

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة



كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق

الآثار القانونية الناجمة عن التصادم البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص قانون الأعمال

إشراف الأستاذ:
د / بدر الدين يونس

من تقديم الطالبة:
* لامية ربوح

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسا
مشرفا و مقرا
مناقشا

- 1- أ / فيصل بوسيدة
- 2- د / بدر الدين يونس
- 3- أ / نصيرة دوب

دورة جوان 2016

دعاء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ:

" وَإِذَا مَسَّكُمُ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ مَنْ تَدْعُونَ إِلَّا إِيَّاهُ فَلَمَّا نَجَّكُمْ إِلَى
الْبَرِّ انصَرْتُمْ ۗ وَكَانَ الْإِنْسَانُ كَفُورًا (67)"

سورة الإسراء، الآية: 67.

" اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لَتَجْرِبِيَ الْفُلْكَ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ
وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ (12)"

سورة الجاثية، الآية: 12.

شكر و تقدير

أشكر الله العليّ القدير الذي أنعم عليّ بنعمة العقل والدين
القائل في محكم التنزيل:

" وفوق كل ذي علم عليم " سورة يوسف الآية: 76.

وأثني ثناء حسنا على الأستاذ المشرف يونس بدر الدين الذي لم يدخر
جهدا في توجيهي.

وأيا وفاء وتقديرا واحترافا مني بالجميل أتقدم بجزيل الشكر لأولئك
المخلصين الذين لم يألوا جهدا في مساعدتي في مجال البحث العلمي
وأخص بالذكر الأستاذ الفاضل: طالبه كريم

والأستاذتين الفاضلتين: بن يوسف فاطمة الزهراء ونطور أحلام
على توجيهي ومساعدتي جزاهم الله كل خير

ولا أنسى أن أتقدم بجزيل الشكر للجنة المناقشة:

الأستاذة دوج نصيرة، بوصيدة فيصل، ويونس بدر الدين،

على تفضلهم بمناقشة هذه الدراسة

وأخيرا أزجي بجزيل الشكر إلى كل من مدوا لي يد العون والمساعدة
في إخراج هذه الدراسة على أكمل وجه.

إهداء

إلى من لن يهديني الزمان تحيره

إلى معلمة الزمن..... التي علمتني كيف أكون أنا

وإلى من حملن لي الشمعة:

آمال، صبرينة، فاطمة، خولة

إلى من توجاني دائما:

كريم، خالد

إلى منابع الفرح والبسمة:

