصيرية حيث سنتناول الدعوى المدنية فقط دون الجنائية كونها تخرج عن نطاق دراستنا.

ومنه فإن الإشكالية التي تطرحها هذه الدراسة تتمثل فيما يلي: ما هي الأحكام الخاصة بالمسؤولية الناتجة عن التصادم البحري في ظل القانون الجزائري؟
وتتفرع عن الإشكالية الرئيسية الإشكالات الفرعية الآتية:
- ما المقصود بالتصادم البحري؟

- ما هي الجهات المختصة في نظر دعوى التصادم؟
- ما هي إجراءات رفع دعوى التصادم؟ وعلى أي أساس يتم تحديد المحكمة المختصة؟
وللإجابة عن هذه الإشكالية، فقد تم تقسيم بحثنا هذا إلى فصلين، حيث نتناول في الفصل الأول مفهوم التصادم البحري محاولين من خلاله توضيح المقصود بالتصادم البحري وشروطه وأنواعه. بينما ندرس في الفصل الثاني عن الدعوى الناشئة عن التصادم البحري من خلال تعيين الجهات المختصة في نظر دعوى التصادم وكيفية تحديدها وتقدير التعويضات الناجمة عنها.

ولقد اتبعنا في هذه الدراسة المنهج التحليلي لتحليل العناصر محل الدراسة وكذا المواد القانونية والآراء الفقهية ذات الصلة بموضوع الدراسة، وكذا المنهج المقارن إذ سنقوم بإجراء مقارنة بين ما ورد في القانون الجزائري ومعاهدي بروكسل لسنة 1910 و1952 من أحكام قانونية.

وفي الأخير نشير إلى أنه واجهتنا عدة صعوبات من بينها قلة الدراسات القانونية السابقة وكذا قلة المراجع الوطنية المتخصصة.

الفصل الأول

مفهوم التصادم البحري

الفصل الأول

مفهوم التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري من أخطر الحوادث البحرية لما ينجر عنه من خسائر مادية وبشرية، ما يتوجب التعويض عنها من طرف المتسبب في التصادم، ولكن يتوجب قبلها تحديد نوع التصادم والمتسبب فيه لتحديد المسؤولية. لذا كان لزاما علينا أن نحدد أولا ما المقصود بالتصادم البحري في الاتفاقيات الدولية والتشريعات المقارنة، ثم تحديد الشروط اللازم توافرها في الواقعة حتى تحوز وصف التصادم البحري، والتعرض لأنواعه. وهو ما سنتولى بيانه فيما يأتي:

المبحث الأول

تعريف التصادم البحري

سعت الجهود الدولية لعقد مؤتمرات وملتقيات دولية من أجل تنظيم موضوع التصادم البحري نظرا لخطورته وجسامته ما ينجر عنه من أضرار مادية وبشرية، ومنه ظهرت عدة اتفاقيات منها اتفاقية بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بالتصادم البحري، واتفاقية بروكسل لسنة 1952 الخاصة بتوحيد الاختصاص الجنائي والمدني. وقد تضمنت التشريعات العربية منها والغربية نصوصا منظمة لها وموافقة لما جاءت به هذه الإتفاقيات. وسنقوم في هذا المبحث بتحديد تعريف التصادم البحري عند الفقهاء ثم في الاتفاقيات الدولية، وأخيرا في التشريعات المقارنة، كل في مطلب مستقل.

المطلب الأول: التعريف الفقهي

اختلف الفقه حول تحديد المقصود بالتصادم البحري، فقد ركز البعض على صفة المنشآت أو السفن التي كانت طرفا في التصادم، بحيث يعد تصادما بحريا متى وقع الإرتطام بين سفينتين بحريتين أو أكثر أو بين سفينة بحرية واحدة على الأقل وغيرها من مراكب الملاحة الداخلية، ولو وقع هذا الإرتطام في الأنهار أو المياه الداخلية. وهذا هو المعنى الذي أخذت به معاهدة بروكسل لسنة 1910 للتصادم على نحو ما سنرى أثناء الدراسة. ويفضل جانب آخر من الفقه التركيز على المياه التي وقع التصادم فيها بين

المنشآت بصرف النظر عن صفة هذه المنشآت وما إذا كانت تعتبر سفنا بحرية أو من مراكب الملاحة النهرية¹.

ومنه يعتبر تصادما بحريا متى وقع الارتطام في البحر وسواء كان بين سفن بحرية أو بين مراكب ملاحة نهريّة أو داخلية. أمّا إذا وقع الارتطام في المياه الداخلية فإنه يعتبر تصادما نهريا حتى لو وقع بين سفن بحرية. ويخرج من نطاق فكرة التصادم البحري وفقا لكل من الإتجاهين السابقين الإرتطام الذي يقع بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية والذي يقع في الأنهار والمياه الداخلية. وكذا الارتطام الذي يقع بين سفينة بحرية أو مركب من مراكب الملاحة النهرية وبين رصيف الميناء أو المنشآت الملحقة به، وكذلك الإرتطام الذي يقع بين السفن المذكورة والصخور أو حطام سفينة أخرى والذي قد تصادفه في هذه السفن أثناء سيرها².

وهناك من يميز بين تعريف التصادم البحري كونه حادث من الحوادث البحرية، وبين المقصود به في التأمين البحري. وهو ما يظهر عند الفقه الفرنسي، فذهب رأي إلى أنّ معنى التصادم في التأمين البحري لا يقصد به اصطدام السفينة المؤمن عليها بأي جسم ثابت كرصيف أو سد أو بأي جسم له الوصف القانوني للسفينة كالحطام. والرأي الآخر يعتبر معنى التصادم في الحالتين واحد، بحيث يكون التصادم بحريا إذا حدث بين سفينتين أو بين سفينة ومنشأة لها وصف السفينة قانونا³. فهو هنا يعتد بصفة المنشأة فأى تصادم بحري يحدث بين منشأتين تحمل وصف السفينة فهو يعتبر تصادما بحريا بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم.

المطلب الثاني: تعريف التصادم حسب اتفاقية بروكسل

تعد معاهدة بروكسل لسنة 1910 نتاج جهود دولية لتوحيد المسائل المتعلقة بالتصادم البحري، ونظمت هذه الاتفاقية مسألة التصادم البحري وأحكامه، وقد عرفت التصادم البحري في مادتها الأولى

¹ - انظر: هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2002، ص 67.

² - هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 67.

³ - حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، ط 1، دار الخليج، عمان 2015، ص 81.

بأنه: " التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم"¹.

ونلاحظ أن الإتفاقية قد اعتدت بصفة المنشآت أو السفن أطراف التصادم البحري ولو وقع هذا التصادم في المياه الداخلية الإقليمية. وقد اشترطت المعاهدة أن تكون إحدى السفن المتصادمة على الأقل من السفن البحرية، ومن ثم فإنّ التصادم الذي يقع بين سفينة بحرية وأحد مراكب الملاحية النهرية أو الداخلية يعد تصادماً وفقاً للمفهوم الذي تبنته المعاهدة، وبذلك فهو يخضع للقواعد المقررة بها. وعليه يخرج من مفهوم التصادم البحري وفقاً لأحكام المعاهدة ارتطام سفينة بحرية بحطام سفينة أخرى أو بأحد الصنادل وغير ذلك من العائمات التي ليست لها مقومات السفن البحرية أو مراكب الملاحية الداخلية².

وبهذا التعريف الذي وضعته المعاهدة تكون قد حسمت الخلاف الفقهي الذي كان قائماً حول المعيار الذي يأخذ به لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً، هل يمكن وقوع التصادم أو صفة المنشأة. فقد اكتفت أنه لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية بغض النظر عن مكان وقوع التصادم.

المطلب الثالث: التصادم البحري في التشريعات المقارنة

تبنت التشريعات الغربية منها والعربية موضوع التصادم البحري في قوانينها الداخلية حيث أفردته بمواد تنظمه، ومن بين هذه التشريعات نجد المشرع الفرنسي، المصري، الأردني، وكذا المشرع الجزائري.

حيث نجد أن المشرع المصري نظم أحكام التصادم البحري في القانون البحري الجديد في المواد 292 إلى 301، وقد استقى هذا التنظيم من معاهدة بروكسل لسنة 1910، ومن القانون الفرنسي الجديد الخاص بالحوادث البحرية رقم 454 الصادر في 1967/07/09. وجاء في نص المادة 292 ما يلي: " في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب الملاحية الداخلية، تسوى التعويضات

¹ - المادة 01 من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية لسنة 1910.

² - محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2003، ص 61.

التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم...¹.

وما يميز هذا التعريف الذي أورده هذا النص، أنه يتضمن توسيعاً لمفهوم التصادم البحري بحيث يشمل كل تصادم يخص سفينة بحرية، وإخضاع تعويض الأضرار التي تلحق بالأشخاص الموجودين على السفينة للقواعد المنصوص عليها في الفصل الخاص بالتصادم، وعدم أخذه في الاعتبار لطبيعة المياه التي يقع فيها التصادم.²

أما بالنسبة للمشرع الأردني تناولت المادة (236) من قانون التجارة البحرية الأردني، تبيان مفهوم التصادم البحري حيث اعتبرت هذه المادة التصادم البحري، بأنه التصادم الذي يقع بين السفن البحرية، أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بغض النظر عن المياه التي حدث فيها التصادم، إذ تنص المادة المذكورة بأنه (إذا وقع تصادم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية، فإن التعويض من الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص يدفع للأحكام التالية، ولا عبء للمياه التي حدث فيها التصادم)³. وهو يطابق التعريف الذي جاءت به اتفاقية بروكسل⁴.

وقد حدا المشرع الجزائري حذو التشريعات السابقة حيث أخذ التعريف الذي جاءت به معاهدة بروكسل لسنة 1910 حيث عرفت المادة 273 من القانون البحري الجزائري التصادم البحري بأنه: " يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام بين السفن في البحر أو بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم"⁵.

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري قد أعطى تعريفاً للتصادم البحري، وهذا ما لم تفعله معاهدة بروكسل والكثير من التشريعات الوطنية التي تمت الإشارة إليها سابقاً حيث أغلبها تستعمل عبارة " إذا وقع تصادم" أو " في حالة وقوع تصادم" دون أن تبين المقصود بكلمة تصادم، وهذا بخلاف المشرع

¹ -راجع: أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإتقاذ، منشأة المعارف، الاسكندرية، د س ن، ص 31.

² - راجع: محمود سمير الشراوي، القانون البحري، ط 4، دار النهضة العربية، القاهرة 1993، ص 509 وما يليها.

³ - المادة 236 من قانون التجارة البحرية الأردني.

⁴ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط 1، دار الثقافة، عمان 2009، ص 195.

⁵ - المادة 273 من القانون رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون

البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/04 المؤرخ في 15 أوت 2010.

الجزائري الجزائري الذي عرف التصادم بأنه " ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن"، بل أنه توسع في مفهوم التصادم حيث اعتبرت المادة 274 فقرة 2 في حكم التصادم ما تلحقه سفينة من خسائر نتيجة تنفيذ أو إهمال مناورة حتى وإن لم يحصل ارتطام بصفة مباشرة¹.

ونلاحظ من المادة 273 من القانون البحري الجزائري أن المشرع يأخذ بمعيار المنشأة أي السفينة، فيكفي لاعتبار الحادث تصادما بحريا وجود سفينة واحدة في التصادم على الأقل بغض النظر عن مكان حصول الواقعة. أي أنه ينظر لصفة المنشآت التي يحدث بينها التصادم دون مراعاة مكان وقوعها سواء كانت في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار، فمتى وقع تصادم بين منشأتين إحداها لها وصف سفينة فإنها تطبق عليها أحكام التصادم البحري المنصوص عليه في القانون البحري. وأكثر ما يميز هذا التعريف أنه يتضمن توسيعا لمفهوم التصادم بحيث يشمل كل تصادم يخص سفينة بحرية وبالتالي إخضاع هذا الأخير لقواعد القانون البحري وإخضاع تعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص والأشياء الموجودين على ظهر السفينة للقواعد المنصوص عليها في الفصل الخاص بالتصادم، وعدم أخذه بالاعتبار للمياه التي يقع فيها التصادم سواء كانت في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار. وهو بهذا يوافق ما جاءت به معاهدة بروكسل في مادتها الأولى.

¹ - راجع: جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة تلمسان، كلية الحقوق، 2009/2008، 26 وما يليها.

المبحث الثاني

شروط التصادم البحري

من خلال التعاريف السابقة للتصادم البحري، يمكن أن نستخلص الشروط التي من أجلها تعتبر الواقعة تصادما بحريا. ذلك لأنه ليس كل تصادم بحري يدخل في نطاق المسؤولية وتطبق عليه أحكام التصادم المنصوص عليها قانونا، وهو ما سنتولى بيانه في هذا المبحث، حيث سنتعرض للشروط المتعلقة بوسيلة التصادم وهي السفينة في (المطلب الأول)، ثم الشرط المتعلق بالفعل المادي وهو حصول الارتطام في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الشروط المتعلقة بوسيلة التصادم

إن المقصود هنا بوسيلة التصادم هي السفينة، والمقرر في التشريعات المقارنة ومعاهدة بروكسل أنه من أجل إعمال أحكام التصادم لا بد أن تتورط في التصادم سفينة وهي المنشأة البحرية العائمة، وهو ما سنتولى بيانه.

الفرع الأول: التصادم بين منشأتين بحريتين

يعد التصادم تصادما بحريا، إذا كان هذا التصادم قد حدث بين سفن مخصصة للملاحة البحرية، أو بين سفينة بحرية ومركب مخصص للملاحة الداخلية النهرية وغالبا ما يكون ذلك عند اجتياز السفن البحرية للأنهار بقصد الوصول إلى الموانئ. ولا ينظر إلى نوع السفينة التي كانت طرفا في الحادث أو غرضها، إذ يستوي في ذلك، ما إذا كانت إحدى سفن الحادث غرضها تجاريا أو صيد أو نزهة. كما لا ينظر إلى موقع الحادث الذي يحصل فيه التصادم، فسواء أن كان ذلك في البحر أو الأنهار. إلا أنه لا يمكن اعتبار الحادث تصادما بحريا، إذا وقع بين مراكب مخصصة للملاحة النهرية الداخلية حتى وإن كان ذلك في المياه البحرية¹.

¹ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 195 وما يليها.

وعليه فإذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور، فلا يعد الحادث تصادما بحريا بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية، وكذلك الحكم فيما لو ارتطمت السفينة بجسم عائما لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحا داخلية كرافعة أو حطام أو صندل أو طائرة بحرية¹.

ويعد تصادما بحريا التصادم البحري الذي يحصل بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية ومراكب الملاحا النهرية يعتبر تصادما بغض النظر عما إذا كانت السفن المتصادمة سفنا تجارية أو سفن صيد أو نزهة، واشتراط حصول الارتطام بين سفن بحرية أو سفن بحرية ومراكب ملاحا نهريه لاكتساب الحادث صفة التصادم البحري، هو ما يكاد يكون محل إجماع الفقه والقضاء².

أما إذا لو ارتطم مركبان من مراكب الملاحا الداخلية أحدهما بالآخر ولو في المياه البحرية، فإن هذا لا يعد من قبيل التصادم البحري ولا يخضع لأحكام القانون البحري وإنما تسري عليه المبادئ العامة في المسؤولية. أي أن العبرة في تحديد التصادم البحري ليست بطبيعة المياه التي يحصل فيها بل بصفة المنشآت التي يحصل بينهما.

وتطبق أحكام التصادم البحري أيضا على التصادم الذي يحصل بين سفينتين تابعيتين لنفس المجهز، إذ أن كلتا السفينتين تعد ذمة بحرية مستقلة ويؤمن عليها عادة لدى مؤمنين مختلفين³. وهو ما يطلق عليه بالتصادم بين السفن الشقيقة، وقد يبدو للوهلة الأولى أنه ليس من المعقول أن يرفع المجهز دعوى التصادم على نفسه بصفته مالكا للسفينة المخطئة والسفينة المضرورة معا. ولكن الحقيقة أن الرجوع البحري بناء على التصادم معقد، إذ يتدخل فيه المؤمنون الذين يتحملون في النهاية عبء المخاطر، ومن ناحية أخرى فإن كل سفينة تعتبر ثروة بحرية مستقلة بما لها من حقوق وما يتقلها من التزامات، وبالتالي فإنه ينبغي حتى في مثل هذه الحالة تسوية الحقوق والمسؤوليات الناشئة عن التصادم تماما كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين⁴.

¹ - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة 2010، ص 73.

² - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، أحكام التصادم البحري (دراسة مقارنة في ظل بعض القوانين العربية والأجنبية والإتفاقيات الدولية)، ط 1، دار جليس الزمان، عمان 2011، ص 66.

³ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2000، ص 404 وما يليها.

⁴ - علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة 1988، ص 346.

وخلاصة القول فإنه لإعتبار الحادث تصادما بحريا لا بد من توافر معيار المنشأة البحرية في الحادث، وتكون مخصصة للملاحة البحرية. ويستوي في ذلك إذا كان كلاهما أو إحدهما سفينة ولا تهم صفتها إذا كانت سفن تجارية أو نزهة بغض النظر عن مكان الارتطام، وبذلك فهي تخضع لأحكام التصادم البحري. أما إذا حصل الارتطام بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية سواء في المياه الإقليمية أو خارجها فلا تخضع لأحكام التصادم البحري وإنما تسري عليها المبادئ العامة في المسؤولية.

الفرع الثاني: التصادم بين منشأتين على الأقل إحدهما سفينة

لا يكفي لإعتبار الحادث تصادما أن يحصل بين منشأتين أو أكثر، بل يجب أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية سواء كانت في ذلك أكانت صادمة أو مصدومة، وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية، وكثيرا ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة¹.

وقد أثار تعريف السفينة خلافا فقهيها كبيرا كونها هي التي تخضع للقانون البحري دون غيرها من المنشآت العائمة، حيث عرفها جانب من الفقه على أنها آلة قادرة على مواجهة الأخطار في البحر تستخدم عادة للملاحة البحرية، بينما عرفها جانب آخر على أنها آلة عائمة ذات طبيعة منقولة، مخصصة لملاحة تعرضها لمخاطر البحر².

ونجد أن بعض الإتفاقيات الدولية تطرقت لتعريف السفينة منها اتفاقية العمل رقم 22 الخاصة بعقود التزائم البحارة المؤرخة في عام 1926 التي تعرف السفينة كالاتي: " كل منشأة مهما كانت طبيعتها وسواء كانت ملكية عامة أو خاصة تقوم عادة بالملاحة البحرية". وكذا اتفاقية لندن المؤرخة في أفريل 1989 حول المساعدة في البحر إذ أوردت التعريف التالي: " تعتبر سفينة كل منشأة بحرية أو آلية عائمة أو تركيبية قادرة على الملاحة"³.

¹ - محمود شحات، المرجع السابق، ص 73.

² - منية حسن البلاسي، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون خاص، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، السنة الجامعية: 2013/2014، ص 27.

³ - راجع: دواخة نادية، بودبوز آمنة، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، مذكرة ماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة قلمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية: 2015/2016، ص 21.

والملاحظ أن هذه التعريفات تقترب من التعريفات الواردة في الفقه من حيث تخصيص المنشأة العائمة للملاحة البحرية. والمتتبع لنصوص الإتفاقيات الدولية¹ يجد كثير منها تعرضت لتعريف السفينة، والهدف من ذلك تحديد المنشآت التي تنطبق عليها أحكامها لا تعريف تجريدي لها.

أما في الجزائر فإن اتجاه المشرع الجزائري واضح في مختلف النصوص القانونية الدولية عند تعرضه لموضوعه السفينة، وحاول وضع تعريف لها محاولا بذلك تسهيل العمل على القضاء وإن كان فيه شيء من الصعوبة²، حيث تنص المادة 13 من القانون البحري الجزائري: "تعتبر السفينة كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"³.

ويقصد بالمنشأة العائمة هي سفينة بحرية عائمة معرضة فعلا وبطريقة معتادة لمخاطر البحر، كما يقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية أن تكون صالحة لهذه الملاحة بأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما تتعرض له من أخطار، وهذه الصلاحية للملاحة هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانونا ونهايتها. فالمنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة ويزول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاما⁴. كما أن وصف السفينة يمتد إلى ملحقاتها اللازمة للإستغلال البحري كالآلات والصواري والدفة وقوارب التجارة⁵.

ومادامت العبرة بالتخصيص للملاحة فإن المنشآت الطافية على سطح البحر لا تعتبر سفنا كالأرصفة العائمة والجسور العائمة والأحواض العائمة والمدارس العائمة (سفن التدريب) والفنادق العائمة والعوامات كما تستبعد من مفهوم السفينة المنشآت التي تسير في البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية بل تقدم بعض الخدمات داخل مرفق الملاحة البحرية أي الموانئ وذلك مثل الرافعات المائية

¹ - من هذه الاتفاقيات نجد: اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الموقعة ببروتريام لسنة 2009، وتعريف لجنة القانون الدولي للسفينة لسنة 1954.

² - وناسة بوخميس: "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والإقتصادية، العدد: (01)، المركز الجامعي لتامنغست 2012، ص 72.

³ - المادة 13 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - فراح عز الدين: "التصادم البحري"، مجلة المفكر، العدد: (12)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة 2015، ص 169.

⁵ - عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983، ص 08.

والصنادل والكرراكات والزوارق وقوارب الغطس وبوجه عام كل منشأة توجد في البحر ولا تستخدم في الملاحة البحرية.

ولا يلزم بالضرورة أن يكون نشاط المنشأة قاصرا على الملاحة البحرية بل يكفي أن تقوم بهذه الملاحة على سبيل الاعتياد. وعلى ذلك لا تعد المنشآت المخصصة للملاحة النهرية من قبيل السفن ولو قامت برحلة بحرية بصفة عارضة، بل يبقى لها وصف المركب، كذلك لا يزول عن المنشأة وصف السفينة إذا قامت عرضا ببعض الرحلات النهرية أو الداخلية¹.

ومتى توفر وصف السفينة في إحدى المنشآت المتصادمة يتحقق التصادم البحري ولو كانت المنشأة الثانية صادمة أو مصدومة من أحد مراكب الملاحة الداخلية. وعلى ذلك لا يعد تصادما يخضع للقانون البحري التصادم الذي يقع فحسب بين مراكب الملاحة الداخلية ولو وقع في البحر. كذلك الارتطام بجسم ثابت أو عائم طالما أنه لا يعتبر سفينة في نظر القانون أي غير صالح للملاحة. وعليه متى تحقق للمنشأة وصف السفينة لا يهم الغرض الذي تخصصه له، هل هو نقل البضائع أو الأشخاص، أو الصيد أو النزهة، فالقاعدة تتعلق بالملاحة البحرية بصرف النظر عن الغرض من هذه الملاحة².

وخلاصة القول أن مفاد هذا الشرط أن تكون إحدى المنشأتين سفينة يعني يتوفر فيها وصف السفينة سواء كانت صادمة أو مصدومة من حيث تخصيصها للملاحة وقدرتها على تحمل مخاطر البحر، ويمتد هذا الوصف إلى ملحقاتها. فمتى تحقق هذا الوصف فتطبق عليها أحكام التصادم البحري، ولا عبرة لمكان الارتطام. وقد وضع المشرع تعريفا للسفينة من أجل تسهيل عمل القضاء وكذا من أجل تجنب الاختلاف حول مفهومها وكي لا تتداخل مع غيرها من المنشآت الأخرى.

المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بالفعل المادي

يشترط اعتبار الحادث تصادما بحريا أن يحصل ارتطام مادي بين المنشأتين العائميتين، سواء حصل الارتطام بين جسمي السفينتين أو ملحقاتهما. ويقصد بالارتطام المادي التلامس بين جسمي المنشأتين القائمتين وملحقاتهما. وهذا الارتطام قد يكون ارتطام مباشر كما لو اصطدمت سفينتين وحدث تلامس جسدي، وقد يكون التلامس على مرحلتين كأن ترتطم السفينتين معا وبأثر الضربة التي تلحق

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 30 وما يليها.

² - راجع: محمد عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص 32 وما يليها.

السفينة الثانية تصطدم بسفينة ثالثة، فهنا حصل تصادم بحري بين السفينتين لحدوث تلامس مباشر، كما حصل تصادم بين السفينة الثانية والثالثة لحصول تلامس مباشر أيضا، وحصل تصادم بين السفينة الأولى والسفينة الثالثة والتلامس حصل بينهما بالواسطة.

وقد يكون التصادم مركبا وهو التصادم الذي يحصل بين أكثر من منشأتين بحريتين كما إذا اصطدمت السفن الثلاث جميعها في وقت واحد ففي هذه الحالة يحدد مركز كل سفينة مع غيرها من السفن الأخرى كما لو كان التصادم بين سفينتين فقط¹.

ويشترط بعض الفقهاء في التصادم البحري أن يكون على درجة من العنف، فعرفه بأنه الاحتكاك العنيف بين سفينتين، والحقيقة أنّ الاحتكاك العنيف ولو كان يتلائم مع وصف التصادم البحري المتمثل بالارتطام المادي بين المنشأتين العائميتين إلا أننا لا نرى وجوب توفر هذا الشرط في الحادث لاكتساب صفة التصادم البحري. وإن مقدار العنف يتوقف في أغلب الأحيان على طريقة بناء السفن فكلما كانت مصنوعة من مواد صلبة قوية كلما كان الارتطام عنيفا، كذلك يتوقف على موقع الارتطام من جسم السفينة فالارتطام الحاصل في مقدمة كل من السفينتين قد يكون أعنف من التلامس الحاصل بين منتصفهما. ودرجة سرعة كل من السفينتين المتصادمتين لها تأثير على عنف الارتطام فكلما ازدادت سرعتها كلما ازداد عنف الاصطدام كما أن لحجم السفن المتصادمة أثرا في درجة العنف فالاصطدام الحاصل بين السفن الكبيرة الحجم يكون أعنف من التصادم الحاصل بين السفن صغيرة الحجم².

وبقي اشتراط حصول الارتطام المادي بين المنشأتين العائميتين لغرض تطبيق أحكام التصادم البحري على الحادث، فلا تطبق أحكام التصادم البحري على الضرر الحاصل لسفينة من جراء تلاطم الأمواج التي تحدثها سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن يحصل تلامس مادي بينهما، وكان مثل هذا الضرر يخضع للقواعد العامة في المسؤولية. إلى أن أبرمت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد التي تتعلق بالتصادم البحري. فقد نصت المادة 13 من هذه الاتفاقية على ما يلي: (تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو للأشياء أو للأشخاص

¹ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 55 وما يليها.

² - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع نفسه، ص 59.

الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أي عمل إتياع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم)¹.

وبهذا النص قد وسعت الاتفاقية من مجال تطبيق أحكام التصادم البحري بعد أن كانت مقتصرة على حالات الارتطام المادي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة النهرية، فأصبحت تطبق على كافة الأضرار التي تلحقها سفينة بسفينة أخرى أو بالأشخاص أو بالأشياء الموجودة على ظهرها ولو لم يحصل ارتطام مادي بينهما².

حيث أن واضعي معاهدة لبروكسل ارتأوا عدم الوقوف عند الوقوف الضيق لمفهوم التصادم، وهذا التوسع نجده معتمدا في قوانين الكثير من الدول سواء كانت منضمة لمعاهدة بروكسل أو لم تكن كذلك، ففي فرنسا تقضي المادة 06 من قانون 1967 بأنه "تسري الأحكام السابقة على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى وللأشياء والأشخاص الذين يكونون على ظهرها إما بسبب القيام بمناورة أو الامتناع عنها وإما بسبب عدم مراعاة اللوائح، حتى ولو لم يكن هناك تصادم".

وتأخذ جل التشريعات العربية بفكرة التوسيع من مفهوم التصادم، وقد سلك المشرع الجزائري بدوره هذا المسلك³، إذ تنص المادة 3/274 على ما يلي: "... وتشبه كذلك بتصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة"⁴.

ويظهر جليا من هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يقف عند المعنى اللغوي للتصادم ولقد عبر عن ذلك بشكل صريح بقوله " مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة"، وبهذا المسلك يكون القانون الجزائري قد تطابق بما جاء في معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم⁵. فتقضي بتطبيق أحكام التصادم على الحادث حتى ولو لم يقع ارتطام مادي على تعويض الأضرار، فهو لا يشترط وقوع الارتطام

¹ - المادة 13 من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية لسنة 1910.

² - راجع هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 60.

³ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 55.

⁴ - المادة 274 من القانون البحري الجزائري.

⁵ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 55.

المادي فعلا بين السفن بل يكفي أن ينشأ الحادث عن قيام إحدى السفن المتصادمة بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر¹.

وتتوافر الشروط السابق ذكرها يمكن اعتبار التصادم تصادما بحريا تطبق عليه أحكام التصادم البحري، ولكن هناك حالات قد تتوافر فيها شروط التصادم البحري من الناحية القانونية، ولكن مع ذلك لا تطبق أحكام التصادم وذلك في الحالات التالية:

أ- إذا وقع التصادم بين سفينة خاصة وبين السفن المملوكة للدولة : سواء كانت بحرية أو مخصصة لخدمة عامة أو لملاحة عامة (لأغراض غير تجارية)، إذ أن هذه السفن لا تخضع لقواعد القانون البحري². وكذا السفن الحربية، وهو ما نصت عليه معاهدة بروكسل لسنة 1910 في مادتها 11 بقولها: " لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة"³.

ولقد عرّفت المادة 29 من اتفاقية البحار لسنة 1982 السفينة الحربية بأنها: " السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية"⁴.

أما السفن المخصصة لمنفعة عامة فهي تلك السفن التي تكون مملوكة للدولة أو إحدى الهيئات العامة وتكون في نفس الوقت مخصصة لمصلحة عامة، ويذهب الرأي الراجح إلى القول بأن السفن التي تستأجرها الدولة لتخصيصها لمصلحة عامة لا تعتبر سفن عامة لتخلف أحد الشرطين وهو وجوب أن تكون السفينة مملوكة للدولة⁵.

ب- إذا وقع التصادم بين سفينة مقطورة والسفينة التي تقطرها : والقطر هو عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه مجهز سفينة قطر جر سفينة أخرى لقاء أجر يتقاضاه، ونظمه المشرع الجزائري في المواد من

¹ - راجع: فراح عز الدين، المرجع السابق، ص 169.

² - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 39.

³ - المادة 11 من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية لسنة 1910.

⁴ - المادة 29 من اتفاقية البحار لسنة 1982.

⁵ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 38.

279 إلى 281. و بارتباط السفينتان بعقد القطر وهو الذي ينظم العلاقة بين السفينتين، والمسؤولية العقدية تستبعد هنا المسؤولية التقصيرية الناشئة من التصادم¹.

ولما كان القطر عبارة عن عقد فإن أي تصادم يحدث بين سفينة القطر والسفينة المقطورة سيخرج من نطاق أحكام التصادم البحري ليخضع للأحكام الواردة في العقد وبهذا أخذت معاهدة Bruxelles الخاصة بالتصادم حين قضت المادة 10 بعدم سريان أحكام المعاهدة على ما ينشأ من التزامات نتيجة عقد نقل أو أية عقود أخرى، وما دام الأمر كذلك فإنه يعد ضرورياً تحديد اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ عقد القطر واللحظة التي ينتهي فيها، إذ ما يخضع للمسؤولية العقدية هو التصادم الذي يكون أثناء تنفيذ عقد القطر، أما خارج ذلك فهو يخضع لأحكام التصادم المقررة في القانون البحري متى توفرت الشروط².
أمّا إذا وقع التصادم بين السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة وسفينة أخرى فقد تسأل كل من القاطرة والمقطورة عن هذا التصادم، وإن كان العمل يجري على أن ينص في عقد القطر على مسؤولية السفينة المقطورة في مثل هذه الحالة نظراً للقاعدة التي تقرر إعتبار السفينة القاطرة تابعة للسفينة المقطورة.

ج- إذا وقع التصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة التي تقوم بإرشادها³: ويعرف الإرشاد بأنه المساعدة التي تقدم إلى الريابنة من قبل مستخدمي السلطة المينائية المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض والمياه الداخلية والخروج منها.

وقد قررت المادة 05 من معاهدة بروكسل مسؤولية المالك أو المجهز عمّا يحدث من تصادم نتيجة خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً، وهو حكم اعتمده الكثير من القوانين الوطنية منها القانون الفرنسي، والقانون المصري والليبي والكويتي. وقد سلك المشرع الجزائري نفس الاتجاه إذ تقرر المادة 283 من القانون البحري الجزائري مسؤولية مجهز السفينة أو مالكها في حالة التصادم حتى ولو كان نتيجة خطأ المرشد وحتى ولو كان الإرشاد إجبارياً. ونشير إلى أنّ خضوع التصادم الذي يحدث بين السفينة المرشدة وسفينة الإرشاد لأحكام المقررة لعملية الإرشاد إنّما يكون أثناء القيام بهذه العملية، وهي

¹ -محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 595.

² - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 57.

³ - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 595 وما يليها.

تبدأ وفقاً لمقتضيات القانون الجزائري اعتباراً من وصول المرشد لحدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو المحطة¹.

¹ - راجع: بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 60 وما يليها.

المبحث الثالث

أنواع التصادم البحري

للتصادم البحري عدة أنواع يختلف حكم المسؤولية في كل حالة منها عن الأخرى باختلاف سببها، ويمكن رد أسبابه إلى أسباب قهرية أو مشتبه بها، أو إلى الخطأ، وهذا الخطأ إما أن يكون من جانب واحد أو مشترك بين الطرفين. وسنحاول في هذا المبحث بيان كل نوع من أنواع التصادم وبيان مفهومه وحكمه والمسؤولية الناشئة عنه.

المطلب الأول: التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه

تنص المادة 02 في فقرتها الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 على: " إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسارة على عاتق من أصابته"¹.

ويطلق تعبير التصادم العرضي على (التصادم الذي يحصل رغم اتخاذ سائر الإحتياطات الضرورية لتفادي وقوعه، ويأتي نتيجة للصدفة دون أن يكون بالإمكان نسبته إلى قصد أو إهمال أو سوء تصرف، فهو إذن حادث يتحمل بعضهم آثاره دون أن يكون هنالك شخص مسؤول عنه). وقد عبر الدكتور Lushington من انكلترا في القضية The Europe عن التصادم القهري بقوله أنه التصادم الذي يحصل بالرغم من أن السفينة المتصادمة لم ترتكب أي خطأ ولم يكن لديها أي قصد بإلحاق الضرر بالسفن الأخرى ولكن سوء حظها يؤدي إلى اصطدامها بسفينة أخرى².

ويقصد بالحالة القاهرة الحادث الذي لا يستحيل دفعه، ولا يمكن توقعه. حيث أن القوة القاهرة تكون حادثاً خارجياً عن الشيء الذي تتحقق به المسؤولية كعاصفة أو زلزال. فعدم إمكان التوقع واستحالة الدفع

¹ - المادة 02 من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية لسنة 1910.

² - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 232 وما يليها.

هما الشرطان الواجب توافرهما في القوة القاهرة، وإذا ما توافرا كان الحادث أجنبيا عن الشخص لا يد له فيه، أما العكس فغير صحيح. وعليه إذا تخلف أحد الشرطان لا يمكن أن نقول بوجود قوة القاهرة¹.

وتعود القوة القاهرة لأسباب لا دخل للإنسان فيها مثل الرياح والأعاصير الشديدة، هيجان البحر واضطرابه، الأمطار الغزيرة والبرد، الرعد، حصول بركان مفاجئ في مكان سير السفينة، أو زلزال وغيرها من الظواهر الطبيعية التي تدخل ولا يمكن للإنسان توقع حصولها².

ومتى كان التصادم واقعا نتيجة قوة القاهرة فإن كل سفينة من السفن المتصادمة تتحمل ما أصابها من ضرر. وفي ذلك محض تطبيق للقواعد العامة التي تعفي المدين من المسؤولية إذا كان الضرر قد نشأ عن قوة القاهرة، إذ لا يمكن نسبة خطأ إليه وحال الضرر ناشئا عن فعل القوة القاهرة وآثارها. ويستوي الأمر أن تكون المنشأتان راسيتين أو أن تكون إحداهما راسية وقت وقوع التصادم، فلا يفترض خطأ السفينة السارية مثلا وقد ثبت أن الضرر كان وليد القوة القاهرة. وبالتالي تتحمل كل منشأة ما أصابها من ضرر³.

وبالتوقيع على معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم صارت قاعدة تحمل الأضرار ممن تعرض لتصادم قهري قاعدة ذات مصدر دولي، بل إن هذه المعاهدة قررت تطبيق هذه القاعدة حتى ولو كانت السفن راسية وقت الحادث، واضعة بذلك حدا للجدل الذي كان سائدا حول مدى إمكانية الإعفاء من المسؤولية وتحميل السفينة المتضررة الخسائر متى كانت راسية وقت الحادث، ومخالفة بذلك ما كانت قد استقرت عليه بعض التشريعات من افتراض خطأ السفينة السائرة التي تصطدم بسفينة راسية. والحكم المقرر في المادة الثانية من معاهدة بروكسل تعتمده حاليا جل تشريعات العالم ومن بينها الكثير من القوانين العربية. ولقد ساير المشرع الجزائري بدوره ما قرره المعاهدة⁴ وهو ما نص عليه في المادة 281 من القانون البحري بقولها: " إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في

¹ - راجع: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد: (02)، ط 3، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 1998، ص 994 وما يليها.

² - إيهاب خضر عرفات الغازي، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير، تخصص الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية، غزة 2013/2012، ص 37-46.

³ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2001، ص 222 وما يليها.

⁴ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 68.

أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم"¹.

أمّا الحالة الثانية وهو التصادم المشتبه في سببه وهو الذي لا يمكن تعيين سببه بصورة أكيدة، فلا يمكن معرفة ما إذا كان سببه قوة قاهرة أو خطأ أحد الطرفين أو خطأ مشترك بينهما. ويعرف كذلك بأنه التصادم الذي لا يمكن نسبته إلى خطأ معين ومع ذلك لا يكون سببه قوة قاهرة فهناك شك في أسبابه. كما سميت هذه الحالة بحالة عدم التمكن من إثبات الخطأ. وذهب رأي إلى خطأ إلا أنه من غير الممكن معرفة مرتكب الخطأ². ولا يمكن تبين سببه على وجه التحقيق، فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعا إلى قوة قاهرة أو إلى خطأ أحد الرابنين، أو إلى خطأ مشترك.

وقد جمع المشرع البحري بين التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه في المادة 281 وطبق عليهما حكما واحدا نصت عليه المادة بقولها: " 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 إحداها راسية عند وقوع التصادم". و يؤخذ من هذا النص أن المشرع ألحق التصادم المشتبه في سببه بالتصادم القهري، ومن ثم يتحملة من أصابه. ويسري هذا الحكم كما تضيف المادة 282: " لا محل لإفتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار". ذلك بأن بعض التشريعات تقضي بأنه إذا كانت السفينة راسية وقت الحادث، فإن التصادم يفترض أنه وقع بخطأ ريان السفينة الأخرى السائرة، ولكن معاهدة التصادم هدمت هذه القرينة، ولم يأخذ بها المشرع الجزائري³.