آلاء، محمد، عبد المؤمن، أنفال

وإليكم أهدي..... كل ما أهدي

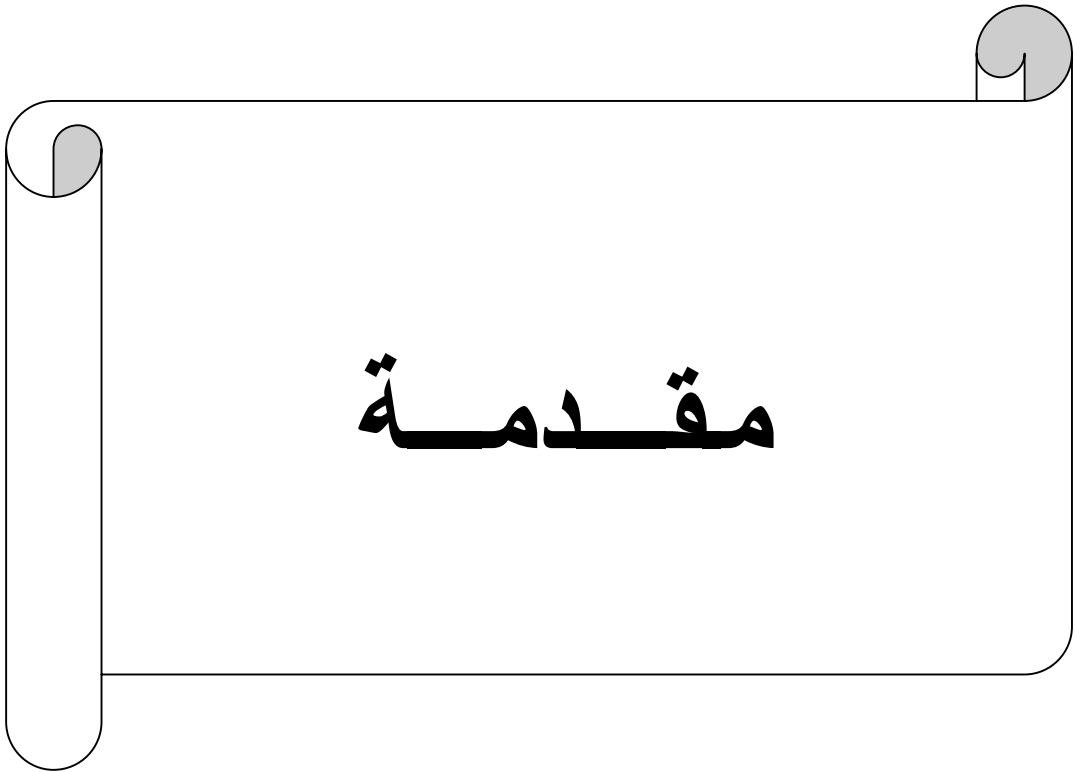
لامية



توضيح المختصرات

توضيح المختصرات

الرقم	المختصر	الشرح
1	ق ب ج	القانون البحري الجزائري
2	ق. م. ج	القانون المدني الجزائري
3	ق. إ. م. إ	قانون الإجراءات المدنية و الإدارية
4	ص	صفحة
5	/	الفقرة
6	ط	الطبعة
7	ج	الجزء
8	ج. ر	الجريدة الرسمية



مقدمة

تعتبر الملاحة البحرية من أهم ضروب النشاط البشري نفعاً للجماعة الدولية، حيث تربط بقاع المعمورة لتيسير انتقال الأشخاص من بقعة إلى أخرى، كما تسهل تداول و انتقال السلع بشتى أنواعها واختلاف أصحابها بين دول العالم المتعددة، ويحكم هذه الملاحة القانون البحري الذي نشأ من مجموعة من الأعراف و العادات، هذا ما جعل قواعده تتميز بأصالة مؤكدة تولدت من جسامة المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية، والتي تفوق مخاطر البر لأنها أخطار لا يدرك هولها إلا من ركب البحر وعاشها، إذ كثيراً ما تودي بالسفن وما عليها من أنفس و أموال، و تعتبر هذه المخاطر الأساس الجوهري لكل قواعد القانون البحري، التي تميزه عن سائر فروع القانون الأخرى، والتي تتمثل في الخسائر البحرية المشتركة، الإنقاذ البحري، والتصادم البحري، ويبقى هذا الأخير أخطرهما على الإطلاق

بالرغم من التطور التقني الحديث وما صاحبه من تزويد السفن بمعدات وتجهيزات حديثة من شأنها أن تضمن سلامة الرحلة البحرية، ورغم قيام الكثير من الدول بوضع قواعد للحماية والوقاية سواء كان ذلك في تشريعات داخلية أو نتيجة معاهدات دولية، فلا يزال التصادم يهدد الرحلة البحرية، فقد تصل نتائجه إلى حد غرق السفينة وهلاكها، وهي في أحسن الأحوال أضرار قد تصيب المسافرين في أبدانهم وأمتعتهم.

و حتى نستطيع تمييز التصادم عن باقي عوارض الملاحة الأخرى، يجب علينا أن نحدد مفهومه أولاً، هذا الأخير الذي كان محل اختلاف وذلك كان قبل وضع النصوص القانونية في هذا المجال، حيث كان محور الخلاف يدور حول ما إذا كان يجب الاعتماد بمكان وقوع التصادم أو الاعتماد بصفة المنشآت المعنية بالتصادم دون الأخذ بعين الاعتبار مكان حدوثه، فنجد من عرفه على أساس أنه ارتطام مادي بين سفينتين أو سفينة ومركب للملاحة الداخلية بشرط أن يقع هذا الارتطام في البحر دون المياه الداخلية، وهناك من عرفه على أنه التصادم الذي يقع بين سفينتين

مقدمة

أو بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية دون الأخذ بعين الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم، وهذا ما اعتدت به معاهدة بروكسل وسارت على هديها جل التشريعات البحرية، ومنها التشريع البحري الجزائري

و المقرر في جل التشريعات الدولية و الوطنية أنه لا مجال لإعمال قواعد التصادم إلا إذا توفرت شروط يتعلق بعضها بوسيلة التصادم، ويتعلق بعضها الآخر بالفعل المادي للتصادم، ففيما يتعلق بوسيلة التصادم، فقد قررت معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم والقوانين الوطنية التي حذت حذوها على وجوب أن تتورط في التصادم سفينة بحرية، وما يفهم من المادة الأولى من المعاهدة أنه ليس هناك تصادم بحري بالمعنى القانوني إلا إذا حدث هذا التصادم بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب للملاحة الداخلية.

حيث يشترط أن تتورط سفينتين في التصادم أو على الأقل تكون إحداها سفينة هي بالأصل عائمة وتكون مخصصة وصالحة للملاحة البحرية والتي تقوم بها على وجه الاعتیاد، كما يشترط وجوب أن يحدث تصادم بين سفينة ومنشأة بحرية هي بالأصل عائمة والتي تشمل السفن ومراكب الملاحة الداخلية، إلا أن المشرع الجزائري توسع في مفهوم المنشآت العائمة حيث قرر إمكانية تطبيق قواعد التصادم البحري حتى على ذلك الواقع بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت.

أما فيما يخص الشرط المتعلق بالفعل المادي يمكننا النظر للتصادم من ناحيتين الأولى يأخذ فيها التصادم صورته التقليدية التي تفيد وجوب وقوع ارتطام مادي مباشر أو احتكاكا فعليا بين المنشأتين العائميتين، وهذا يتطابق مع المعنى اللغوي للتصادم البحري والذي ورد في بعض المعاجم منها لسان العرب لابن منظور، و كذلك محيط المحيط لبطرس البستاني، على أن التصادم هو ضرب الشيء الصلب بشيء مثله، وقال الأزهري: "و اصطدام السفن إذا ضربت كل واحدة صاحبها إذا مرتا فوق الماء بحموتهما"، إلا أن واضعي معاهدة بروكسل ارتأوا عدم الوقوف عند المعنى الضيق لمفهوم التصادم و إنما أخذوا بفكرة التوسع بحيث تطبق أحكام التصادم على حالات قد لا يحدث فيها أي ارتطام أو احتكاك فعلي بين المنشأتين العائميتين، وهذا ما ورد في

المادة 13 منها، وقد أخذ المشرع الجزائري كذلك بفكرة التوسع فيما يخص الشرط المتعلق بالفعل المادي في الفقرة الثالثة من المادة 274 من القانون البحري

ولما كان مقررا أن قواعد التصادم البحري لا تطبق على التصادمات التي تندرج ضمن مجال المسؤولية العقدية، ويكون الأمر كذلك إذا كانت هناك علاقة تعاقدية مسبقة تربط المنشأتين المتصادمتين، وهو ما يتحقق في حالي عقدي القطر والإرشاد وغيرها من العقود.

ومن هنا تظهر أهمية دراسة هذا الموضوع ما دام أن التصادم البحري نصوصا خاصة تحكمه سواء كانت هذه النصوص تجد مصدرها في معاهدة بروكسل أو في التشريعات البحرية. كما تظهر أهمية الموضوع في محاولتنا تبين أحكام التصادم البحري في التشريع البحري الجزائري، والذي عانى من قلة الشرح والتفسير و التوضيح لقلة الكتابات في هذا المجال، أضف إلى ذلك أهمية توضيح الآثار القانونية الناجمة عن هذا الخطر من الناحيتين الموضوعية والإجرائية.

ويتجلى الهدف من دراسة هذا الموضوع هو ولوج عالم التصادم البحري هذا الموضوع الذي لم يكن له اهتمام فقهي كبير، وذلك من أجل تحديد أنواعه والمسؤوليات المترتبة عنه و معرفة أي من القواعد الإجرائية يجب اتباعها.

و لعل أهم الأسباب التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع، هي أهمية مسألة الآثار القانونية التي تنجم عن التصادمات البحرية ولعل من بين أهم الأسباب كذلك هو محاولة منا تسليط الضوء على موقف المشرع الجزائري من هذا الموضوع، فقمنا بتوضيح تجلياته، نظرا لعزوف شراح القانون عن تناول هذا الموضوع، حيث أننا لم نجد تقريبا كتابات جزائرية في هذا الموضوع، وحتى البحوث العلمية تكاد تكون نادرة إلا ما كان منها نقلا حرفيا عن بعض المراجع العربية، خاصة المصرية منها، وحتى هذه الأخيرة تناولته ضمن مراجع عامة للقانون البحري، وما جاء منها مستقلا وخصوصا فهو قليل، لذلك اعتمدنا على مرجعين مهمين هما: أحكام التصادم البحري، لهاشم رمضان الجزائري، والتصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، لمحمد عبد الفتاح ترك.