المطلب الثاني: التصادم الناشئ عن خطأ من جانب واحد

تنص المادة من معاهدة بروكسل لسنة 1910 على ما يلي: " إذا حصل التصادم بسبب خطأ

إحدى السفن فتلزم السفينة التي ارتكبت ذلك الخطأ بتعويض الخسائر".

وتقضي هذه المادة أنه إذا وقع التصادم بخطأ من إحدى السفينتين وجب تعويض الضرر على من

ارتكب الخطأ. والخطأ المقصود هنا هو خطأ واجب الإثبات ولا محل لإفتراضه، إذ أن الفقرة الثانية من

¹ - المادة 281 من القانون البحري الجزائري.

² - هشام رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 243.

³ - محمود شحات، المرجع السابق، ص 75.

المادة السادسة من المعاهدة تقرر بأنه ليست هناك قرائن على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية. و الملاحظ أن الحديث عن خطأ السفينة هو من باب المجاز، فالسفينة شيء بلا إرادة حتى يمكن نسبة الخطأ إليها، والمقصود الحقيقي هو خطر يرتكبه إما يرتكبه مجهزة السفينة أو أحد تابعيه البريين أو البحريين. وخطأ المجهز يتخذ عادة صورة تقصيره في تجهيز أو في صيانة السفينة¹، ويسأل عن إهماله في التأكد من صلاحية السفينة للملاحة البحرية قبل إبحارها. وكذا يسأل مجهزة السفينة إذا وقع التصادم نتيجة خطأ ارتكبه المرشد، ولو كان الإرشاد إجباريا تنتفي معه حرية الريان في الاستعانة بالمرشد أو عدم الإستعانة به². وأما خطأ الريان أو البحارة فهو يتخذ إحدى صورتين:

1- مخالفة القواعد الدولية أو المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار لسنة 1972: هذه

القواعد وكما يظهر من تسميتها تهدف أساسا إلى محاولة تجنب التصادم بين السفن وذلك عن طريق تنظيمها لقواعد السير وبيانها للألوان والأشكال والإشارات الصوتية والضوئية، وسعيا منها في أن تكون هذه القواعد فعالة ومعتمدة لدى جميع الدول البحرية نصت هذه المعاهدة في قاعدتها الأولى فقرة "ب" و "ج" على وجوب أن تتطابق القواعد المحلية الخاصة التي تضعها الدول قدر الإمكان مع القواعد الدولية. وتتمثل هذه القواعد إجمالا والتي قد يكون عدم احترامها سببا في وقوع خطأ ينتج عنه تصادم فيما يلي:

- قواعد السير والمناورات.

- القواعد الخاصة بالألوان.

- القواعد الخاصة بالعلامات أو بالأشكال.

- القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والضوئية³.

2- الخطأ بسبب الإهمال: ويقصد هنا إهمال الإحتياطات اللازمة في الظروف الإستثنائية، أي القيام

بفعل أو الإمتناع عن فعل، مخالفا بذلك بما تمليه خبرة وحيلة البحار المتوسط العناية⁴، كما لو لم تقم السفينة بربط حبالها، أو تمر سفينة بسرعة مخلفة ورائها أمواج تكون سببا في إغراق سفينة أخرى صغيرة. كذلك يعتبر إهمالا عدم المراقبة الجيدة التي يقصد بها تتبع ومعرفة الأحداث التي تقع في منطقة الإبحار

¹ - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 609.

² - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 319.

³ - راجع: بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 72 وما يليها.

⁴ - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 610.

وهي تشمل كلا من المراقبة السمعية والبصرية وتتم عادة من قبل مراقب واحد فقط يكون مؤهلاً تأهيلاً جيداً وعلى علم تام بواجباته، ويظهر الإهمال في المراقبة بصفة خاصة في حالة البحار المفتوحة حيث يقل حرص المراقب ولا يتابع واجباته بصفة جيدة اعتقاداً منه أن المساحات الشاسعة من المياه تجعل احتمالات حدوث تصادم شبه معدومة¹.

ويكون الربان مسؤولاً إذا أثبت المدعي في دعوى التصادم حصول خطأ من الربان، ولا يكفي إثبات حصول الخطأ بل يجب إثبات أن هذا الخطأ هو السبب في حصول التصادم البحري، ووسيلة الإثبات هنا مطلقة وبجميع وسائل الإثبات خطية والبنية الشخصية على اعتبار أنها مبنية على وقائع مادية يجوز إثباتها بجميع وسائل الإثبات. ويمكن اللجوء إلى التقرير البحري ودفتر يومية السفينة. وللمحكمة كذلك سماع شهود التصادم والاستعانة بالخبرة الفنية لتحديد سبب التصادم وقيمة الأضرار الناجمة عنه².

ونجد أن المشرع الجزائري قد نص على التصادم بخطأ إحدى السفن في القانون البحري في المادة 277 منه على أنه: " إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ"³. وهو بذلك وافق ما جاءت به معاهدة بروكسل لسنة 1910. وعليه إذا ما وقع تصادم بسبب خطأ إحدى السفن فإن السفينة الصادمة هي من يقع على عاتقها تعويض الأضرار للسفينة المصدومة.

المطلب الثالث: التصادم الناشئ عن خطأ مشترك

وهذا التصادم يقصد به ذلك التصادم الذي يحدث نتيجة خطأ صدر من ربان أو أحد أفراد طاقم السفينتين التي وقع لهما الحادث⁴، كما يعتبر التصادم بخطأ مشترك ولو كان المتسبب فيه أكثر من سفينتين. كما لو ارتكبت كل من السفينة أ والسفينة ب خطأ إلا أنهما لم تصطدما وأن تلك الأخطاء ساهمت في حصول تصادم بين السفينة ب والسفينة ج التي ارتكبت خطأ أيضاً. فالتصادم بين السفينة ب والسفينة ج تصادم بخطأ مشترك. وقد يكون الخطأ المرتكب على درجة متساوية من الجسامه وقد يكون

¹ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 77.

² - حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، ط 1، دار الخليج، عمان 2015، ص 105.

³ - المادة 277 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 201.

بدرجة متفاوتة، إلا أنه يجب أن لكل من الخطأين أثر في حصول التصادم البحري حتى تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ المرتكب والتصادم الحاصل. وفي حالة التصادم بخطأ مشترك يكون هناك مجال لتوزيع المسؤولية عن الضرر بين السفن المتصادمة لذلك يلجأ كل طرف في دعوى التصادم إلى إسناد خطأ إلى الطرف الآخر ليلقي جزء من المسؤولية على تبعته¹.

وقبل التوقيع على معاهدة بروكسل لسنة 1910 تعددت الآراء والاتجاهات حول مسألة التعويض بين اتجاه رافض للتعويض في حال الخطأ المشترك وتتحمل كل سفينة لوحدها الخسارة، واتجاه ثان يقول بتطبيق قاعدة النسبية واقتسام الخسائر، وحرصا منها على إعطاء حل متكامل فقررت المعاهدة الجمع بين القاعدتين لتجعل إحداها المبدأ والأخرى الاستثناء، فالمبدأ هو تطبيق قاعدة النسبية، فتكون كل سفينة مسؤولة بنسبة جسامه الخطأ الذي ارتكبته، الاستثناء هو توزيع المسؤولية بالتساوي ويكون عند عدم إمكانية تحديد النسبة، هذا هو المقرر في المادة 01/04 من المعاهدة التي تقضي بأنه: " إذا كان الخطأ مشتركا تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فنقسم المسؤولية بالتساوي"².

وقد ساير المشرع الجزائري ما جاءت به معاهدة بروكسل حيث نص في مادته 278 على أنه: " إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأضرار التي ارتكبتها كل منها على أن المشرع بعد أن وضع ف صدر المادة مبدأ المسؤولية بنسبة جسامه الخطأ، عاد فنص على: " غير أنه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا للظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية"³.

وقد ينشأ عن التصادم بسبب الخطأ المشترك ضرر يصيب بضائع الشاحنين أو أمتعة المسافرين. وتقضي الفقرة الثانية من المادة 279 بأن مالكي السفينتين الداخليتين في التصادم يكونان مسؤولين بالتضامن قبل الغير. بيد أن التضامن لا يسلم من العيوب. ذلك أن الشاحن أو المسافر سيتجنب الرجوع على الناقل الذي تعاقده معه حتى لا يحتج في مواجهته بشرط الإعفاء من المسؤولية الوارد في سند الشحن أو في تذكرة السفر أو الإعفاء القانوني من المسؤولية، ويوجه دعواه إلى المجهز الآخر ويحصل منه على

¹ - راجع: هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيدة، المرجع السابق، ص 187 وما يليها.

² - راجع: بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 85 وما يليها.

³ - المادة 278 من القانون البحري الجزائري.

التعويض كاملاً، ثم يرجع الأخير على المجهز الناقل بنصيبه في التعويض فيفقد الناقل ميزة الإعفاء من المسؤولية. هذا إلى أن المجهز الذي يدفع التعويض كاملاً قد يصطدم بتحديد المسؤولية الذي يتمسك به المجهز الآخر¹.

ولذلك عنيت معاهدة التصادم وعلى منوالها القانون البحري بالنص على انتفاء التضامن بين المسؤولين بالنسبة إلى الغير في حالة الخطأ المشترك إذا تعلق الأمر بأضرار مادية تصيب السفن أو بضائع الشاحنين أو أمتعة الركاب والطاقم (م 4 فقرة 2 معاهدة)، ويلزم المتضرر بتقسيم مطالبته على المسؤولين، خلافاً لما تقضي به القواعد العامة². وبالتالي يتعين على المضرور أن يطالب كل مجهز على حدة بنسبة التعويض التي يتحملها من التعويض المستحق له، ولا يجوز له مطالبته بكامل هذا التعويض. أمّا في المسؤولية عن الأضرار البدنية إذا نتج عن التصادم البحري إصابة أحد الركاب أو البحارة بأضرار بدنية، ففي هذه الحالة يسأل مجهز كل سفينة تسببت في وقوع التصادم بالتضامن مع غيره من المسؤولين عن هذا التصادم. وتطبيقاً لذلك يحق للمضرور مطالبة أي مجهز بتعويض الضرر، بغض النظر عن نسبة الخطأ المنسوب إليه، على أنه يجوز للمجهز الذي دفع التعويض للمضرور الرجوع على سائر المسؤولين الآخرين بنسبة ما يتحملونه من نصيب في التعويض المدفوع³.

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 410.

² - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 78.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 321 وما يليها.

الفصل الثاني

دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

الفصل الثاني

دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

ينتج عن وقوع التصادم البحري أضرار مادية و بدنية و يترتب من جراءها مسؤوليات، والمسؤولية الناتجة هنا هي مسؤولية تقصيرية لانعدام علاقة تعاقدية بين السفينة الصادمة والمصدومة. فمؤكد أن المتضررين سيلجأون لرفع دعوى قضائية وهذه الدعوى قد تكون دعوى مدنية، كون أن المتضررين يتخذونها وسيلة للحصول على التعويض عن الأضرار التي لحقتهم. وقد تكون دعوى جنائية ضد الريان والطاغم أو أي شخص تسبب في حصول التصادم، وهذه الدعوى تخرج عن نطاق دراستنا.

كما أنه يمكن للأطراف اللجوء لعرض نزاعهم على التحكيم باعتباره آلية من آليات حل النزاع وكذا لما يوفره من مزايا كسرعة الفصل في النزاع.

وسنقوم في هذا الفصل بالحديث عن كيفية رفع الدعوى أمام القضاء في مبحث أول، ثم الحديث عن التحكيم في مبحث ثان، وفي المبحث الثالث تقادم الدعوى والتعويضات.

المبحث الأول

رفع الدعوى أمام القضاء

تثير الدعوى المدنية مشكلات قانونية عديدة مما تزعنا أمام إشكالات تتعلق بالإختصاص القضائي الدولي نظرا لوجود عنصر أجنبي واختلاف النظم القانونية لكل دولة، مما تطرح مسألة تنازع القوانين. فسعت الجهود الدولية لوضع حلول لها من أجل معالجة مختلف أحكامها تمثلت في شكل معاهدة بروكسل المتعلقة بالإختصاص المدني لسنة 1952.

لذا سنتطرق لكيفية تحديد المحكمة المختصة والقانون الواجب التطبيق على الدعوى في مطلب أول، ثم ننتقل إلى الدفع بعدم قبول الدعوى وتقادمها في مطلب ثان.

المطلب الأول: تعيين المحكمة المختصة

في سياق الحديث عن المحكمة المختصة في حسم النزاع المعروض بشأن التصادم البحري، لا بد من التذكير بأن القانون الدولي قبل وقوع حادثة "اللوتس" كان يخلو من بعض المواد التي تحدد الجهة القضائية التي ترفع أمامها دعوى التصادم وتعتبر قضية "اللوتس" الأساس الأول في التفكير لوضع قوانين دولية لتوحيد التشريعات الوطنية المختلفة¹.

ويشار في هذا الصدد إلى قضية سفينة "اللوتس" الفرنسية، وتتخلص أحداثها في حصول تصادم بأعالي البحار بينها وبين سفينة تركية لنقل الفحم، وتضررت السفينة التركية ماديا وبشرياً. وحينما رست السفينة الفرنسية في ميناء اسطنبول ألقّت السلطات التركية القبض على ربانها ومحاكمته أمام المحاكم التركية، وبعد عرض الموضوع على المحكمة الدائمة للعدل الدولي عام 1927، انتهت المحكمة إلى ما اتخذته تركيا لا يخالف القانون الدولي، وذلك لخلو هذا القانون من قاعدة تحدد الإختصاص القضائي بهذا الشأن².

ومنه تضافرت الجهود الدولية من أجل تنظيم مسألة الاختصاص المدني لدعاوى التصادم البحري، ولتدارك الفراغ الذي تركته معاهدة بروكسل لسنة 1910، وبتاريخ 10 ماي 1952 تم إبرام اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد الاختصاص المدني في دعاوى التصادم البحري والتي تضمنت نصوصاً منظمة للدعوى المدنية وكيفية رفعها والجهات المختصة.

إن معرفة المحكمة المختصة في الدعوى المدنية الناشئة عن التصادم ذو أهمية كبيرة، وذلك لأن هذه الدعوى تخضع في الغالب لمدد تقادم قصيرة يسقط بانتهائها حق إقامة الدعوى مما يستوجب معرفة المحكمة المختصة بنظر الدعوى بالسرعة الممكنة، كما أن مسألة الاختصاص القضائي الدولي تعتبر بصورة عامة مسألة أولية تسبق مشكلة تطبيق القانون كما أنها تلعب دوراً كبيراً في تعيين القانون الواجب التطبيق وذلك في الدعاوى التي يوجد فيها عنصر أجنبي، وأن القاضي عندما يبيث في مسألة اختصاص محكمة في نزاع يشتمل على عنصر أجنبي فإنه يستعين في ذلك بقواعد قانونية وطنية وإن القواعد

¹ - فراح عز الدين، المرجع السابق، ص 175.

² - طالب حسن موسى، القانون البحري، ط 1، دار الثقافة، عمان 2007، ص 190.

الوطنية التي تتعلق بتنازع الإختصاص القضائي الدولي تقتصر على تحديد اختصاص المحاكم الوطنية فقط، ولا تتدخل باختصاص المحاكم الأجنبية¹.

وعليه عندما يثبت الإختصاص القضائي في دعوى التصادم لمحاكم إحدى الدول، فإن معاهدة بروكسل لسنة 1952 تمنح الحق للمدعي رفع دعواه أمام إحدى المحاكم المنصوص عليها في مادتها الأولى في فقرتها الأولى بقولها: "يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم الذي يحدث بين السفن البحرية بعضها بعضاً أو بينها وبين مراكب الملاحة الداخلية أمام إحدى المحاكم الآتي بيانها وحسب:

(أ) أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله.

(ب) أمام محكمة المكان الذي أجرى فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذوناً به. أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه. والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو أي ضمان آخر.

(ج) أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ أو المرافئ أو في المياه الداخلية"².

و في حالة تعدد المدعون حيث يقع التصادم بين عدة سفن تنتمي لدول مختلفة ففي هاته الحالة فإن المحكمة المختصة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد نفس المدعى عليه وهي التي تقرر لها الاختصاص عملاً بأحكام المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1952، وهو ما تنص عليه المادة 03 في فقرتها الثانية من المعاهدة بقولها: " إذا تعدد المدعون جاز لكل واحد منهم رفع دعواه أمام المحكمة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه".

وعليه إذا وقع تصادم بحري فإن المدعي يمكن رفع دعواه أمام إحدى المحاكم السابق ذكرها، ولكن نشير إلى أنه لكي نستطيع تطبيق أحكام هذه المعاهدة يجب أن تكون المنشآت المتورطة في التصادم ترفع أعلام دول مصدقة على الاتفاقية وهو ما تنص عليه المادة 08 منها بقولها: " تسري أحكام هذه الإتفاقية على جميع ذوي الشأن عندما تكون السفن التي تشملها الدعوى تابعة جميعها للدول المتعاقدة".

¹ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف اخو أرشيدة، المرجع السابق، ص 274.

² - المادة 01 من معاهدة بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري.

وفي حالة ما إذا تعلق الأمر بدول غير منتمية للمعاهدة ففي هاته الحالة يمكن تطبيق هذه الأحكام على شرط المعاملة بالمثل، أما إذا كان ذوي الشأن ينتمون لنفس الدولة التي رفعت الدعوى أمام محكمتها فإن القانون الوطني لهذه الدولة هو الذي يطبق وهو ما نصت عليه المادة السابق ذكرها.

وقد نص المشرع الجزائري في القانون البحري على مسألة الاختصاص القضائي في دعوى التصادم في المادة 290 من القانون البحري: " يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية المذكورة فيما يلي:

أ- المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات استغلاله.

ب- المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه وذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز أو المكان الذي كان يمكن أ، يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا آخر.

ج- المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ وكذلك في المياه الداخلية.¹

ولقد أشار أيضا لمسألة الاختصاص في حالة وقوع تصادم بين عدة سفن في المادة 293 من القانون البحري بقولها: " في حالة وقوع تصادم تورطت فيه عدة سفن، تختص المحكمة التي رفع إليها النزاع تطبيقا لأحكام المادة 290 أعلاه، بالحكم في جميع الدعاوى المرفوعة عن الحادث نفسه"².

ففي هذه الحالة تختص المحكمة التي سبق ورفعت إليها الدعوى من الحادث نفسه. ونشير إلى أنه يجوز للأطراف الاتفاق على رفع دعواهم أمام أي محكمة يختارونها أو عرضها على التحكيم، وهو ما نصت عليه المعاهدة في مادتها الثانية بقولها: " لا تخل أحكام المادة الأولى بأي حال من الأحوال بحق الخصوم في رفع دعوى أمام أي محكمة يكونون قد اتفقوا عليها فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم".
فيمكن للأشخاص الإتفاق فيما بينهم على محكمة يرونها مناسبة لعرض النزاع أمامها، أو الإتفاق على عرض مسائل التصادم على التحكيم يتم بعد وقوع الحادث إذ لا نتصور الإتفاق مسبقا على ذلك كونه لا يمكن التنبؤ بوقوع الحادث وبذلك نكون أمام مشاركة التحكيم.

¹ - المادة 290 من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 293 من القانون البحري الجزائري.

وقد ساير المشرع الجزائري المعاهدة في ذلك إذ نص في المادة 291 من القانون البحري على: " إن أحكام المادة 290 أعلاه لا تمس حق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع دعوى بسبب تصادم السفن في البحار أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك بينهم أو في عرضها على التحكيم."¹.