وفي العادة لا يخلو أي بحث من الصعوبات التي قد تواجه الباحث الذي يمكنه تجاوزها بشغفه في البحث ورغبته الشخصية التي انبنت عن قناعاته بتقزيم الصعوبات وتذليلها.

إن أهم الصعوبات التي واجهتنا أثناء البحث في غمار هذا الموضوع هو قلة الكتابات التي تناولته وخاصة الجزائرية منها، وهذا ما جعلنا لم نذخر جهدا في ولوج عالم هذا الموضوع من خلال جمع المراجع الخاصة به، على الرغم من قلتها وعدم كفايتها لدراسة موضوع بحجم التصادم البحري.

يعد موضوع التصادم البحري موضوعا مهما، فعلى قدر أهمية الحوادث التي تحصل برا تعد الحوادث البحرية ذات أهمية لما ينتج عنها من مخاطر تؤدي في النهاية إلى آثار وخيمة على ما هو مادي و بدني، لذلك كانت هناك جهود دولية من أجل توحيد الأحكام الموضوعية والإجرائية المتعلقة بالآثار القانونية للتصادم البحري نظرا لطبيعته الخاصة التي تخرج عن فكرة المسؤولية العقدية، وما يترتب عنها من مسؤوليات، والتي قررتها القواعد العامة في القانون المدني.

في ظل انفراد التصادم البحري بقواعد خاصة تحكم الآثار القانونية الناجمة عنه، وهذا ما يلاحظ على جل تشريعات العالم التي لا تخضع المسؤولية الناجمة عنه للمسؤولية العقدية و لا للمسؤولية التقصيرية الواردة في القواعد العامة و انما تفرد له نصوصا خاصة. .

ولمعرفة هذا سوف نتطرق لدراسة الآثار القانونية الناجمة عن التصادم البحري من خلال

الإشكالية التالية:

ما طبيعة المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية تساؤلان:

ما هي الآثار الموضوعية المترتبة عن هذه المسؤولية؟


و ما هي القواعد الاجرائية في دعوى التصادم البحري؟

إن دراسة هذا الموضوع تتطلب إتباع مناهج علمية مناسبة، وهذا من خلال الاعتماد على المنهج الوصفي الذي يتمثل في عرض النصوص القانونية التي وردت في معاهدات بروكسل وكذا

مقدمة

التشريع البحري الجزائري وبعض التشريعات البحرية الأخرى، وذلك بسبب غياب اهتمام فقهي في الجزائر بموضوع التصادم البحري، وأيضا نقص الاجتهاد القضائي وصعوبة التوصل إليه إن وجد لعدم نشره في الكثير من الأحوال، كما اعتمدنا على أسلوب المنهج التحليلي، حيث نجد أن موضوع التصادم البحري يتعلق بانقسامات فقهية وهو ما اضطرنا في أكثر من موضع للجوء إلى تحليل النصوص القانونية سواء كان ذلك في القواعد الدولية أو التشريعات البحرية وعلى رأسها التشريع الجزائري.

وقد اعتمدنا في تقسيمنا للموضوع على ثنائية الخطة وهذا ما تقتضيه الدراسة، قسمناه إلى فصلين: تضمن الفصل الأول المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري، أما الفصل الثاني فخصصناه للقواعد الإجرائية في دعوى التصادم البحري.



الفصل الأول

الفصل الأول:المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري

التصادم البحري هو ذلك الارتطام الواقع بين السفن البحرية أو بين السفن و بواخر الملاحه الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم، وللتصادم البحري عدة حالات تختلف كل منها عن الأخرى ، وذلك بسبب اختلاف الأسباب المؤدية إلى حدوثه، وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1910 و بعض التشريعات التي تأثرت بها كالتشريع البحري الجزائري، يمكن تقسيم حالات التصادم البحري إلى أقسام هي: التصادم العرضي أو هناك شك في أسبابه، والتصادم بخطأ إحدى السفينتين، أو بخطأ مشترك.

و يظهر مما تقدم أنه يمكن رد أسباب التصادم البحري إما إلى الخطأ و هذا الأخير إما أن يكون صادرا من أحد الطرفين أو مشتركا بينهما، أو إلى أسباب قهريه أو مشتبه بها.

و بما أن الأضرار الناجمة عن التصادم البحري تخضع لأحكام خاصة تختلف عن الأحكام التي تملئها القواعد العامة، هذا ما يجعلنا نتساءل عن أحكام المسؤولية في التصادم: هل هي موحدة أو يقرر لكل حالة أحكام خاصة؟.

و هذا ما سنتناوله بالدراسة من خلال:

*المبحث الأول: الأحكام المتعلقة بالتصادم غير الخطئي

*المبحث الثاني: الأحكام المتعلقة بالتصادم الخطئي

المبحث الأول: الأحكام المتعلقة بالتصادم غير الخطئي

يقصد بالأحكام في هذا الصدد أحكام المسؤولية الناتجة عن التصادم من دون خطأ، و التي على أساسها ينظم تعويض الأضرار التي تنشأ عنه⁽¹⁾، و يأخذ التصادم من دون خطأ صورتين، يعتبر عدم وجود الخطأ في الصورة الأولى أمراً يقينياً لا شك فيه وهو ما يتحقق في حالة القوة القاهرة أو الحادث الفجائي⁽²⁾.

و تتجلى الصورة الثانية في الحالة التي لا يمكن فيها التيقن من سبب الحادث و هذا هو التصادم المشتبه في سببه⁽³⁾ و في هذين النوعين من التصادم لا تجد المحكمة أي خطأ مرتكب من قبل أي من السفن المتصادمة قد أدى إلى حصول التصادم⁽⁴⁾.

و بالنظر إلى هذا فإن التصادم في الحالتين يحدث من دون خطأ فهل سيكون هذا سبباً لتقرير نفس حكم المسؤولية لكليهما؟

و سنقف على هذا بالدراسة من خلال مطلبين متتاليين:

***المطلب الأول: المسؤولية الناجمة عن التصادم القهري**

***المطلب الثاني: المسؤولية الناجمة عن التصادم المشكوك في سببه**

(1) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، و الحوادث البحرية طبقاً لمعاهدات بروكسل وتعديلاتها، النقل، سندات الشحن، دعوى المسؤولية، التصادم البحري، المساعدة البحرية، معاهدة هامبورج سنة 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1980، ص159.

(2) استقر شراح القانون المدني على أن كل من مصطلحي القوة القاهرة و الحادث الفجائي يؤديان نفس المعنى و يرتبان نفس الأثر في إعفاء الشخص من المسؤولية إذا ما توفرت شروطها. وعلى غرار معاهدة بروكسل استعمل المشرع الجزائري المصطلحين كمترادفين، انظر المادتين 2 من معاهدة بروكسل و 281 من القانون البحري الجزائري.

(3) مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، مطابع مؤسسة الأهرام، ص132.

(4) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، أحكام التصادم البحري، دراسة مقارنة في ظل بعض القوانين العربية و الأجنبية و الاتفاقيات الدولية، ط1، دار جليس الزمان، الأردن، 2011، ص231.

المطلب الأول: المسؤولية الناجمة عن التصادم القهري

التصادم القهري هو الصورة الأولى من التصادمات غير الخطئية، أي يكون فيها الخطأ منعدم، و يجدر بنا أن نعرض أولاً على المقصود بالتصادم القهري ثم نبين حكم المسؤولية المقررة لهذا النوع من التصادم.

*الفرع الأول: المقصود بالتصادم القهري.

*الفرع الثاني: حكم المسؤولية الناجمة عنه.

الفرع الأول: المقصود بالتصادم القهري

يقصد بالتصادم القهري التصادم الذي ينشأ عن قوة قاهرة و معنى القوة القاهرة في القانون البحري هو نفسه في القانون العام⁽¹⁾، و يعرف بأنه: "ذلك التصادم غير المتعمد الذي لا يمكن التنبؤ به ومن ثم لا يمكن تجنبه أو تفاديه بممارسة قدر معقول من العناية و المهارة⁽²⁾". فالسبب الرئيسي في هذا النوع من التصادم يرجع إلى القوة القاهرة و التي تعرف في القواعد العامة بأنها: "كل حادث يعود إلى عنصر أجنبي، أي يخرج عن إرادة الطرفين، لا يمكن توقعه أو دفعه و يعود إليه الضرر تماماً"، فهي إذن كل حادث لا يمكن توقعه و تفاديه و لا يد للمدين في حدوثه⁽³⁾.