المطلب الثاني: تعيين القانون الواجب التطبيق

لا تثار مسألة القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري وذلك عندما يحصل التصادم بين دول تنتمي إلى دول منضمة إلى اتفاقية بروكسل، إذ أن هذه الإتفاقية تكفلت بتعيين القانون الواجب التطبيق ولكن المشكلة تبقى قائمة عندما يحصل التصادم بين سفينتين أو أكثر، إحداهما تنتمي إلى دولة غير منضمة إلى الاتفاقية المذكورة. إذ تظهر أهمية تعيين القانون الواجب التطبيق على الواقعة لغرض تحديد مدى المسؤولية وبيان مقدار وكيفية التعويض والجهة التي تتحملة خاصة إذا كان الخطأ مشترك أو كان التصادم لأسباب غير معروفة²، وهنا نميز بين حالتين:

الفرع الأول: التصادم الواقع في المياه الإقليمية

كثيرا ما يحدث تنازع القوانين عندما يحصل التصادم في المياه الإقليمية لدولة ما بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة، وتثير الكثير من المصاعب عند البحث عن القانون الواجب التطبيق. وقد اختلفت الآراء في هذه المسألة:

أولاً: تطبيق القانون الوطني

وهذا هو المبدأ المقرر في تشريع وقضاء الكثير من الدول، حيث يتم إخضاع كل تصادم واقع في المياه الإقليمية لقانون الدولة التي تتبعها تلك المياه، وما ذلك في الحقيقة سوى تطبيق للقاعدة العامة في مجال المسؤولية التقصيرية التي تقضي بإخضاع الفعل الضار لمكان حدوثه، فالمياه الإقليمية تعتبر جزءا

¹ - المادة 291 من القانون البحري الجزائري.

² - علاء عمر محمد: "الدعوى المدنية في التصادم البحري - دراسة مقارنة-"، مجلة جامعة بابل، جامعة البصرة، المجلد: (18)، العدد: (01)، العراق 2010، ص 10.

من إقليم الدولة ووقوع فغل ضار في هذه المياه يعني وقوع هذا الفعل في إقليم الدولة الساحلية، وبالتالي إختصاص قانونها في حكم العلاقة محل النزاع¹.

ومن الضروري الإشارة إلى أن المبدأ الذي يقضي بتطبيق قانون الدولة التي حصل فيها التصادم القائمة على أساس المسؤولية التقصيرية، ولا يشمل الدعاوى على أساس المسؤولية العقدية، كالدعوى التي يقيمها الشاحن على الناقل فهذه تخضع في الغالب لقانون الإقليم الذي أبرم فيه العقد وليس لقانون الإقليم الذي حصل فيه التصادم².

ومثل هذا الحل درج عليه القضاء الانجليزي منذ منتصف القرن 19، ففي حكم قديم يرجع إلى سنة 1876 فصلت محكمة الاستئناف الأيرالية في دعوى تصادم وقع في ميناء اسباني طبقاً للأحكام المقررة في القانون الإسباني رغم أن كل أطراف النزاع كانوا يحملون الجنسية الانجليزية. نفس الموقف اعتمدهت المحكمة الأيرالية وأيدته محكمة الاستئناف في حكم آخر صادر بتاريخ 1887/12/05 حيث جاء فيه أنه ما دام أن التصادم وقع في المياه الإقليمية لدولة أجنبية فإن قانون هذه الدولة هو الذي يكون واجب التطبيق. ويميل القضاء الفرنسي بدوره مؤيداً في ذلك من قبل غالبية الفقه، إلى تطبيق القانون المحلي على التصادم الواقع في المياه الإقليمية، حيث يتم تطبيق القانون الفرنسي على كل تصادم يحدث في الموانئ أو المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، سواء كانت السفن المعنية فرنسية أو أجنبية، وحتى لو كانت تحمل تلك السفن أعلاماً مشتركة³.

ومما سبق ذكره نجد أن الراجح عند القضاء والفقه هو تطبيق القانون المحلي على دعاوى التصادم البحري التي تقع في إقليم تلك الدولة بغض النظر عما إذا كانت السفن المتصادمة ترفع علم الدولة صاحبة الإقليم أم لا. بل أنه قد يطبق أيضاً حتى لو كانت السفن المتصادمة ترفع علماً مشتركاً، وهو الرأي المتبع في العديد من الدول ونلمس ذلك أحكامها القضائية الصادرة عنها مثل ما ذكرنا في فرنسا والقضاء الإنجليزي.

وعلى الرغم من وجهة هذا الرأي إلا أنّ النقد الموجه إليه هو وجوب استثناء حالة التصادم الحاصل بين سفينتين تحملان نفس العلم، إذ أنّ من الأفضل تطبيق قانون العلم المشترك، وذلك لأتّه

¹ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 222.

² - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 294.

³ - راجع: بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 222 وما يليها.

الأكثر ارتباطا بأطراف العلاقة من القانون الوطني ومع ذلك فأغلبية الدول أخذت بتطبيق القانون الوطني حتى لو كانت السفن المتصادمة تنتمي إلى دولة واحدة.

ثانيا: تطبيق قانون العلم المشترك

يميل قضاء بعض الدول البحرية إلى الخروج عن قاعدة القانون المحلي في كل مرة تتحد فيها أعلام السفن المتصادمة، حيث يتم تطبيق قانون الدولة التي تحمل السفن علمها، هذا ما ذهب إليه القضاء النرويجي مثلا حيث أخضعت المحكمة العليا النرويجية تصادما بين سفينتين نرويجيتين في نهر إنجليري للقانون النرويجي¹.

ويسود هذا الاتجاه في القضاء الألماني بصفة خاصة، ففي حكم للمحكمة العليا الألمانية طبقت المحكمة القانون الألماني على التصادم البحري الذي وقع في مياه إقليمية أجنبية بين سفينتين ترفع كل منهما العلم الألماني. وقد أيدت بهذا الحكم اتجاها قويا قد ظهر بوضوح في القضاء الألماني من قبل. على أن تطبيق قانون العلم المشترك على التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية الأجنبية على هذا النحو لم يستبعد الرجوع إلى القانون المحلي بصفة مطلقة. فقد أكد القضاء الألماني أن القانون المحلي هو الذي يتعين الرجوع إليه في جميع الأحوال بالنسبة للقواعد الخاصة بتنظيم مرور السفن والأحكام الخاصة بمنع التصادم التي قررتها الدولة التي وقع التصادم في مياهها الإقليمية.

وقد ذهب جانب من الفقه إلى حد القول بأن تطبيق قانون العلم المشترك في الفرض الخاص بالتصادم البحري بصفة خاصة يعد إعمالا لقاعدة إسناد موحدة تضمنتها المادة 12 من معاهدة بروكسل لعام 1910 في الفروض التي تدخل فيها علاقة المسؤولية في نطاق تطبيق المعاهدة، وذلك فيما لو كان قانون العلم المشترك هو قانون الجنسية المشتركة لذوي الشأن في نفس الوقت.

إلا أن هذا الاتجاه واجه نقدا كبيرا من جانب الفقه السائد كونه في مجال التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية على وجه الخصوص، فليس من المنطق في نظر في هذا الرأي أن نتجاهل مبدأ تطبيق القانون المحلي بما يقوم عليه من أسس قانونية صلبة لمجرد تحقق اعتبارات عارضة هي تصادف أن تكون كل من السفينتين المتصادمتين تحملان علم دولة واحدة².

¹ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 224.

² - راجع: هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 126 وما يليها.

أما القول بأن معاهدة بروكسل قد تضمنت قاعدة إسناد موحدة تقضي بتطبيق قانون العلم المشترك، فإن الأساس الذي تقوم عليه تفسير المادة 12 خاطئ¹.

ومهما تكن التبريرات فإن أهم ما يمكن ملاحظته حول هذه الأحكام هو أنها وإن كانت قد طبقت قانون العلم المشترك، فإن ذلك في الحقيقة يقترن في نفس الوقت بقانون القاضي، وهو ما يجعلنا نتساءل بحق هل تطبيق قانون العلم المشترك هو الغاية أم أنه مجرد وسيلة للوصول إلى تطبيق القانون الوطني وهو سؤال الإجابة عنه تقتضي صدور حكم حول تصادم يقع بين سفينتين تحملان أعلاما مشتركة ويرفع النزاع أمام قضاء دولة لا تنتمي إليها تلك السفن. وإذا كان هذا هو الوضع في القضاء، فإن الفقه في غالبته يرفض فكرة التخلي عن القانون المحلي وتطبيق قانون العلم المشترك بصفة مجردة، إذ ليس في ذلك أي أسس قانونية صلبة وإنما فقط استجابة لاعتبارات عارضة وهي تصادف كون كل من السفن المتصادمة تحمل نفس العلم، ومنه يبقى الحل الأفضل هو تطبيق قانون العلم المشترك فقط في حالة كونه هو أيضا قانون القاضي².

ثالثا: تطبيق قانون القاضي

لقد وجد الاتجاه المناادي بتطبيق قانون القاضي في مجال المسؤولية التقصيرية صدى له في بعض المحاكم وذلك بخصوص المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية.

ونجد في ألمانيا تطبيقات لقانون القاضي في أحكام المسؤولية عن التصادم البحري، أين ترجع جذور تطبيق قانون القاضي إلى سنة 1886، حيث قررت محكمة الإمبراطورية الألمانية في حكم لها صادر بتاريخ 12 جويلية من نفس السنة، بخصوص تصادم وقع بين سفينة ألمانية وأخرى انجليزية في المياه الهولندية، أن القانون الألماني هو الواجب التطبيق ولا مجال للبحث عن الحل وفقا للقانون الهولندي، وقد عللت المحكمة ذلك بالقول أن نية المشرع الألماني كانت تتجه إلى تطبيق القانون الألماني على المجهزين الألمان. ويكون بالتالي من غير المقبول استبعاد القانون الألماني لفائدة قانون أجنبي أحكامه مختلفة. والحقيقة أن الغرض من تطبيق القانون الألماني في هذه القضية كان واضحا، فهذا الأخير أحكامه لم تكن تقر بمسؤولية المجهز عن التصادم الحاصل بخطأ المرشد بخلاف القانون

¹ - راجع: هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 126 وما يليها.

² - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 224 وما يليها.

الهولندي، وكان تطبيق هذا الأخير سيؤدي إلى قيام مسؤولية السفينة الألمانية الصادمة التي كانت تحت قيادة مرشد إجباري¹.

وفي إنجلترا ورغم أنّ المبدأ هو تطبيق القانون المحلي، فإنه مع ذلك نجد ميلا لهذا القضاء نحو تطبيق القانون الإنجليزي وهو ما ظهر في قضية (The orlik) التي فصلت فيها المحكمة العليا الإنجليزية سنة 1964 حيث أخضعت هذه الأخيرة التصادم الواقع بين سفينة سويدية وأخرى تشيكوسلوفاكية في المياه الألمانية للقانون الإنجليزي ليس فقط بخصوص المسؤولية المترتبة، بل حتى فيما يتعلق بمرور السفن رغم أنه كانت هناك قواعد خاصة بالملاحة في النهر الألماني.

أما في فرنسا فرغم استقرار القضاء هناك مؤيدا من قبل غالبية الفقه على تطبيق القانون المحلي في كل الأحوال، فإن ذلك لم يمنع بعض المحاكم من محاولة الخروج عن المبدأ لفائدة قانون القاضي، بل إن هذا الأخير هو الذي ساد عند بعض قضاة الموضوع في النصف الثاني من القرن 19. ونجد حكم محكمة Rouen الصادر في 1886/06/02 ما يدعم ذلك حيث قضت هذه الأخيرة بخصوص تصادم وقع في Lisbonne (البرتغال) بأن الأجنبي الذي يقاضي فرنسيا أمام محكمة فرنسية على أساس المادة 15 من القانون المدني الفرنسي ليس له سوى تطبيق القانون الفرنسي².

ومن خلال استقرائنا لهذه الأحكام القضائية التي فصلت تطبيق قانون القاضي، نجد أن تطبيق قانون القاضي يرجع لعدة أسباب أولها احتواء العلاقة القانونية على عنصر وطني حيث يكون طرفا في النزاع المعروض على القضاء، ومنه نوليه دولته حماية ولا تعرضه للالتزامات قانونية غير منصوص عليها في قانونه الوطني. والسبب الثاني هو فكرة النظام العام حيث يتم تطبيق قانون القاضي بحجة أن أحكامه هي من صميم النظام العام ولا يمكن مخالفتها. أما السبب الثالث فهو صعوبة الوقوف على مضمون القانون الأجنبي من حيث اثباته ومشقة البحث عن مضمونه وعدم العلم بأحكامه فيفضل القاضي تطبيق قانونه الوطني الذي هو على به بأحكامه ويسهل التوصل إلى أحكامه.

ومع هذا فإن هذا الاتجاه أيضا لم يسلم من الانتقاد كسابقه، وللاعتبارات السابق ذكرها لم يتوانى الفقه في رفض القول بتطبيق قانون القاضي على التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية.

¹ - أنظر: بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 225.

² - بن عصمان جمال، المرجع نفسه، ص 226 وما يليها.

وبعد استعراض الآراء الفقهية المختلفة وتتبع ما أخذت به بعض الدول في أحكامها القضائية نشير إلى المشرع الجزائري قد تعرض لهذه المسألة في المادة 287 من القانون البحري والتي جاء فيها:

" تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار:

أ- للقانون البحري إذا كان حاصلًا في المياه الإقليمية الجزائرية.

ب- لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر.

ج- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفينة المصدومة ترفع نفس الراية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم"¹.

ويلاحظ من خلال هذا النص أن المشرع اعتمد في مجال التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية قاعدة القانون المحلي وهو ما تضمنته الفقرة (أ) من المادة 287، فمتى وقع التصادم البحري في المياه الإقليمية الجزائرية فإن القانون الجزائري هو الواجب التطبيق. بحيث أن كل تصادم يقع يخضع للدولة التي تتبعها تلك المياه. وعليه إذا وقع تصادم في مياه إقليمية أجنبية فإن الإختصاص سيؤول لقانون الدولة التي تتبعها تلك المياه، هذا هو الأصل. ثم أورد المشرع استثناءً في الفقرة (ج) حيث أنه يؤول الإختصاص لقانون العلم المشترك إذا كانت السفن تحمل نفس الراية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم سواء وقع في المياه الإقليمية أو في عرض البحر. فلو أن سفينتين أجنبيتين تحملان نفس الراية حصل بينهما تصادم في المياه الإقليمية الجزائرية فإن الإختصاص لا يكون للقانون الجزائري، إنما يؤول للدولة التي يحملان رايتهما.

الفرع الثاني: التصادم الواقع في أعالي البحار

يدعونا موضوع التصادم البحري الواقع في أعالي البحار للبحث عن مسألة وقوع التصادم في مياه لا تنتمي لسلطان أي دولة وعليه عدم خضوعها لقانون يحكمها. لذلك فمسألة تنازع القوانين تكون في هذه الحالة أكثر تعقيداً من سابقتها حيث يصعب تحديد القانون الواجب التطبيق خاصة مع اختلاف حالات التصادم فقد يكون بين سفن ترفع علم دولة واحدة أو سفن ترفع أعلام دولة مختلفة، وهذه الأخيرة قد تكون منضمة أو غير منضمة لاتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بتوحيد قواعد الإختصاص المدني

¹ - المادة 287 من القانون البحري الجزائري.

للتصادم البحري. ومع تعدد هذه المسائل التي تطرح أشكال تحديد القانون الواجب التطبيق تعددت الآراء الفقهية لمحاولة إيجاد حلول لها وسنتولى عرضها وتحديد مضمون كل منها.

أولاً: تطبيق القانون البحري العام

يقصد بالقانون البحري العام مجموعه العادات والأعراف البحرية التي استقر العمل بها في مختلف الدول حتى أصبحت ذات صفة دولية. وقواعد هذا القانون هي التي تحكم المسؤولية المترتبة على الفعل الضار الحادث في عرض البحر كنتيجة لعدم سريان قانون دولة معينة في أعالي البحار. فكأن القانون البحري العام ينطبق في هذه الحالة بوصفه القانون المحلي، أي قانون المكان الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام¹.

غير أنه ردّ على هذا الإتجاه بالقول أن الفكرة الأساسية التي يرتكز عليها مبنية على أساس خاطئ، إذ في حقيقة الأمر ليس هناك ما يشير إلى وجود قانون بحري عام، بل كل ما هنالك هو بعض القواعد المشتركة السائدة عند الدول البحرية ووجودها لا يعني غياب اختلاف القوانين وتنازع فيما بينها. ثم إنه تلك المبادئ التي نادى بها الفقه واعتبرها قانوناً للشعوب أو قانوناً مشتركاً للأمم البحرية تبقى عبارة عن أفكار غامضة وشاسعة تحديد مفهومها يبقى أمراً ضرورياً، وهذا ما لم يفعله الفقه المؤيد لهذا الإتجاه. وأخيراً فإن واقع الحال يثبت أن المحاكم التي اعتنقت هذا الاتجاه انتهت في النهاية إلى تطبيق قانونها على أساس من القول بأنه قائم على فكرة القانون البحري العام، وهذا يعني أن الفكرة الأخيرة ما هي في النهاية إلا ستار وواجهة يخفي وراءها مبدأ آخر هو حل النزاع طبقاً لقانون القاضي².

ثانياً: تطبيق قانون القاضي

ذهب بعض الشراح إلى القول أن قانون القاضي المعروف عليه النزاع هو الذي يطبق على النزاع، وهذا الحل ما هو إلا حل عملي يؤخذ به في حالة عدم وجود حل أفضل، وأهم ما قيل في تبرير هذا الرأي أنه يدفع عن القاضي الحيرة الناشئة عن عدم وجود قانون واجب التطبيق على هذه الحالة كما أن القاضي عندما يطبق قانونه إنما يطبق القانون الملم به أكثر من بقية القوانين الأخرى³.

¹ - هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 148 وما يليها.

² - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 232.

³ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 301.

ومن جهة أخرى فإن هذا الحل يتفق مع اعتبارات العدالة لأن أحد الخصوم على الأقل، وهو

المدعي، قد ارتضى تطبيق هذا القانون. ذلك أن رفع النزاع أمام محكمة معينة يستفاد منه الرضاء الضمني بتطبيق قانون هذه المحكمة. بل وقد ذهب البعض إلى حد القول بأن مؤدى التصادم الواقع بين سفينتين في عرض البحر أن ينشأ نوع من العقد أو شبه العقد القضائي بين الطرفين يلتزم المدعى عليه بمقتضاه بقبول اختصاص المحكمة التي يرفع المدعي أمامها الدعوى. كما يلتزم بقبول تطبيق قانون الدولة التي تتبعها هذه المحكمة¹.

وقد أخذت بعض التشريعات بهذا المبدأ كالقانون الانجليزي، فقد نصت المادة 503 من قانون التجارة البحرية لسنة 1894 على إخضاع مسؤولية تجهزي السفن المتصادمة إلى القانون الانجليزي في الحالات التي تختص فيها المحاكم الانجليزية بنظر الدعوى، سواء كانت كلتا السفينتين المتصادمتين بريطانيتين أو كلتاهما أجنبيتين أو كانت إحدهما فقط انجليزية وسواء وقع التصادم في المياه الانجليزية أو في أعالي البحار أو في مياه إقليمية أجنبية.

كما استقر الفقه الانجليزي على هذا المبدأ، ففي قضية (The Leon) وهي حادثة تصادم وقعت في عرض البحر بين سفينة انجليزية وأخرى اسبانية بخطأ من السفينة الإسبانية، دفع المجهز الإسباني أمام المحكمة الأدميرالية بأن القانون الإسباني لا يعترف بمسؤولية المجهز عن أخطاء الريان أو البحارة إلا أن المحكمة الأدميرالية رفضت هذا الدفع وطبقت القانون الانجليزي الذي ينص على مسؤولية المجهز عن أخطاء الريان أو البحارة التابعين له. وأخذت بهذا المبدأ بعض المحاكم الفرنسية أيضا².

ولم يسلم هذا المبدأ من الانتقاد كسابقه، ومن الانتقادات الموجهة له أن حجة علم القاضي بالقانون الوطني لا يمكن قبوله لأن من واجبه اختيار القانون الأولى بالتطبيق على النزاع من قانون القاضي وملزم بالبحث عن مضمون القانون الأجنبي أسوة بقانونه.