ويتفق الجميع على أن هذه الحالة لا تتحقق إلا إذا توفرت شروط معينة أولها ألا يكون هناك أي دخل للإرادة، وثانيهما عدم إمكانية التوقع، وثالثهما استحالة الدفع، فإذا اجتمعت هذه الشروط في حادث ما اعتبر سببه القوة القاهرة⁽⁴⁾.

وغالبا ما تأخذ القوة القاهرة شكل قوة طبيعية كضباب كثيف استحالت معه الرؤية

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 231.

(2) محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2003، ص 44.

(3) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ص 222.

(4) جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص مذكرة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2009، ص 66.

أو عاصفة هوجاء و زوابع و أمطار بحيث يصعب معها قيادة السفينة و إدارة دفتها بسهولة، أو تيار قوي يدفع السفينة في اتجاه سفينة أخرى فترطم بها... الخ⁽¹⁾.

كما قد تتصل القوة القاهرة بعوامل داخلية كالخلل المفاجئ في معدات السفينة⁽²⁾ فإذا حصل عطل في إحدى السفن لأسباب خارجة عن إرادتها ومن دون خطأ منها، فالحادث القهري الذي أدى إلى حصول التصادم غير متوقع، فإذا كان من الممكن توقعه فلا يعتبر من قبيل القوة القاهرة.⁽³⁾

و يعتبر تصادما سببه القوة القاهرة كذلك التصادم الواقع بين السفن بسبب صدور أوامر وقرارات من السلطة العامة بسبب حالة الحرب كالإزام السفن بإطفاء الأنوار لتجنب الغوصات فيحصل التصادم أو إلزامها بالسير في قوافل بشرط ألا ينسب خطأ في المناورة لإحدى السفن. كما يعتبر التصادم الواقع بين سفينتين بسبب خطأ سفينة ثالثة قهريا بشرط ألا ترتكب السفينتين الصادمة و المصدومة أي خطأ و أمثله كثيرة نذكر منها ما يلي:
- إذا اصطدمت إحدى السفن بسفينة ثانية و جعلتها تصطدم بسفينة ثالثة دون أن ترتكب الأخيرتين أي خطأ.

- إذا أحدثت إحدى السفن أمواجا عالية بسبب سرعتها المفرطة فتجعل السفينة الثانية تصطدم من دون خطأ منها بسفينة ثالثة لم ترتكب أي خطأ.
- إذا جعلت إحدى السفن و بخطأ منها سفينة ثانية تواجه خطر التصادم و عندما تحاول أن تتجنبه تصطدم مع سفينة ثالثة و من دون أن ترتكب أي منهما خطأ.⁽⁴⁾

وبما أن التمسك بحالة القوة القاهرة يفترض عدم إمكانية التوقع و استحالة الدفع فإنه يخرج عن نطاق هذه الأخيرة الأحداث التي كان بالإمكان توقعها كما لو وقع تصادم بسبب أحد الأسباب الآتي ذكرها:

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 232.

(2) جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 66.

(3) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 235.

(4) المرجع نفسه، ص - ص 233 - 234.

- إذا حصل تصادم بسبب تيار عادي ينطلق في وقت ثابت، أو بسبب هبوب رياح أعلنت عنها المراصد الجوية⁽¹⁾.
- إذا حصل تصادم بسبب ظلمة الليل العادية كالتصادم الذي يقع ليلا في شهر يناير في وجود الضباب و الرياح المعتدلة⁽²⁾.
- إذا حصل تصادم بسبب تيار مائي لم يبلغ من العنف درجة القوة القاهرة⁽³⁾.
- و من ثم فإن الحوادث التي تشكل خطرا عاديا في الملاحة البحرية مثل: التيارات و الرياح و الظلام و الأمواج والمد و الجزر لا تدخل في مفهوم القوة القاهرة إلا بصفة استثنائية، و ذلك إذا أصبحت تشكل خطرا غير عاديا في الملاحة⁽⁴⁾.
- كما أنه إذا حصل تصادم بسبب عدم اتخاذ بعض الاحتياطات التي كان من الممكن اتخاذها لمواجهة حالة البحر من قبل قائد السفينة يعني عند الكثير من الفقه أن هذا الأخير قد ارتكب خطأ وبالتالي لا مجال للدفع بالقوة القاهرة⁽⁵⁾، ويبرر ذلك بالقول أن الأمر لا يتعلق هنا بمعرفة ما إذا كان الحادث متوقعا أم لا و إنما معرفة ما إذا كان يمكن أو يجب توقع الحادث، وعليه فغالبا ما يلجأ المدعى عليه في حالة المسؤولية المترتبة عن القوة القاهرة إلى محاولة إثبات أنه لم يرتكب أي خطأ و ذلك بإثباته أنه اتخذ جميع الاحتياطات اللازمة التي تتطلبها الظروف⁽⁶⁾.