كما أن الأخذ بالقبول الضمني أو افتراض وجود عقد قضائي بين أطراف الدعوى يتضمن قبولهما تحكيم القواعد الموضوعية في قانون القاضي الذي ينظر الدعوى، بينما الفصل في الدعوى يتطلب الفصل بالإختصاص، وإذا كان الاختصاص غير متنازع فيه طبق القاضي قانونه الذي قد تشير عليه قاعدة

¹ - هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 150 وما يليها.

² - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 301 وما يليها.

الإسناد بتطبيق قانون آخر وبذلك لا يخضع لرغبة واتفاق أطراف النزاع . وتم الرد على هذا الاتجاه أيضا بأن قانون القاضي قد يحتوي على قواعد قانونية قد وضعت لحماية مواطنيه¹.

وما يمكن أخذه على تطبيق قانون القاضي هو فتحه باب التحايل، فحين يلجأ المتضرر إلى محكمة دولة معينة خاصة في الأحوال التي تكون له إمكانية الاختيار بين محاكم عدة دول، يكون هذا الأخير قد اختار سلفا القانون الذي سيخضع له النزاع، وما دام الأمر كذلك فإن المؤكد سيختار قضاء دولة قانونها يخدم مصالحه، وهذه النتيجة هي التي جعلت بعض الشراح ينبذون صراحة فكرة تطبيق قانون القاضي في حالة التصادم الواقع في أعالي البحار.

ورغم كل الانتقادات الموجهة فلقد أصر الكثير من الفقهاء على تطبيق قانون القاضي في حالة التصادم الواقع في أعالي البحار مستنديين هذه المرة على فكرة الاختصاص الاحتياطي لهذا القانون، مع اعترافهم بأن تطبيق قانون القاضي لا يخلو من نقائص منها كما رأينا فتح باب التحايل وإمكانية التوصل إلى حل مرضي².

ثالثا: تطبيق قانون العلم

ذهب جانب من الفقه إلى القول بتطبيق قانون الدولة التي تحمل السفينة رايتها على التصادم الواقع في أعالي البحار وهو يعتبر أكثر الحلول ملائمة لطبيعة النزاع في شأن المسؤولية عن حوادث السفن. وهذا الحل لا يثير أي إشكال في حالة اتحاد علم كل من السفينتين المتصادمتين، إذ يتعين تطبيق العلم المشترك في مثل هذا الفرض. وهذا القول هو محل إجماع كافة الشراح كما يأخذ به القضاء في كافة دول العالم.

لكن في الواقع نجد أن أغلب حالات التصادم لا تقع بين سفن تحمل أعلاما مشتركة، بل تقع بين سفن تحمل أعلاما مختلفة ومنه يثور الخلاف أي قانون يتم تطبيقه هل هو قانون السفينة الصادمة أو المصدومة؟ أو تطبيق كلاهما أم أنه يعطى الحق للمضروب في اختيار القانون الأنسب له؟ وهذا ما سنتعرض له فيما يأتي:

¹ - علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 13.

² - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 240.

1- تطبيق قانون علم السفينة الصادمة

يرى هذا الاتجاه أن أكثر الحلول ملائمة لطبيعة المسؤولية المترتبة على التصادم البحري الواقع في البحار العامة عند اختلاف علم السفينتين المتصادمتين هو تطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ.

وهذا أمر في رأيهم يتماشى مع المبدأ الأساسي الذي تقوم عليه فكرة اختيار قانون العلم في حالة التصادم في أعالي البحار، إذ المقرر أن كل من ارتكب خطأ عليه أن يتحمل نتائج هذا الخطأ ويجب أن يكون ذلك وفقا لقانونه لا طبقا لقانون آخر لأن الخطأ لا وجود له إلا بالشروط والنتائج المقررة في قانون التي مرتكب الخطأ وهي هنا السفينة الصادمة، إذ هو القانون الوحيد الذي عليها أن تكون على علم به. وبمعنى آخر وجود سفينة في أعالي البحار يجعلها لا تخضع لأي سيادة سوى الدولة التي ترفع علمها ولا تلتزم إلا بما هو مقرر في قانون هذه الدولة، وبالتالي لا يمكن مؤاخذة المخطئ إلا في حدود هذا القانون¹.

وقد أخذ القضاء الفرنسي في أغلب أحكامه بهذا الرأي فقد حصل تصادم بين السفينة الانجليزية (Appollo) والسفينة الفرنسية (precurseur) في البحر العام بخطأ من السفينة الانجليزية، وعرضت الدعوى أمام محكمة (Brest) الفرنسية حينها طلب مجهزا السفينة الانجليزية تحديد مسؤوليتهم عن التعويض بترك السفينة والأجرة استنادا إلى المادة (216) من القانون التجاري الفرنسي، إلا أن المحكمة رفضت هذا الطلب وطبقت القانون الانجليزي. ومع ذلك فقد اشترطت المحاكم الفرنسية للأخذ بهذا الرأي أن لا يكون في هذا القانون ما يخالف حسن الآداب والنظام العام².

ومن الانتقادات التي وجهت إلى المبدأ الذي يقضي بتطبيق قانون السفينة التي سببت التصادم، هو أن هذا القانون قد يعطي للمتضرر حقوقا لا يعطيها له قانون دولته، لذلك يرى أصحاب هذا الانتقاد أنه يجب أن يطبق على المدعى عليه القانون الأصلح له، فإذا كان قانون المدعى عليه هو الأصلح له طبق عليه هذا القانون وإذا لم يكن كذلك طبق عليه قانون المدعي. إلا أن هذا الحل أيضا معرض للانتقاد لأن

¹ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 236.

² - علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 13.

قانون المدعي قد يكون في صالح المدعى عليه في بعض النقاط، وفي غير صالحه في نقاط أخرى، وكذلك الحال بالنسبة لقانون المدعى عليه ولا يمكن تجزئة أي من القانونين¹.

2- تطبيق قانون علم السفينة المصدومة

على عكس الاتجاه السابق يتجه بعض الشراح إلى تطبيق قانون علم السفينة التي لحقها الضرر في شأن المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري الواقع في البحار العامة. وقد أشرنا إلى أن هذا الاتجاه يستند إلى كون كون أحكام المسؤولية التقصيرية بصفة عامة ترمي أساسا إلى حماية الدائن المضرور².

حيث يجب أن نضع بعين الاعتبار فكرة أننا لسنا أمام عقد مدني أين تكون مصالح الدائن عادة هي الراجحة، بل يتعلق الأمر يتعلق بالتزام تقصيري يجب فيه حماية الضحية وهو ما يتم الوصول إليه عن طريق تطبيق قانون السفينة المصدومة باعتبارها الضحية على أساس أنها تتوقع تعويضا مثلما هو مقرر في هذا القانون³.

إلا أنه من مساوئ هذا المبدأ أنه يجعل مسؤولية المجهز خاضعة لقانون غير معروف له مقدما، كما أن هذا المبدأ لا سند له في القانون بل بالعكس أن المدين هو أحق بالرعاية من الدائن⁴. ورغم قيام هذا الاتجاه على فكرة سليمة مفادها اتجاه أحكام المسؤولية إلى حماية المضرور، إلا أن ذلك قد لا يتحقق في نطاق العلاقات الدولية الخاصة، إذ من الممكن أن يكون تطبيق قانون السفينة المصدومة لا يحقق حماية كافية للمضرور مقارنة بقانون السفينة الصادمة ويكون هو الأفضل والأكثر حماية له وهذه حالة يمكن حدوثها بلا شك.

¹ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص 307.

² - هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 162.

³ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 236.

⁴ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص 305.

3- تطبيق كلا القانونين

ويقوم هذا الاتجاه على فكرة مفادها أنه في حالة التصادم بين سفن تحمل أعلاما مختلفة في أعالي البحار، فإنه يتم تطبيق قانون كليهما. فهنا لا يتم تفضيل قانون على الآخر بل يتم تطبيق كلاهما إما تطبيقا جامعا أو موزعا. وهذا الاتجاه يلجأ إليه كثيرا في حالة وقوع التصادم بخطأ مشترك.

ويميل بعض الفقهاء للتطبيق الجامع، بحيث لا تقوم المسؤولية إلا إذا توافرت شروطها وفقا لما هو مقرر في قانون كل من الدول التي ترفع السفن أعلامها. ويعاب على هذه الطريقة ترجيحها لمصلحة السفينة مرتكبة الخطأ، إذ القول بوجود توفر شروط المسؤولية في كلا القانونين قد يؤدي إلى عدم مسائلة مالك أو مجهز هذه الأخيرة وذلك في حالة عدم تحقق أركان المسؤولية في أحد القانونين¹. وفضل جانب آخر من شراح القانون تطبيق قانون كل من العلمين تطبيقا موزعا بحيث تتحدد مسؤولية مالك أو مجهز كل سفينة وفقا لقانون الدولة التي ترفع سفينته علمها، وذلك فيما لو وقع التصادم بخطأ مشترك. على أن هذا الرأي لم يسلم بدوره من النقد. فبالإضافة إلى ما يترتب عليه من تجزئة لأحكام المسؤولية وهو ما يثير صعوبات عملية من العسير تلافيها، فقد أكد البعض بحق أن التطبيق الموزع لكل من قانون علم السفينة التي أخطأت وقانون علم السفينة التي لحقها الضرر يخل بالمساواة المتطلبة في معاملة كل من السفينتين المتصادمتين بخطأ مشترك. ولا يتأتى تحقيق هذه المساواة في المعاملة إلا عن طريق تطبيق قانون واحد².

4- تطبيق القانون الأصلح للمضروب

ومضمون هذا الاتجاه أنه يعطي الحق للمضروب في اختيار القانون الأصلح له والذي يحقق له أكثر منفعة.

ولقد أخذ بهذا الرأي القضاء الألماني في بعض أحكامه، إذ أعطى للمضروب حق اختيار القانون الأكثر تحقيقا لمصالحه، ومع ذلك فإن هذا الحل منتقد أيضا لأنه قد يكون قانون المدعي يحوي نقاط في

¹ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 238.

² - هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 164 وما يليها.

صالح المدعى عليه، وفي نقاط أخرى لغير صالحه، وكذلك الحال في قانون المدعى عليه، وبالتالي لا يمكن تجزئة أي من القانونين¹.

بناء على ما سبق ذكره نجد أن الفقه لم يستطع الوقوف على رأي واحد لتحديد القانون الواجب التطبيق على التصادم البحري الواقع في أعالي البحار. خاصة مع اختلاف حالات التصادم فأحيانا يكون بين سفن تحمل نفس العلم وهذا لا تثير إشكالا في تحديد القانون الواجب التطبيق حيث يتم تطبيق قانون الدولة التي تنتمي إليها السفينتين.

أما في حالة وقوع التصادم بين سفن تحمل أعلاما مختلفة، فإذا كانت سفن هذه الدول تنتمي لدول موقعة على معاهدة بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني فإن أحكام المعاهدة هي التي تسري. أما إذا كانت السفن تنتمي لدول غير منضمة للمعاهدة فهنا يثور الإشكال حول القانون الواجب التطبيق هل هو قانون القاضي أم قانون إحدى الدولتين حيث أن كل طرف سينحاز لقانون دولته أو القانون الذي يوفر له أكثر حماية وحاول كل جانب الانحياز لرأيه وإعطاء المبررات التي تؤكد. ونرى من جانبنا أنه من الأفضل الأخذ بالرأي القائل بالرجوع لقانون القاضي ورغم أنه لا يخلو من العيوب، إلا أنه يسهل على القاضي مهمة الفصل في النزاع كونه يعلم مضمون قانونه ولا يبحث عن مضمون قانون آخر، كما أن المدعي عند رفع دعواه أمام قانون القاضي وقدم المدعى عليه لمتابعة الإجراءات يعني ذلك وجود رضا ضمني به.

وعند المشرع الجزائري فقد كانت موقفه واضحا من خلال الفقرتين (ب) و(ج) من المادة 287 التي تنص على: " تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار:

ب- لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر.

ج- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية بصرف

النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم"².

¹ - علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 14.

² - المادة 287 من القانون البحري الجزائري.

ويظهر من الفقرتين أن القانون الواجب التطبيق في حالة التصادم الواقع في أعالي البحار هو قانون المحكمة المختصة أي قانون القاضي، وهو بذلك أخذ الرأي الراجح عند الفقه. ويكون في حالة التصادم بين سفن تحمل أعلاما مختلفة، وهو ما تضمنته الفقرة (ب).

أما في حالة وقوع التصادم بين سفن تحمل علم نفس الدولة فبطبيعة الحال فإن القانون الدولي الذي تنتمي إليه السفينتين هو الواجب التطبيق وهو ما تضمنته الفقرة (ج).

إذا فتديد القانون المطبق متوقف على مدى اتحاد علم السفن المتصادمة من عدمه ومنه، فإذا كان الأمر يتعلق بتصادم حدث بين سفن تحمل أعلاما مشتركة كان قانون الدولة التي تنتمي إليه السفن هو الواجب التطبيق، أما إذا اختلفت الأعلام فيتم تطبيق قانون القاضي.

المبحث الثاني

اللجوء إلى التحكيم البحري

التحكيم البحري نظام قانوني أساسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية. وقد تم تطويره من أجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية إلى مزيد من التقدم و الازدهار ، وأن العلاقات البحرية في عصرنا الحاضر يسودها رغبة طاغية في جعل التحكيم هو الحل للمنازعات الناشئة عنها حيث يتفق أطراف هذه العلاقة على أن يعهدوا بالمنازعات الحالية أو المستقبلية الناشئة إلى محكمين يختارونهم وهم من أصحاب الخبرات والكفاءة والدراية والعلم ، وذلك في مجال البحري ليقوموا بالفصل فيها بأحكام تحكيمية ملزمة ، وقد استقبلت معظم الدول في أنظمتها القانونية التحكيم كونه وسيلة فعالة بطلبها الأطراف لحل الخلافات التي قد تنشأ في إطار العلاقات التجارية و الاقتصادية سواء كانت داخلية أم خارجية¹ . ومن هذا نقسم المبحث إلى مطلبين الأول مفهوم التحكيم البحري و الثاني تنظيم التحكيم البحري.

المطلب الأول: مفهوم التحكيم البحري

يعتبر التحكيم البحري فرع من فروع التحكيم التجاري الدولي، وبذلك فإنه لا يختلف في تعريفه عن التحكيم عموماً وكذا أنواعه. وسنتعرض في هذا المطلب إلى تعريف التحكيم البحري وأهم أنواعه ومزايا وعيوب كل نوع .

الفرع الأول: تعريف التحكيم البحري

التحكيم هو كل إتفاق الخصوم على طرح النزاع على شخص أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون اللجوء إلى محكمة مختصة ، وبمقتضى هذا التحكيم يبتذل الخصوم عن حقهم في عرض النزاع على القضاء، و يصدر بموجبه حكم يكون ملزماً للخصوم غير قابل للطعن².

وقد عرفه القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي بأنه (اتفاق بين الطرفين على أن يحيلوا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات المحددة التي نشأت أو قد تنشأ بينهما بشأن علاقة قانونية محددة

¹ - عبد الحميد محمد الحوسني، ، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2007، ص 18.

² - علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري (دراسة قانونية مقارنة)، ط 1، دار الثقافة، عمان 2006، ص 87.

تعاقدية كانت أم غير تعاقدية ويجوز أن يكون إتفاق التحكيم في شرط تحكيم وارد في عقد أو في صورة إتفاق منفصل)¹.

أما القضاء المصري تعريف فقد رأَت المحكمة الدستورية أن تعرف التحكيم على أنهُ: "...عرض نزاع معين بين طرفين على محكم من الأغيار يعين باختيارهما أو بتفويض منهما أو على ضوء شروط يحددها ليفصل هذا المحكم في ذلك النزاع بقرار يكون نائباً عن شبهة الممالة مجردا من التحامل ، وقاطعا لدابر الخصومة في جوانبها التي أحالها الطرفان ألية بعد أن يدلي كل منهما بوجهة نظره تفصيلا من خلال ضمانات التقاضي الرئيسية... " ².

ولقد انتهى الفقه إلى أن التحكيم هو النظام الذي بموجبه يسوي طرف من الغير خلافا قائما بين طرفين أو عدة أطراف ممارسا لمهمة قضائية عهدت إليه عن طريق هؤلاء الأطراف.

أما بالنسبة للقانون الجزائري فقد عرف إتفاق التحكيم في قانون الاجراءات المدنية والإدارية في المادة 1011 بنصها: " إتفاق التحكيم هو الإتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوءه على التحكيم"³. حيث يستطيع الأطراف الإتفاق فيما بينهم على عرض النزاع القائم بينهم على التحكيم وغالبا ما يكون في شكل مشاركة تحكيم كونه لا يمكن توقع وجود إتفاق سابق على عرض النزاع على التحكيم لأن من غير الممكن توقع حصول التصادم البحري.

الفرع الثاني:أنواع التحكيم

إن أطراف العلاقات البحرية الدولية الخاصة عندما يقومون بالاتفاق على شرط التحكيم قبل نشوء النزاع أو مشاركة التحكيم بعد نشوئه فأنهم بذلك يكونوا قد اتفقوا على إحالة المنازعة التي تنشأ أو التي قد تنشأ بينهم على التحكيم البحري والذي قد يكون التحكيم البحري تحكيم مؤسسي أو تحكيم حر إذا فماذا يقصد بهذين الطريقتين من طرق التحكيم.

¹ - أفراح عبد الكريم خليل: " التحكيم في المنازعات البحرية"، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد: 14، العدد: 50، كلية، العراق، 2010، 141.

² - عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 22.

³ - المادة 1011 من القانون رقم 09/08 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 12، 2008.

أولاً: التحكيم المؤسسي

حيث يقصد به ذلك التحكيم البحري الذي يتفق فيه الأطراف على إحالة المنازعات التي نشأت بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة مثل غرفة التحكيم البحري بباريس حيث تتولى العملية التحكيمية من بدايتها منذ تلقي الطلب وحتى إصدار حكم التحكيم عن طريق أجهزتها الإدارية ولوائحها التي وضعت سلفاً¹.

كما للتحكيم المؤسسي مزايا عديدة أهمها:

1. أن التحكيم المؤسسي هو الوسيلة الأكفأ في إدارة التحكيم وخاصة عندما يكون التحكيم في المنازعات ذات القيمة الكبيرة والموضوعات المعقدة.
 2. أن هيئات ومنظمات ومراكز التحكيم الدائمة يكون لديها قوائم بأسماء المحكمين المتخصصين في مختلف المجالات يستطيع من خلالها الأطراف اختيار محكمهم الذي يرونه مناسباً.
 3. إن تلك الهيئات والمنظمات والمراكز التحكيم الدائمة يكون لديها لوائح جاهزة بالإجراءات التي يجرى التحكيم على أساسها وتكون بسيطة وسريعة مما يجنب المتحكم مؤنة الاتفاق على الإجراءات الواجبة الإلتباع أمام المحكم.
 4. كفاءة تحكيم المنظمات والهيئات والمراكز الدائمة في مواجهة الطرف المراوغ².
- والمزايا التي سبق الحديث عنها ، لا تخفي العيوب الموجودة في هذا النوع من التحكيم البحري و التي أهمها عدم معرفة المحكّمين المؤسسي يفقد التحكيم طابعة الشخصي الذي كثيراً ما يكون له الأثر الحاسم في اختيار أطراف النزاع التحكيم عوضاً عن القضاء³.

وأهم المراكز التحكيم البحري المؤسسي:

1. **غرفة التحكيم البحري بباريس** : تم تأسيس غرفة التحكيم البحري بباريس عام 1929 وذلك بموجب قانون 1 يوليو 1901 بواسطة اللجنة المركزية الفرنسية لمجهزي السفن حيث توقف نشاطها خلال حرب العالمية الثانية وأعيد بعد ذلك في 8 نوفمبر عام 1966 وهي غرفة تحكيم تخصصت في

¹ - عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 54

² - عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع نفسه، ص 59.

³ - علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص 71.

- المجال البحري تضم في عضويتها كافة التخصصات البحرية من ملاك للسفن وربابنة السفن، والوكلاء البحريين، ومقاولي الشحن والتفريغ، والسماسة البحريين وشركات بناء السفن، وشركات التأمين، وأي من له اهتمامات مباشرة أو غير مباشرة بالنقل البحري.
2. **المنظمة الدولية للتحكيم البحري:** نظرا لازدياد المنازعات البحرية وتعقدتها أيضا فقد قامت غرفة التجارة الدولية (CCI) واللجنة البحرية الدولية (CMI) معا بوضع لائحة تحكيم بحري تعرف بلائحة (CCI-CMI) عن طريق الخبراء من غرفة التجارة البحرية الدولية في شهر مارس من عام 1978. ويقع تطبيق هذه اللائحة على عاتق المنظمة الدولية للتحكيم البحري وهي منظمة دولية وليست فرنسية ويوجد مقر اللجنة الدائمة ومقر السكرتارية للمنظمة في باريس.
3. **غرفة الويدز للتحكيم البحري:** تعتبر هذه الغرفة من أهم وأعرق مؤسسات التحكيم البحري والتي لها باع طويل في التحكيم المنازعات الخاصة بالحوادث البحرية. ويوجد عدد كبير من أشهر المحكمين المعروفين والمشهود لهم بالكفاءة وذلك في مجال المساعدات البحرية والإنقاذ، وعمليات النقل البحري، كما أنه يوجد لها نماذج شهيرة خاصة بالإنقاذ، وبتسوية قضايا التصادم البحري، والخسارات البحرية المشتركة، وتقوم بإدارة هذه العمليات الإدارية والسكرتارية التي يكون لديها أسماء المحكمين وأية معلومات خاصة بهم¹.

ثانيا: التحكيم الحر

- فهو ذلك التحكيم الذي يتم بعيدا عن مؤسسات التحكيم البحري الدائمة حيث يقوم الأطراف على إرادة وتنظيم التحكيم بأنفسهم ويتفقون على تشكيل هيئة التحكيم وعلى كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية وعلى اختيار مكان والقانون المطبق على الموضوع، وعلى تدليل جميع الصعوبات والعقبات التي قد تعترض طريق التحكيم². ولهذا النوع من التحكيم مزايا عديدة أهمها:
1. يتميز التحكيم البحري الحر بعدم وجود إشراف من منظمة تحكيم، حيث الأطراف يستقلون بوضع نظام إجراءات التحكيم، وقد يحلون إلى قواعد تحكيم توضع لهذا الغرض، كما هو الشأن في قواعد الأمم المتحدة في شأن التحكيم التجاري الدولي لعام 1976 أو القواعد التي تضعها بعض المنظمات المهنية.

¹ - راجع: عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 60 وما يليها

² - علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص 65.

2. التحكيم البحري الحر يتميز بأنه أقل كلفة من التحكيم البحري المؤسسي مما جعل الأطراف يفضلونه.

3. السرية هي مطلب من يختار التحكيم ليكون الطريق لفض ما قد ينشأ من نزاع، والتحكيم البحري الحر هو أكثر التزاما بميزة السرية.

4. التحكيم الحر أكثر مناسبة للهيئات والوكالات الحكومية وذلك لاعتبار السيادة، كونها تنظر إلى التحكيم المؤسسي على أنه تحكيم يقع في دولة لها نظام خاص بها ولا اعتبارات أخرى¹.

ومع أن التحكيم البحري الحر له مميزات تجعل الأطراف يختارونه غير أن هذا لا يمنع من ذكر عيوب هذا النوع من التحكيم.

1. احتمال عدم قدرة الأطراف على التعاون عندما يحدث النزاع وتساء العلاقة بينهم.

2. صعوبة التنبؤ بالمشكلات التي قد تواجهها هيئة التحكيم ومن ثم عدم القدرة على حسم المشكلات التي لا يغطيها اتفاق التحكيم.

3. قد يواجه التحكيم الحر صعوبة في تنفيذ حكم التحكيم².

كما أن للتحكيم البحري الحر العديد من المراكز التي تنظم التحكيم البحري الحر وأهمها:

1. **جمعية المحكمين البحريين بلندن:** تأسست هذه الجمعية بلندن عام 1960 وأخذت طريقها كغرفة

تحكيم للمحكمين البحريين لمؤسسة البلطيق للتجارة والتبادل وتضم تقريبا خمسين من الأعضاء المؤسسين بالإضافة إلى حوالي مائتين من الأعضاء الآخرين مثل المحامين والمستشارين القانونيين ومجهزين السفن وغيرهم. ولهذه الجمعية لائحة تضم كافة الأحكام والقواعد الخاصة بها، وتعرف بقواعد جمعية لندن للمحكمين البحريين 1987 والمعدلة عام 1991 كما توجد لائحة للمنازعات الصغيرة 1991 التي لا تزيد قيمة النزاع فيها عن حد معين وذلك لتبسيط الإجراءات وتقليل النفقات في المنازعات البسيطة.

2. **جمعية المحكمين البحريين بنيويورك:** تتكون هذه الجمعية من السماسرة المرخص لهم بالعمل في المجال البحري ووكلاء السفن التجارية حيث يمكن لهذه الجمعية أن توفر مجموعة من المحكمين ممن

¹ - أفراح عبد الكريم خليل، المرجع السابق، ص 155.

² - عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 68.

يملكون الخبرة و الدراية في مجال العمل في الأنشطة البحرية بمختلف أنواعها، كما أن للجمعية لائحة تحكيم، هذا بالإضافة إلى مجموعة من القواعد التي تحدد المبادئ المقيدة لسلوكيات المحكم، ولائحة تحكيم للمنازعات الصغيرة. وهذه الجمعية مهنية، وليست جمعية هدفها الريح، وهي تقوم بتدريب أعضائها على ممارسة العملية التحكيمية عن طريق الدورات المختلفة، كما تمتاز بوجود لائحة تحكيمية على أفضل حال غير أن هذه اللائحة ليست لها صفة الإلزام، إذ أن طلب الاستعانة بها يتم بناء على موافقة أطراف التحكيم على ذلك¹.

3. التحكيم البحري بموجب لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال):

تعتبر لائحة التحكيم النموذجية التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية من أبرز قواعد التحكيم الحر -في الوقت الحاضر- على المستوى، والتي تسمى بـ "لائحة اليونسترال" فقد عملت على إعداد لوائح بهدف توحيد القواعد المنظمة للتحكيم التجاري الدولي، أعدت لتسهيل مهمة رجوع الأطراف أو محكمة التحكيم المعينة من قبلهم إليها، بدلا من قيامهم بإعداد قواعد إجرائية لتنظيم عملية التحكيم².

المطلب الثاني: تنظيم التحكيم البحري

بسبب طبيعة التصادم البحري فإنه لا يتخيل وجود عقود مسبقة بين الأطراف تلزمهم بتسوية النزاع عن طريق التحكيم في حالات التصادم البحري، لذا فإن اللجوء للتحكيم يكون بعد وقوع الحادث ويكون اتفاقهم في شكل مشاركة تحكيم. ويخضع التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري للقواعد المنظمة للتحكيم الدولي كقواعد القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي وقواعد لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بالإضافة إلى قانون الإجراءات المدنية الجزائري الذي نظم الأحكام المتعلقة بالتحكيم التجاري الدولي في المواد من 1039 إلى 1061.

ويتم تعيين هيئة التحكيم إما باختيار أطراف النزاع أو من قبل إحدى مراكز التحكيم المعروض أمام النزاع ويتم تشكيلها حسب لوائحها التنظيمية. ويشترط في المحكم الحياد والاستقلالية وكذا التخصص.

¹ - راجع: عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 71 وما يليها

² - سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة ماجستير، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو السنة الجامعية 2014/2015، ص 92.

ويمر الحكم التحكيمي بمراحل حتى يتم إصداره في صيغته النهائية. مما يستدعي منا التعرض لإجراءات تنظيم التحكيم البحري في فرع أول، ثم القانون الواجب التطبيق في فرع ثان.

الفرع الأول: إجراءات تنظيم التحكيم

يخضع النزاع المعروض على التحكيم البحري إلى إجراءات معينة يتم إتباعها من أجل نجاح العملية التحكيمية، ابتداءً بتقديم طلب أمام هيئة التحكيم، ثم النظر فيه وأخيراً إصدار حكم نهائي فاصل في النزاع. وسنوضح هذه الإجراءات فيما يأتي.

أولاً: مباشرة إجراءات التحكيم البحري

تبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب تحكيم عن طريق طالب التحكيم (المدعي في الإجراءات) مبدئياً رغبته في بدء التحكيم وهذا الطلب يقدم إلى سكرتارية مركز التحكيم البحري إذا كان التحكيم البحري مؤسساً أو إلى الطرف الآخر الذي يقوم بدور المدعى عليه إذا كان التحكيم البحري حراً وتختلف إجراءات تقديم طلب التحكيم وشكله وبياناته ومرفقاته وجهة تقديمه في التحكيم البحري والمؤسسي والحر¹.

ففي التحكيم البحري المؤسسي يقدم الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم ويتم صياغة طلب التحكيم وفقاً لللائحة مركز التحكيم البحري المختار وكذلك الأمر بالنسبة لتقديم المرافعات والالتزام بالمواعيد المحددة في اللائحة حيث يكون تاريخ بدء الإجراءات هو القاطع لتقادم دعوى التحكيم وغالباً ما يكون تاريخ استلام سكرتارية مركز التحكيم البحري المؤسسي لطلب التحكيم. أما بالنسبة للتحكيم البحري الحر فتبدأ دعوى التحكيم البحري الحر عن طريق إرسال طلب التحكيم أو إخطار التحكيم إلى لمدعى عليه وحيث يعد تاريخ استلام الأخير له هو تاريخ بدء إجراء التحكيم وهو القاطع لتقادم دعوى التحكيم².

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2005، ص 412.

² - صدام كحلة، التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحري، مذكرة ماستر، تخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ورقلة، السنة الجامعية 2015/2016، ص 42.

ويجب أن يكون للتحكيم مكان يصدر فيه نظرا لأهميته في تحديد جنسية حكم التحكيم البحري الصادر وأنه يشكل عاملا مهما في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، ويكون مكان التحكيم في العادة هو مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية مع إمكانية تغييره باتفاق الأطراف¹. وقد يتفق عليه الأطراف في مشاركة التحكيم، إلا أن بعض مراكز التحكيم البحري تفرض أن يكون مكان التحكيم هو مقرها فلا يكون للأطراف حرية اختيار مكان التحكيم. أما في حالة عدم اتفاق الأطراف على مكان التحكيم يكون لمحكمة التحكيم دور في تحديده².

ثانيا: سير الإجراءات

بعد تحديد الإجراءات التي يتوجب على المحكمين تطبيقها، تعقد هيئة التحكيم جلسات المرافعة وتعلن بها الخصوم بشكل صحيح وقبل فترة مناسبة. ثم تطلع على عقد التحكيم وعلى المسائل المحددة للنزاع ثم تطلب من الخصوم تقديم ما لديهم من مستندات ولوائح ليشرحوا فيها طلباتهم وأدلتهم ولها أن تحدد فترة معينة لكل خصم لتقديم مستندات وأوجه دفاعه فإذا تخلف عن ذلك جاز للهيئة الحكم بناء على الطلبات والمستندات المقدمة من جانب واحد³.

وتحكم إجراءات التحكيم البحري بعض المبادئ المستقرة منها:

- حرية الأطراف في الاتفاق على القواعد التي تحكم إجراءات التحكيم سواء أكان التحكيم مؤسسيا أو حرا.
- حرية هيئة التحكيم البحري في اختيار القواعد الخاصة بإجراءات التحكيم في حالة عدم اتفاق الأطراف عليها.
- علاقة التعاون بين هيئة التحكيم والمحاكم القضائية وذلك فيما لا تستطيع هيئة التحكيم تنفيذه من اتخاذ الإجراءات التحفظية كالحجز التحفظي على سفينة أو على إحضار شاهد⁴.

¹ - Van Den Berg , étude comparative du droit de l'Arbitrage commercial dans de common law, thèse, Aix, 1977, p 75.

² - راجع: سيدي معمر دليلة ، المرجع السابق، ص 132.

³ - علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص 148.

⁴ - صدام كحلة، المرجع السابق، ص 45.

ثالثاً: نهاية إجراءات التحكيم

بعد أن تستمع الهيئة لدفع الطرفين ومطالبهم وتستنفيذ الإجراءات الواجب تطبيقها على النزاع، تتم مناقشتها للوصول إلى رأي متفق عليه أو بأغلبية الأصوات حول موضوع النزاع وبعد الانتهاء من المناقشات والمراجعات من قبل المحكمين يصدر حكمهم¹. ويكون ذلك في الغالب بموجب محضر مسجل ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك. ولا يكون للأطراف علاقة بالقضية بعد ذلك، ولا يمكنهم الإطلاع على الملف أو تقديم دفع جديدة أو طلبات عارضة ولا أدلة أو وثائق أخرى إضافية. إلا أنه عند وجود سبب مبرر ومعقول يجوز لمحكمة التحكيم قبل إصدار الحكم أن تعيد فتح الإجراءات بعد إغلاقها في أي وقت سواء من تلقاء نفسها أو بطلب من أحد الأطراف².

الفرع الثاني: تعيين القانون الواجب التطبيق

يخضع موضوع تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق على النزاع البحري إلى اختيار الأطراف في التحكيم الحر، أو إلى محكمة التحكيم البحري في التحكيم المؤسسي. حيث يتمتع أطراف المنازعات البحرية بحرية تامة في تحديد القانون الواجب التطبيق على النزاع، وذلك في اتفاق التحكيم المبرم بينهم. وتقر التشريعات الأولوية لإرادة الأطراف المتعاقدة الصريحة أو الضمنية لاختيار القانون طالما لا ينطوي ذلك على مخالفة للقواعد الآمرة والمتعلقة بالنظام العام في الدولة المعنية. وتلتزم هيئة التحكيم بتطبيق القانون الذي اتفق عليه الأطراف على وجوب تطبيقه على موضوع النزاع صراحة³.

أمّا إذا لم يحدد الأطراف القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع سواء بشكل صريح أو ضمني، فإنه يقع على المحكم أن يتصدى لهذه المشكلة حيث يتمتع بسلطة تقديرية واسعة في هذا الصدد⁴.

¹ - أفراح عبد الكريم خليل، المرجع السابق، ص 161.

² - سيدي معمر دليلة، المرجع السابق، ص 133.

³ - عمر مشهور حديثة الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة أقيمت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية بتاريخ 2002/10/08، منشورة في www.jcdr.com، ص 09.

⁴ - أشرف عبد العليم الرفاعي، القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم والنظام العام في العلاقات الخاصة الدولية، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2003، ص 04.

فتتولى هيئة التحكيم مهمة تحديد القانون الواجب التطبيق عند غياب قانون الإرادة أو بعبارة أخرى عند عدم الاتفاق بين الأطراف على تحديد القانون الواجب التطبيق أو عند تفويضها للقيام بذلك من قبل أطراف النزاع واتفاقهم على ذلك¹.

وتتمتع هيئة التحكيم بكامل الحرية في وضع القواعد القانونية التي تحكم المنازعة البحرية المعروضة أمامها للفصل فيها، وهي بمناسبة ممارستها لهذه المهمة قد تستعين بتطبيق قانون وطني أو اتفاقيات دولية متعلقة بالتحكيم أو لوائح التحكيم البحري أو أعراف بحرية، فهي حرة في اختيار القانون الذي تراه ملائماً لحل النزاع².

¹ - خالد ابراهيم التلاحمة، القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم التجاري الدولي، دار جهينة، عمان 2006، ص 37.

² - سيدي معمر دليلة ، المرجع السابق، ص 134.

المبحث الثالث

آثار دعوى التصادم

إن دعوى التصادم كغيرها من الدعاوى تنتج آثارا بعد رفعها، وتخضع كذلك للتقادم لذا كان لزاما علينا التطرق لهذا. أما بالنسبة للتعويضات فهي كأثر لاحق بعد صدور حكم فاصل في الدعوى وهي السبب في رفع الدعوى حيث يسعى الطرف المتضرر للحصول على تعويض عما أصابه من ضرر. وسنتعرض للتقادم في المطلب الأول وسنخصص المطلب الثاني للتعويضات.

المطلب الأول: تقادم دعوى التصادم

لقد كانت تنص بعض القوانين البحرية¹ على إجراءات خاصة يجب على المدعي في دعوى التصادم إتباعها عند إقامة الدعوى، وإلا كانت الدعوى معرضة للدفع بعدم القبول، كما أخضعت دعوى التصادم إلى تقادم قصير فإذا لم ترفع الدعوى خلال مدة معينة فإنها تسقط بالتقادم. حيث اشترطت وجوب إتباع شكليات خاصة عند إقامة الدعوى، وبعد الانتهاء منها لا بد من رفع الدعوى خلال مدة معينة وإلا كانت الدعوى معرضة للدفع بعدم القبول.

لكن هذه الشكليات كانت تؤدي لضياع الكثير من الحقوق لذا فإن معظم القوانين العربية بعد صدور اتفاقية بروكسل لم تأخذ بالدفع بعدم القبول². حيث نصت المعاهدة في مادتها السادسة على الآتي: " لا يشترط لدعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناتجة عن المصادمات البحرية عمل بروتستو أو عمل أي إجراء خاص آخر"³.

فلم تشترط الاتفاقية لإقامة دعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناشئة عن التصادم البحري عمل بروتستو أو اتخاذ أي إجراء خاص آخر. وبذلك ألغت الدفع بعدم القبول المبني على وجوب اتخاذ شكليات معينة في وقت محدد، وأن الاتفاقية بعد أن ألغت الدفع بعدم القبول المبني على وجوب اتخاذ

¹ - من بين هذه القوانين القانون الفرنسي، اللبناني والمصري.

² - راجع: هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 310 وما يليها.

³ - المادة 06 من معاهدة بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بالمصادمات البحرية.

شكليات معينة، فقررت تقادما قصيرا تتقضي به دعوى التصادم¹، فنصت المادة السابعة منها على ما يلي: " تسقط دعوى المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث".

والمدة المحددة لرفع دعوى المطالبة بالفرق المقرر في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة هي سنة واحدة، ولا تسري هذه المدة إلا من يوم الدفع.

وأسباب إيقاف وانقطاع هذه المدة المحددة لسقوط الدعوى يقررها قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى².

ونجد أن المشرع الجزائري قد ساير ما نصت عليه معاهدة بروكسل حيث تنص المادة 289 من القانون البحري الجزائري على: " تتقادم دعاوى التعويض عن الأضرار بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث.

إن الأجل المحدد لرفع دعوى الرجوع المنصوص عليها في المادة 280 أعلاه هو سنة واحدة ولا يسري هذا التقادم إلا من يوم الدفع³.

لقد حددت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل على مدة تقادم دعوى المطالبة بالتعويضات على الأضرار الناجمة عن التصادم وحددتها بسنتين من تاريخ الحادث، ويشمل هذا التقادم القصير جميع دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم البحري وهي:

- أضرار التصادم البحري

- الأضرار التي تصيب البضائع على السفينة والأضرار الجسدية التي تصيب الأفراد.

- دعاوى أضرار التصادم البحري اللاحقة بالسفن التجارية، وسفن النزهة وسفن الصيد.

أما بالنسبة للسفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة فإن دعاوى التعويض بالنسبة لها

تخضع لأحكام القواعد العامة المقررة في القانون المدني⁴.

¹ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص 314.

² - المادة 07 من معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بالمصادمات البحرية.

³ - المادة 289 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - حسن حرب اللصاصمة، المرجع السابق، ص 116.

أما في دعاوى الرجوع فحددها بمدة سنة واحدة من يوم الدفع. ودعاوى الرجوع أو دعاوى المطالبة بالفرق هي الدعاوى التي ترفعها إحدى السفينتين على الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية عن الأضرار الجسيمة كالموت والجروح الناتجة عن التصادم.¹ ففي حالة وقوع تصادم بخطأ مشترك بين السفينتين المتصادمتين وينتج عنها أضرار جسيمة فإن قام مجهز أحد السفينتين بالوفاء بالتعويضات للمصابين جراء التصادم أو ورثتهم. فإنه يعود على المجهز الآخر ويطالبه بنصيبه من التعويضات وتسري أجال تقادم الدعاوى من يوم الوفاء.

والملاحظ أن المادة نصت في فقرتها الثالثة على أن الدعاوى تخضع لأسباب الانقطاع والوقف التي يقرها قانون المحكمة التي رفعت الدعاوى أمامها ولم تحدد بذلك تلك الأسباب تاركة تحديدها لقانون المحكمة.

وهذا يعني أن المعاهدة وضعت بخلاف الأصل قاعدة إسناد خاصة بوقف وانقطاع مدة التقادم ضابط الإسناد فيها هو قانون القاضي. ويتفق الجميع على أن الإحالة إلى قانون القاضي هنا لا يقصد بها مجرد استبعاد أحكام المعاهدة وعدم انطباقها مما يعني إمكانية الرجوع إلى قواعد الإسناد في دولة القاضي للبحث عن القانون الواجب التطبيق، وإنما المقصود بهذه الفقرة هو تطبيق الأحكام الموضوعية المقررة والسارية المفعول في دولة القاضي وهو ما يعني تطبيق القواعد الموضوعية المقررة في قانون الدولة المرفوع أمامها النزاع فيما يخص أسباب وقف التقادم وانقطاعه.²

وهكذا تكون معاهدة بروكسل قد وضعت حدا لجدل فقهي وقضائي حول تكييف التصادم ومدى اعتباره مسألة موضوعية أو إجرائية حيث كانت المحاكم في إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية تميل إلى الحل الثاني وكان الفقه المؤيد لذلك يبرر هذا المسلك عن طريق قوله بوجود تفرقة بين الحق ونفاذه أو حمايته، وأن التقادم ينصب على النفاذ أو الحماية في حين كان يميل القضاء الفرنسي يؤيده في ذلك بعض الشراح إلى اعتبار التقادم من مسائل الموضوع المرتبطة بالحق مما يعني خضوعه للقانون الذي يحكم المسؤولية التقصيرية. وكان على واضعي معاهدة بروكسل اعتماد أحد الاتجاهين فوق الإختيار على ما هو متبع في النظام الأنجلوسكسوني واعتبار وقف وانقطاع مدة التصادم من المسائل الإجرائية التي تخضع لقانون القاضي.³

¹ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 315.

² - راجع: هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 117 وما يليها.

³ - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 220.

المطلب الثاني: التعويض عن الضرر

عندما تثبت مسؤولية المدعى عليه في دعوة التصادم البحري يحكم عليه بالتعويض وذلك لأن القواعد القانونية تقضي بأن كل خطأ يسبب ضرر للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض، وتعتبر مسألة التعويض عن الضرر ذات أهمية كبيرة في دعوى التصادم المدنية، لأن الغرض من رفعها حصول المتضرر على تعويض عما أصابه، وسوف نتطرق إلى مسألة التعويضات في ثلاث فروع:

الأول: تقدير التعويض

الثاني: امتياز التعويض

الثالث: مدى المسؤولية عن التعويض

الفرع الأول : تقدير التعويض

إن تقدير التعويض في حوادث التصادم البحري يخضع لقواعد التعويض في المسؤولية التقصيرية وأن الضرر الذي يكون على المخطئ تعويضه يشمل الضرر المتوقع وغير المتوقع على أن يكون مباشراً و يعتبر الضرر مباشراً إذا كان نتيجة لخطأ المسؤول¹.

لم تتناول معاهدة التصادم لسنة 1910 بيان طريقة تقدير التعويض كما خلت نصوص القانون البحري 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 الجزائري في المواد من 124 إلى 133.

وقد حدد المشرع في هذه المواد العناصر التي يجب أن يضعها القاضي في اعتباره عند تقدير التعويض وهي عناصر من شأنها أن تؤدي إلى التعويض الكامل الذي يجبر كل الضرر الذي لحق به المضرور².

والقاعدة في التعويض القضائي هي التعويض الكامل الذي يشمل الضرر المباشر وما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، إلا أنّ تحديد التعويض على هذا النحو قد لا يتفق والعدالة، ولذلك أقر المشرع قاعدة هامة من هذا الشأن تؤيد فكرة عدالة التعويض، وهي قصر مسؤولية المدين العقديّة في حالة الخطأ اليسير على تعويض الضرر الذي يمكن توقعه وقت التعاقد³.

¹ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 321.

² - أحمد حسني، المرجع السابق، ص 51.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 360.

هذا في المسؤولية العقدية أما في المسؤولية التقصيرية والتي ينشأ عنها التصادم عادة فإن قاعدة عدالة التعويض تتمثل ليس في المسؤولية عن الضرر المتوقع وحده إنما في الاعتداد بعدم صيانة الخطأ الكبير لتحقيق التعويض¹.

فنسأل المتسبب في حصول التصادم فقط عن الأضرار المباشرة أما الأضرار غير المباشرة فلا نسأل عنها وذلك لإنقطاع رابطة السببية بين الخطأ والضرر².

ففي قضية السفينة (THE FRITZ THYSSEN) التي عرضت على القضاء الإنجليزي، وتتخلص وقائعها بأن السفينة المذكورة قد اصطدمت بخطأ منها مع السفينة (MITERA MARIGO) وأصيبت السفينة الأخيرة بأضرار في المنطقة السفلى من هيكلها مما أدى إلى تسرب الماء في داخلها وقد رفض قائدها المساعدة التي قدمها له السفينة الصادمة (THE FRITZ THYSSEN) وكذلك رفض المساعدة التي قدمتها له سفينة الإنقاذ (ENGLISHMA) لحسب كمية الماء التي في داخلها وواصلت السفينة (MITERA MARIGO) رحلتها إلى ميناء روتردام و لكنها غيرت طريقها إلى ميناء فالموث لأن كمية الماء التي تسربت إلى حوضها قد ازدادت و في ميناء فالموث سحبت بواسطة سفن القطر التابعة إلى الميناء حيث ربطت بإحدى المراسي وقامت سفينة الإنقاذ (ENGLISHAMAN) بسحب كمية الماء التي بداخلها ولكن دون جدوى فتم سحبها من المرساة إلى الرصيف حيث غرقت بعد ذلك. فأقام مالكو السفينة الغارقة الدعوى على سفينة (FRITZ THYSSEN) للمطالبة بتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم من جراء غرق سفينتهم فحكمت محكمة الاستئناف البريطانية بعدم مسؤولية السفينة الصادمة (FRITZ THYSSEN) عن غرق السفينة (MITERA MARIGO) وذلك لأن هذا الغرق لم يكن نتيجة مباشرة للتصادم وأنه حصل بسبب رفض ربان السفينة للمساعدة التي قدمتها له سفينة الإنقاذ (ENGLISHMAN)³.

ومما سبق نستنتج من هذه القضية أن الأضرار المباشرة هي وحدها القابلة للإصلاح، كما أن

التعويض يشمل الخسارة الحاملة والكسب الفائت.

كما يمكن كذلك تقدير الأضرار في حالة الهلاك الكلي للسفينة وحتى يكون التعويض عادلا يجب

على القاضي أن يتدخل في حساب القيمة الحقيقية للسفينة الهالكة وقت التصادم، فيدخل في الحساب على

¹ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 125.

² - أحمد حسني، المرجع السابق، ص 53.

³ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 322.

سبيل المثال التجهيز الفاخر لإحدى اليخوت، فعندما تفقد سفينة بسبب خطأ السفينة المخطئة وحدها فان ملاك السفينة المصدومة يكون لهم الحق فيما يطلق عليه RESTITUTION IN TEGRUM ويعني أنهم سيحصلون على مبلغ من المال يجعلهم في نفس الموقف كما هو أن الخسارة لم تحصل لهم، والتعويض الذي يغطي ذلك هو القيمة الحقيقية للسفينة المفقودة في مكان وزمان الخسارة وهذا هو القياس الحقيقي للضرر¹.

ومنه فإن السفينة الجديدة يجب أن تقدر بثمن شرائها أما السفينة المستعملة فيجب أن ينقص من ثمنها تبعا لإستعمالها إلا أنه قد يحصل العكس في حالة إرتفاع الأسعار ولا يعول على القيمة التي أمن على السفينة بها إذ أنها ليست إلا مؤشرا فحسب. إلا أنه قد يكون من المستحيل معرفة ثمن السوق للسفينة التي تغرق في حادث تصادم , وفي هذه الحالة ذهب القضاء الانجليزي إلى أن معيار التعويض يكون بقيمتها بالنسبة لملاكها كمشروع تجاري يسري على وجه مرضي².
والتعويض العادل لصاحب السفينة يجب أن يتضمن بالإضافة إلى قيمة السفينة ما فاتته من كسب بفقد سفينته، وهذا الحل مأخوذ به في كافة التشريعات الأجنبية.

وقد حكم القضاء الانجليزي بأن عندما تكون سفينة مستأجرة خسارة كلية في حادث تصادم ف إن تقدير التعويض يكون بقيمتها وقت الخسارة بالإضافة إلى مبلغ الأجرة أو الأرباح في نهاية الرحلة تحدد بناء على مشاركة الإيجار الساري مع مراعاة الإنقاص الخاص بالحوادث الطارئة والقدم والبلى .
وكذلك يشمل تعويض التلفيات الخسارة الواقعة التي تتمثل أساسا في قيمة التعويضات التي يجب أن يعرض لها عندما يكون ملزما بتعويضها لإعادة سفينة إلى الحالة التي كانت عليها قبل الخسارة أو الضرر إلا أنه للوصول إلى القيمة الحقيقية للضرر قد يحصل أحيانا إنقاص في هذه القيمة أو زيادتها أحيانا أخرى أو إضافة عناصر أخرى.

فيكون هناك ضرورة للإنقاص عندما تكون هذه التعويضات ستضيف إلى السفينة قيمة أكبر مما كان لها قبل الحادث وهذا ما يحصل كثيرا بالنسبة للسفن القديمة و خاصة تلك التي لا تحضى بعمليات صيانة دورية والتي يهمل في صيانتها وعلى العكس يكون هناك مجالا للزيادة عندما تكون السفينة على

¹ - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007، ص 235.

² - أحمد حسني، المرجع السابق، ص 209

الرغم من الإصلاحات قد انخفضت قيمتها في السوق و يشمل التعويض أيضا الكسب الفائت، وهذا الكسب يتكون من عنصرين يمكن أن يجتمعا سويا و عليه فيجب أن نراعي عدم احتساب الضرر مرتين¹.

1 - العنصر الأول للكسب الفائت هو تعطل السفينة ويطلق عليه التعويض المقابل لهذا التعطل تعويض البطالة وهو يقابل المكاسب التي كان في إمكان المجهز إن يحققها، إذا لم تكن سفينته قد بقيت معطلة نتيجة الحادث ، وبالنسبة للسفن التجارية ، وسفن الصيد فإن الضرر مؤكد ومبدأ تعويضه ليس محل خلاف وإنما الصعب هو طريقة حسابه.

2 - والعنصر الثاني للكسب الفائت هو فقد أجرة النقل عندما يكون التصادم قد أدى إلى قطع رحلة السفينة مما ترتب عليه فسخ عقد النقل ورد أجرة النقل وهو ضرر يستحق عنه المجهز تعويضا على أن يؤخذ في الاعتبار أجرة النقل الصافية².

ويقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المتضرر بشرط أن يكون الضرر نتيجة طبيعية ومباشرة للتصادم ، ويشمل التعويض ما لحق المتضرر من خسارة ف إن هلكت السفينة وجب دفع قيمتها وقت التصادم، وإذا تلفت وجب دفع قيمة الإصلاحات التي أجريت، كما يشمل التعويض ما فات المتضرر من كسب كأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي حدث التصادم خلالها، والريح الذي ضاع عليه بسبب تعطل السفينة أثناء الملاحة³.

الفرع الثاني : امتياز التعويض

إن فكرة تقرير امتياز التعويضات المستحقة عن حوادث التصادم البحري على السفينة التي أحدثت الضرر، تعتبر غريبة على التشريعات الأجنبية و القوانين المقتبسة من تلك التشريعات كقانون التجارة البحرية، ففي هذه القوانين لا يكون للمضرور حق امتياز على الشيء مصدر الضرر لأن الامتياز صفة في الدين ذاته ويعتبر صفاته قانونية للدائن الذي لم يحصل على ضمان اتفاقي تسييرا للائتمان، أما النظرية الأنجلوسكسونية فإنها تعطي للمضرور حق امتياز على شيء الذي نشأ عنه الضرر نظرا للرابطة بين الشيء و الدين⁴.

1 - أحمد حسني، المرجع السابق، ص 285 وما يليها.

2 - محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 595.

3 - محمود شحات، المرجع السابق، ص 80.

4 - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو أرشيدة، المرجع السابق، ص 329.

فلم يعطي قانون التجارة الفرنسي لسنة 1807 في البداية بدون امتياز التعويضات إلى أن أبرمت اتفاقية بروكسل الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية في 10 نيسان 1926 الذي عدل المواد 190 وما بعدها من قانون التجارة الفرنسي، وأصبحت التعويضات مستحقة عن التصادم البحري تتمتع بالإمتياز. كما قسمت هذه الاتفاقية الامتيازات إلى طائفتين، الأولى وتسمى امتيازات الطبقة الأولى أو الامتيازات الدولية التي تتقدم عن الرهن البحري وهي خمسة، ولا يحق للتشريعات الوطنية أن تعدل فيها أما الطائفة الثانية فهي امتيازات الطبقة الثانية أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية حيث تركت للتشريعات الوطنية الحرية في تحديدها بشرط أن تأتي في المرتبة بعد الرهن البحري وقد تأثرت هذه الإتفاقية في ما يتعلق بتحديد الإمتيازات الدولية بالنظرية الأنجلوسكسونية التي تقضي بعدم منح الإمتيازات للديون التعاقدية لأن أصحابها يمكنهم الحصول على الرهن البحري ضمانا لديهم وإنما تعطي الامتيازات أصلا للديون غير التعاقدية كتعويض التصادم، حيث لا يمكن اشتراط ضمان اتفاقي خاص وقت نشأتها وقد ألغيت اتفاقية 1926 وحلت محلها اتفاقية أخرى أبرمت في بروكسل في 27 أيار 1967¹.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه يقرر امتيازاً على السفينة لضمان تعويضات مستحقة عن التصادم الذي وقع بخطئها ، وهذا الحكم مستمد من المعاهدة الدولية الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية في مادتها الثانية بقولها : "تعتبر ممتازة بالنسبة للسفينة وأجرة الرحلة التي نشأ خلالها الدين الممتاز وتوابع السفينة والأجرة المستحقة منذ بدأ الرحلة: التعويضات المترتبة على التصادم وسائر حوادث الملاحة وعن الأضرار التي تصيب المنشآت الفنية في المرفأئ والموانئ وطرق الملاحة البحرية، والتعويضات عن الجراح الجسدية المسببة للركاب والريان والتعويضات عن فقدان البضاعة أو الأمتعة أو عن الأضرار التي تلحق بها ... " وقد أخذته بدورها عن التشريع الانجليزي الذي يمنح امتيازاً للمتضرر على الشيء الذي نشأ عنه الضرر نظرا لرابطة الشيء والضرر².

الفرع الثالث : مدى المسؤولية عن التعويض

من المعروف أن جميع أموال المدين تكون الضمان العام للدائمين ، غير أن الأمر يختلف في نطاق القانون البحري فتعتبر مسؤولية مالك السفينة منذ القدم محددة بالسفينة ذاتها دون أن تتعدى إلى بقية أمواله، وسبب وجود هذا المبدأ في القانون البحري يرجع إلى عدة عوامل منها ما يرجع إلى أصول تاريخية حيث كان في السابق يعقد نوع من شركة التوصية بين مالك السفينة الذي يساهم بالشركة بالسفينة فقط

¹ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة ، المرجع السابق، ص 330 وما يليها.

² - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 81.

ويساهم الشريك بماله و انتشرت هذه الشركات في أعمال التجارة البحرية إلا أنها زالت بعد ذلك وبقيت مسؤولية مالك السفينة محددة.¹

و يشجع مبدأ تحديد المسؤولية على الإستثمار البحري إذ أن مالك السفينة مطمئن إلى أن مسؤوليته عن الأضرار التي تحدثها سفينته بالغير تكون محددة بالسفينة ولا تشمل أمواله الأخرى .
كما أن مسؤولية المجهز عن أعمال الريان قائمة على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه وبالرغم من أن الريان يتمتع بسلطة واسعة في عمله ويعمل بعيدا عنه، وأن الأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية يخفف من مسؤولية المجهز عن تصرفات الريان وإن مبدأ تحديد المسؤولية يفيد الدائنين أنفسهم لأن علاقة المشتغلين بالملاحة البحرية تتشابه بحيث يصبح كل منهم مرة دائنا وأخرى مدنيا فإذا كان مبدأ تحديد المسؤولية يضره كدائن فإنه يفيد كمدين ففيها يتعلق بتعويض الأضرار الناشئة عن التصادم البحري ، فإن جميع التشريعات البحرية تقريبا متفقة على شمولها بمبدأ تحديد المسؤولية إلا إذا كان التصادم الذي سبب هذه الأضرار قد حصل بخطأ المجهز نفسه أن يترك السفينة تبحر وهي غير صالحة للملاحة أو غير مزودة بطاقم كافي لتسييرها، ففي هذه الحالة يسأل المجهز عن الأضرار الحاصلة لكافة أمواله إلا أن هذه التشريعات تختلف فيما بينها حول طريقة تحديد المسؤولية عن هذه الأضرار فالمادة 216 من قانون التجارة الفرنسي لسنة 1807 تقر مبدأ تحديد المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الغير بخطأ من الريان أو من البحار، ويسأل مالك السفينة مسؤولية شخصية و مطلقة عن تعويض الأضرار الناشئة عن التصادم البحري الحاصل بخطأ الريان أو البحارة، ويحق لمالك السفينة أن يتخلص من هذه المسؤولية بترك السفينة والأجرة.

وفي قضية (THE WARKWORT) حيث اصطدمت هذه السفينة بسفينة أخرى بسبب خلل في محركها حصل بإهمال من بعض تابعي المجهز الذين يعملون على الأرض، وليس بإهمال من الريان أو البحارة فقد حكمت المحكمة بأنه يحق لمجهز السفينة المخطئة أن يحدد مسؤوليته عن الأضرار الناشئة عن التصادم بالرغم من أن التصادم لم يكن قد حصل بخطأ من الريان أو البحارة، إلا أنه لا يحق لمجهز السفينة أن يطالب بتحديد مسؤوليته عن الأضرار الناتجة عن التصادم الحاصل بخطئه الشخصي ، كما لو ترك السفينة تبحر وهي في حالة غير صالحة للملاحة ويتم تحديد مسؤولية المالك في القانون الانجليزي الجرافي يحدد على أساس نوع الضرر و حمولة السفينة فقد كان هذا المبلغ حتى سنة 1958 يقدر ب15 جنيها عن كل طن من حمولة السفينة بالنسبة للأضرار البدنية التي تصيب الأشخاص، وثمانية جنيهات

¹ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 335.