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص235.

(2) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص51.

(3) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص236.

(4) زهية لطرش، عمليات الإسعاف البحري، مذكرة لنيل الماجستير في القانون الخاص، كلية يوسف بن خدة، جامعة الجزائر، 2012، ص50.

(5) ففي قضية عرضت على القضاء الإنجليزي تتلخص وقائعها بأن إحدى السفن قد تحطمت أضويتها بسبب تصادمها مع سفينة ثانية بخطأ منها وبسبب فقدان الأضوية اصطدمت هذه السفينة مع سفينة ثالثة، فقد اعتبرت المحكمة أن التصادم الثاني يعتبر قد حصل بخطأ السفينة التي فقدت أضويتها بخطأ منها ولا يمكن الإدعاء بأن التصادم الأخير قد حصل بقوة قاهرة، لأن خطأها في التصادم الأول هو الذي أدى إلى حصول التصادم الثاني.

(6) جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص67.

الفرع الثاني: حكم المسؤولية المترتبة عن التصادم القهري

طبقا للقواعد العامة في القانون المدني لا يجوز مساءلة شخص عن فعل ضار سببه القوة القاهرة⁽¹⁾، وقد تم تطبيق هذه القاعدة في مجال التصادم البحري⁽²⁾.

فمتى كان التصادم واقعا نتيجة قوة القاهرة فإن كل سفينة من السفن المتصادمة تتحمل ما أصابها من ضرر وبالتالي إعفاء المدين من المسؤولية إذا كان الضرر قد نشأ بسببها، إذ لا يمكن نسبة الخطأ إليه عن فعل سببه القوة القاهرة⁽³⁾.

وقد تم الخروج عن هذه القاعدة في الحكم الوارد في سجلات Oléron و المجموعات المتأثرة بها، حيث قررت أن تتحمل كل سفينة نصف الأضرار بالرغم من أن الحادث سببه القوة القاهرة، وهناك من اعتمد هذا الحكم كالأمر الملكي الفرنسي لسنة 1681 من خلال المادة 10 التي نصت على قاعدة اقتسام الضرر بالتساوي بين السفينتين⁽⁴⁾.

و هذا ما ثار حوله خلاف فيما إذا تطبق أحكام المادة 10 من الأمر 1681 أو تطبق القواعد العامة بأن يتحمل الكل الخسائر فيما يخص التصادم القهري.

و استمر هذا إلى أن عالج قانون التجارة الفرنسي لسنة 1807 التصادم القهري في المادة 407 و التي أقرت بأن تكون الخسارة على عاتق من أصابته⁽⁵⁾، وهذا الحكم يعتبر تطبيقا للقواعد العامة التي اتبعته غالبية القوانين ومنها قانون التجارة البحرية العثماني العراقي وهو ما نصت عليه المادة 249 في فقرتها الأولى⁽⁶⁾.

(1) عرفت هذه القاعدة في القانون الروماني، إذ لم تكن تقبل الدعاوي التي يكون موضوعها تصادم بين سفينتين سببه القوة القاهرة، وعليه كانت كل سفينة تتحمل ما أصابها من ضرر.

(2) وقد تبنت اللجنة البحرية الدولية في انفرس سنة 1898 هذا الحكم بالنسبة للأضرار الناشئة عن التصادم القهري.

(3) هاني دويدار، المرجع السابق، ص 223.

(4) جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 67.

(5) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 238.