عن حمولة كل طن من حمولة السفينة بالنسبة للأضرار المادية، وبقيت هذه النسبة معمول بها في إنجلترا إلى أن صدر قانون التجارة البحرية 1958 الذي أدخل النسب التي حددتها اتفاقية بروكسل المبرمة في 10 تشرين الأول 1957 الخاصة بتوحيد بعض القوائم المتعلقة بمسؤولية ملاك السفن التي ألغت اتفاقية بروكسل المبرمة في 1924 الخاصة بمسؤولية ملاك السفن وحلت محلها.

فقد أعطت المادة 1/3 من اتفاقية بروكسل من سنة 1957 الحق لمالك السفينة بأن يحدد مسؤولياته بمبلغ معين يحسب على أساس حمولة السفينة الصافية وحسب نوع الضرر ويكون تحديد المسؤولية بالشكل التالي:

1. إذا نتج عن الحادث أضرار بدنية فقد يكون مبلغ التحديد 3100 فرك عن كل طن من حمولة السفينة الصافية .
2. إذا نتج عن الحادث أضرار مادية فقد يكون مبلغ التحديد 1000 فرك عن كل طن من حمولة السفينة الصافية.
3. إذا نتج عن الحادث أضرار مادية وأضرار بدنية معا يكون مبلغ التحديد 3100 فرك عن كل طن من حمولة السفينة الصافية، ويقسم هذا المبلغ إلى قسمين، القسم الأول قدره 2100 فرك عن كل طن من حمولة السفن الصافية ويخصص لتسديد الديون الناتجة عن الأضرار البدنية، والقسم الثاني 1000 فرك عن كل طن من حمولة السفينة الصافية يخصص لتسديد الديون الناتجة عن الأضرار المادية، وإذا كانت مبالغ القسم الأول لا تكفي لتسديد جميع الديون الناتجة عن الأضرار البدنية فتضاف النسبة الباقية بدون تسديد إلى الديون الناتجة عن أضرار مادية لتتال حصة من الكمية المخصصة للأضرار المادية بنسبة قيمتها¹.

وقد نصت المادة 2/3 من الاتفاقية بأن التوزيع بين الدائنين يكون بنسبة القيمة المقررة لكل منهم . كما نصت المادة 5/3 من الاتفاقية بأنه إذا كانت حمولة السفينة تقل عن 300 طن فإنها تعتبر في حكم السفينة التي تبلغ حمولتها 300 طن.

ويقصد بالفرك في هذه الإتفاقية الفرك الذهبي (الفرك الفرنسي) الذي يشمل على 65.5 ملغ وهو عبارة عن 900 ألف من الذهب الخالص و يتم تحويل المبلغ المحدد إلى العملة بالقياس إلى الفرك الذهبي في التاريخ الذي يقوم مالك السفينة بإيداع مبلغ التحديد أو تقديم ضمان معادل كما جاء في المادة

¹ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص 340.

6/3 من الاتفاقية أو السبب في اتخاذ الفرنك الذهبي أساسا في تقدير هو لغرض توحيد هذا الأساس في كافة الدول بتلافي مشاكل تقلبات العملة¹.

ومما تم ملاحظته أن تحديد المسؤولية في هذه الاتفاقية يشمل مجموع الديون الناشئة عن كل حادث على حدى ويغض النظر عن الديون الناشئة أو التي ستنشأ عن حادث آخر. أي أن تحديد المسؤولية يتجدد مع كل حادث. فلو تكررت الحوادث يجب على المالك أن يدفع مبلغ التحديد عن كل حادث من تلك الحوادث وبصرف النظر عن مصير السفينة وأن هذا المبدأ يختلف عن المبدأ المعمول به في القانون الفرنسي، حيث لا تتحدد المسؤولية عن كل حادث وإنما عن الرحلة بأسرها ولو تكررت فيها الحوادث.

وتحيل المعاهدة إلى التشريعات الوطنية فيما يتعلق بإجراءات إيداع مبلغ التحديد و توزيعه وفي المادة الرابعة، وكذلك فيما يتعلق بإجراءات ومواعيد الدعاوى المرفوعة من الدائنين حسب الفقرة الخامسة من المادة الخامسة، كما حرصت المعاهدة على النص على أن التمسك بتحديد المسؤولية لا يتضمن اعترافا بهذه المسؤولية في المادة الأولى الفقرة السابعة.

كما هناك مستفيدون من التحديد ويفيد من تحديد المسؤولية كل من مالك السفينة و مستأجر السفينة، و المجهز غير المالك والمجهز المدير، وكذلك الريان ورجال الطاقم و غيرهم من تابعي المالك و المستأجر أو المجهز حسب المادة 6 من المعاهدة. وإفادة التابعين من تحديد المسؤولية هو حكم جديد لم يكن مقررا في المعاهدة 1924، والعلة منه هي أن المضرور قد يرجع مباشرة على التابع فيحكم على الأخير بالتعويض، بيد أن المالك أو المجهز لا يستطيع عمليا أن يترك تابعه يتحمل نتيجة الحكم وحده مما يحرم المالك أو المجهز بطرق غير مباشر من ميزة تحديد المسؤولية، ولذلك تقرر إفادة التابعين من أحكام المعاهدة على أن مجموع مبالغ التحديد المستحقة على المالك وتابعيه بسبب الأضرار الناتجة عن الحادث الواحد لا يجوز أن يتعدى الحد الأقصى المقرر.

ويلاحظ أنه إذا رفعت الدعوى على الريان أو أفراد الطاقم جاز لهم تحديد مسؤوليتهم حتى ولو كان الحادث المنشئ للدين راجع إلى خطأ شخص منهم، و مع ذلك إذا كان الريان أو عضو من الطاقم في

¹ - هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع نفسه، ص 340 وما يليها.

نفس الوقت مالكا وحيدا أو مشاعا أو مستأجرا أو مجهزا أو مجهزة صديرا فلا يجوز له التمسك بتحديد المسؤولية إلا إذا كان الخطأ قد وقع منه بصفته رباننا أو عضوا في الطاقم¹.

¹ - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، المرجع السابق، ص 32 وما يليها.

الخطمة

الخاتمة

وفي خاتمة بحثنا هذا توصلنا للنتائج الآتية:

1. اختلف الفقه حول تحديد المقصود بالتصادم البحري، فقد ركّز البعض على صفة المنشآت أو السفن التي كانت طرفا في التصادم بينما يفضل جانب آخر من الفقه التركيز على المياه التي وقع التصادم فيها بين المنشآت بصرف النظر عن صفة هذه المنشآت وما إذا كانت تعتبر سفنا بحرية أو من مراكب الملاحة النهرية.
2. تعد معاهدة بروكسل لسنة 1910 نتاج جهود دولية لتوحيد المسائل المتعلقة بالتصادم البحري، ونظمت هذه الاتفاقية مسألة التصادم البحري وأحكامه وقد عرفت التصادم البحري في مادتها الأولى بأنه " التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم" وبهذا التعريف الذي وضعتة المعاهدة تكون قد حسمت الخلاف الفقهي الذي كان قائما حول المعيار الذي يأخذ به لاعتبار الحادث تصادما بحريا، هل بمكان وقوع التصادم أو صفة المنشأة. فقد اكتفت أنه لاعتبار الحادث تصادما بحريا أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية بغض النظر عن مكان وقوع التصادم.
3. تبنت التشريعات الغربية منها والعربية موضوع التصادم البحري في قوانينها الداخلية حيث أفردته قانونية خاصة تنظمه. ورغم أن العديد منها لم تصادق على اتفاقية بروكسل لسنة 1910 إلا أن تشريعاتها جاءت متأثرة بها.
4. هذا المشرع الجزائري حذو التشريعات العربية والغربية حيث أخذ التعريف الذي جاءت به معاهدة بروكسل لسنة 1910 وأعطى تعريفا محددًا للتصادم البحري، وهذا ما لم تفعله معاهدة بروكسل والكثير من التشريعات الوطنية.
5. يلاحظ أن المعيار الذي اعتمده المشرع الجزائري في اعتبار الحادث تصادما بحريا هو معيار المنشأة أي السفينة، فيكفي لاعتبار الحادث تصادما بحريا وجود سفينة واحدة في التصادم على الأقل بغض النظر عن مكان حصول الواقعة.
6. لا يعد كل حادث بحري تصادم بحريا يدخل في نطاق المسؤولية وتطبق عليه أحكام التصادم المنصوص عليها قانونا بل لابد من توافر شروط محددة وهي: حصول التصادم بين منشأتين بحريتين، وأن تكون إحداهما سفينة على الأقل، وحصول ارتطام مادي.

7. هناك حالات قد تتوافر فيها شروط التصادم البحري من الناحية القانونية، ولكن مع ذلك لا تطبق أحكام التصادم وذلك في الحالات التالية: وقوع التصادم بين سفينة خاصة وبين السفن المملوكة للدولة سواء كانت بحرية أو مخصصة لخدمة عامة أو لملاحة عامة، التصادم بين سفينة مقطورة والسفينة التي تقطرها، وحالة التصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة التي تقوم بإرشادها

8. تختلف أنواع التصادم البحري باختلاف سببها، ويمكن رد أسبابه إلى أسباب قهرية أو مشتبه بها، أو إلى الخطأ، وهذا الخطأ إما أن يكون من جانب واحد أو مشترك بين الطرفين. وعليه فإن حكم المسؤولية يختلف من حالة لأخرى.

9. رغم أن الجزائر لم تصادق على اتفاقيتي بروكسل لسنتي 1910 و1952 إلا أن الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري جاءت موافقة لما نصت عليه المعاهدة من حيث الجهات المختصة في نظر دعوى التصادم والتعويضات.

10. لا تثار مشكلة القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري وذلك عندما يحصل التصادم بين دول تنتمي إلى دول منضمة إلى اتفاقية بروكسل، إذ أن هذه الإتفاقية تكفلت بتعيين القانون الواجب التطبيق. ولكن المشكلة تبقى قائمة عندما يحصل التصادم بين سفينتين أو أكثر، إحداها تنتمي إلى دولة غير منضمة إلى الاتفاقية المذكورة. حيث تظهر أهمية تعيين القانون الواجب التطبيق على الواقعة لغرض تحديد مدى المسؤولية وبيان مقدار وكيفية التعويض والجهة التي تتحملة.

11. يمكن للأطراف عرض نزاعهم على القضاء وذلك برفعها على إحدى المحاكم المحددة قانوناً، أو يمكنهم الاتفاق على عرض نزاعهم على التحكيم.

كما يمكننا أن ندرج جملة من الإقتراحات أهمها:

1. نؤكد على ضرورة الصيانة الدورية للسفن وتدريب البحارة على القيادة الجيدة وكيفية تفادي حالات التصادم.

2. ينبغي على الدول الغير منضمة لمعاهدة بروكسل التوقيع عليها لتفادي مشكلة تنازع القوانين وتعديل تشريعاتها لتتناسب مع ما هو وارد في الإتفاقية.

3. وضع حلول وتوحيد للمسائل التي لازالت عالقة ولم تعالج بوضع معاهدة جديدة أو القيام بتعديلات على المعاهدة السابقة.

4. إنشاء محاكم خاصة للنظر في المنازعات الناشئة عن التصادم البحري.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

1. المؤلفات

1. البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية، القاهرة 1988.
2. البياتي علي طاهر ، التحكيم التجاري البحري دراسة قانونية مقارنة، ط 1، دار الثقافة، عمان 2006.
3. التلاحمة خالد إبراهيم، القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم التجاري الدولي، دار جهينة، عمان 2006.
4. الحوسني عبد الحميد محمد، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2007.
5. الجزائري هاشم رمضان ، عوض خلف أخو أرشيدة، أحكام التصادم البحري (دراسة مقارنة في ظل بعض القوانين العربية والأجنبية والإتفاقيات الدولية)، ط 1، دار جليس الزمان، عمان 2011.
6. الرفاعي أشرف عبد العليم ، القانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم والنظام العام في العلاقات الخاصة الدولية، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2003.
7. السنهوري عبد الرزاق أحمد ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد: (02)، ط 3، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 1998.
8. الشرقاوي محمود سمير، القانون البحري، ط 4، دار النهضة العربية، القاهرة 1993.
9. اللصاصمة حسن حرب ، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، ط 1، دار الخليج، عمان 2015.
10. المققادي عادل علي، القانون البحري، ط 1، دار الثقافة، عمان 2009.
11. ترك محمد عبد الفتاح، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2003.
12. " " " ، التحكيم البحري النطاق الشخصي لإتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2005.
13. حسني أحمد، الحوادث البحرية التصادم والإنتقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية د س ن.
14. حلمي عباس ، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983.
15. دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2001.

16. شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة 2010.

17. صادق هشام علي، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2002.

18. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2000.

19. " " "، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007.

20. موسى طالب حسن، القانون البحري، ط 1، دار الثقافة، عمان 2007.

II. المقالات

1. بوخميس وناسة: " النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والإقتصادية، العدد: (01)، المركز الجامعي لتامنغست 2012.

2. خليل أفراح عبد الكريم: " التحكيم في المنازعات البحرية"، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد: 14، العدد: 50، كلية، العراق 2010.

3. عز الدين فراح: "التصادم البحري"، مجلة المفكر، العدد: (12)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2015.

4. علاء عمر محمد: "الدعوى المدنية في التصادم البحري -دراسة مقارنة-"، مجلة جامعة بابل، جامعة البصرة المجلد: (18)، العدد: (01)، العراق 2010.

5. عمر مشهور حديثة الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة ألقيت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، الأردن 2002/10/08، منشورة في www.jcdr.com.

III. البحوث الجامعية

1- أطروحات الدكتوراه

1. بن عصمان جمال: المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي

الخاص، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة تلمسان، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2009/2008.

2- مذكرات ماجستير

1. البلاسي منية حسن، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون خاص، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2014/2013.
2. الغازي إيهاب خضر عرفات: أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير، تخصص الفقه المقارن، الجامعة الإسلامية، كلية الشريعة والقانون، غزة ، السنة الجامعية 2013/2012.
3. سيدي معمر دليلة ، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة ماجستير ، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو ، السنة الجامعية 2015/2014.

3- مذكرات ماستر

1. بودبوز آمنة ، دواخة نادية، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، مذكرة ماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة قلمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2016/2015.
 2. كحلة صدام، التحكيم في منازعات التجارة البحرية، مذكرة ماستر، تخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ورقلة، السنة الجامعية 2016/2015.
- IV. النصوص القانونية:**

1. القانون رقم 09/08 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 12، 2008.
2. القانون رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/04 المؤرخ في 15 أوت 2010.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

Thèses:

- Van Den Berg , étude comparative du droit de l'Arbitrage commercial dans de common law, thèse, Aix, 1977.

الفهرس

العنوان	الصفحة
شكر وتقدير	
إهداء	
مقدمة	أ - ت
الفصل الأول: مفهوم التصادم البحري	
المبحث الأول: تعريف التصادم البحري	02
المطلب الأول: التعريف الفقهي	02
المطلب الثاني: التعريف الوارد في اتفاقية بروكسل	03
المطلب الثالث: تعريف التشريعات المقارنة	04
المبحث الثاني: شروط التصادم البحري	07
المطلب الأول: شروط متعلقة بوسيلة التصادم	07
الفرع الأول: التصادم بين منشأتين بحريتين	07
الفرع الثاني: التصادم بين منشأتين إحداهما سفينة	09
المطلب الثاني: شروط متعلقة بالفعل المادي (وقوع ارتطام)	12
المبحث الثالث: أنواع التصادم البحري	17
المطلب الأول: التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه	17
المطلب الثاني: التصادم الناشئ عن خطأ من جانب واحد	19
المطلب الثالث: التصادم الناشئ عن خطأ مشترك	22
الفصل الثاني: دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري	
المبحث الأول: رفع الدعوى أمام القضاء	26
المطلب الأول: تعيين المحكمة المختصة	27
المطلب الثاني: تعيين القانون الواجب التطبيق	30
الفرع الأول: التصادم الواقع في المياه الإقليمية	30
أولاً: تطبيق القانون الوطني	31
ثانياً: تطبيق قانون العلم المشترك	32
ثالثاً: تطبيق قانون القاضي	33
الفرع الثاني: التصادم الواقع في أعالي البحار	36
أولاً: تطبيق القانون البحري العام	36

37	ثانيا: تطبيق قانون القاضي
39	ثالثا: تطبيق قانون العلم
39	1- تطبيق قانون علم السفينة الصادمة
40	2- تطبيق قانون علم السفينة المصدومة
41	3- تطبيق كلا القانونين
42	4- تطبيق القانون الأصلح للمضروب
44	المبحث الثاني: رفع الدعوى أمام هيئة التحكيم
44	المطلب الأول: مفهوم التحكيم البحري
44	الفرع الأول: تعريف التحكيم البحري
45	الفرع الثاني: أنواع التحكيم البحري
46	أولا: التحكيم المؤسسي
47	ثانيا: التحكيم الحر
49	المطلب الثاني: تنظيم التحكيم البحري
50	الفرع الأول: إجراءات تنظيم التحكيم
50	أولا: مباشرة إجراءات التحكيم البحري
51	ثانيا: سير الإجراءات
52	ثالثا: نهاية إجراءات التحكيم
52	الفرع الثاني: تعيين القانون الواجب التطبيق
54	المبحث الثالث: آثار دعوى التصادم
54	المطلب الأول: تقادم دعوى التصادم
57	المطلب الثاني: التعويض عن الضرر
57	الفرع الأول: تقدير التعويض
61	الفرع الثاني: امتياز التعويض
62	الفرع الثالث: مدى المسؤولية عن التعويض
66	خاتمة
69	قائمة المراجع
73	الفهرس

الملخص:

في نطاق الحديث عن الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن في البحر في أثناء عمليات النقل أو السياحة البحرية وغيرها نجد أن التصادم البحري من أهم الحوادث وأكثرها شيوعا بسبب كثرة وقوعها وجسامتها ما ينجر عنها من أضرار وخسائر مادية وبشرية. وهذا ما جعل الكثير من الدول تسعى إلى وضع قواعد خاصة بالتصادم. خاصة وأن حوادث التصادم تقع بين سفن من دول مختلفة، وبهذا نكون أمام عدة قوانين. مما تطرح مسألة التنازع من حيث الإختصاص التشريعي أي تحديد القانون الواجب التطبيق، أو الاختصاص القضائي والمتمثل في تحديد الجهة القضائية المختصة دوليا.

الكلمات المفتاحية:

الحوادث البحرية، التصادم البحري، تنازع القوانين، المسؤولية التقصيرية، الاختصاص القضائي، الإختصاص التشريعي.

Abstract:

In the context of talking about marine accidents that are exposed to the ship in sea during the process of transport or marine tourism and others, we find that the collision of the sea of the most important incident and the most common because of the abundance and the magnitude of the resulting damage and loss of material and human, which made a lot Especially the fact that collisions occur between ships from different countries. Therefore there are several laws which raise the issue of conflict in terms of the jurisdiction of the legislature, namely the definition of the applicable law and the jurisdiction of determining the competent international jurisdiction.

Key words:

Marine accidents, maritime collision, conflict of laws, legislative jurisdiction, tort liability.

Résumé: Pour parler des accidents maritimes subis par le navire en mer pendant le transport ou le tourisme et d'autres échelle, nous constatons que la collision maritime des accidents majeurs et les plus courantes en raison du grand nombre et fréquence et l'ampleur des dommages qui en résultent et des pertes matérielles et humaines, ce qui est ce a fait beaucoup des pays qui cherchent à élaborer des règles spéciales de collisions, en particulier que les accidents de collision entre navires de différents pays et e sera en face de plusieurs lois qui soulèvent la question du conflit en termes de compétence législative de toute limitation de la compétence applicable et judiciaire et l'objectif de déterminer droit international compétent.

Les mots clés: Accidents maritimes, collisions maritimes, conflits de lois, juridiction législative.