(6) العراق لا يزال يطبق قانون التجارة البحرية العثماني الصادر سنة 1863 في بعض فصوله ومنها التصادم البحري و خاصة المادة 249 التي تحمل أحكاما غريبة حيث تنص على أنه: "إذا تصادمت سفينتان مع بعضهما و حدث ذلك قضاء بحثا فبالخسارة التي تترتب من ذلك لا تسترد من أحد ما أصلا بل ترجع على السفينة المتضررة"، أنظر مؤلف هاشم رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص 110.

و قد أدخل هذا الحكم في اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بالمصادمات البحرية، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة الثانية منها على ما يلي:

"إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسارة على عاتق من أصابته"

فحكم الضرر الحاصل بسبب التصادم القهري أو التصادم العرضي بموجب هذه المادة من الاتفاقية يقع على عاتق من يصيبه، ومنه صارت قاعدة تحمل الأضرار ممن تعرض لتصادم قهري قاعدة ذات مصدر دولي.

و أقرت ذات المادة في فقرتها الثانية على أن تسري هذه القاعدة حتى وإن كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو إحداها راسية وقت وقوع الحادث، فتكون بذلك قد نفت كل قرينة في صالح السفينة الراسية⁽¹⁾ ووضعت حد لما قررته بعض التشريعات التي تقضي بافتراض خطأ السفينة السائرة و ليست الراسية وقت الحادث⁽²⁾.

ومنه لا يفترض خطأ السفينة السارية وقد تم إثبات أن الضرر كان وليد القوة القاهرة و بالتالي تتحمل كل منشأة ما أصابها من ضرر، ويستوي الأمر إن كانت المنشأتان راسيتين أو أن تكون إحدهما راسية وقت وقوع التصادم⁽³⁾.

و قد اعتمدت حالياً جل التشريعات البحرية الداخلية هذا الحكم كالمشرع الفرنسي الذي أدخل هذا الحكم على المادة 407 من قانون التجارة الفرنسي التي عدلت بقانون تموز 1915 وكذلك القانون الصادر في 07 تموز لسنة 1967 الخاص بالحوادث البحرية الذي ألغى المادة 407 بهذا الحكم ونص عليه في المادة الثانية منه⁽⁴⁾.

كما أخذ مشروع القانون العراقي فيما يتعلق بالتصادم القهري بنفس الحكم في مادته 237،

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص51.

(2) المرجع نفسه، ص81.

(3) هاني دويدار، المرجع السابق، ص223.

(4) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص240.

و ورد في المادة 295 من قانون التجارة البحرية المصري، و المادة 237 من قانون التجارة البحرية الأردني، و المادة 224 من قانون التجارة البحرية الكويتية، و لقد اعتمد المشرع الجزائري بدوره ما قرره المعاهدة في المادة 281 ق.بح⁽¹⁾.

و التصادم القهري في الوقت الحاضر قليل الوقوع عمليا بسبب التطور الفني في وسائل الملاحة و التصاميم التي يمكنها مقاومة المخاطر التي نتعرض لها أثناء الملاحة، و كذلك تزويدها بالأجهزة الحديثة، بحيث تصبح المخاطر متوقعة لدى الريان و من واجبه الاحتياط، لذلك فإن القضاء الحديث بالرغم من أنه يشترط في سبب التصادم القهري أن تتوافر فيه كافة شروط القوة القاهرة طبقا للقواعد العامة إلا أنه صار يتشدد في قبول وصف القوة القاهرة⁽²⁾.

و هذا الحكم قضت به المادة 281 من القانون البحري الجزائري عندما نصت بأنه: "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم من دون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم".

و على من يدعي حالة القوة القاهرة أن يثبت توافر شروطها، و عدم ارتكابه للخطأ و أنه قد اتخذ كل الاحتياطات التي تتطلبها ظروف الحال⁽³⁾، و متى كان التصادم فعلا واقعا نتيجة قوة القاهرة فإن كل من السفن المتصادمة تتحمل ما أصابها من ضرر⁽⁴⁾.

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 242.

(2) المرجع نفسه، ص 240.

(3) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 44.

(4) هاني دويدار، المرجع السابق، ص 222.

المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن التصادم المشكوك في سببه

اهتم فقهاء الشريعة الإسلامية بموضوع التصادم البحري ويظهر ذلك جليا في مواقف المذاهب الإسلامية، التي قسم بعضها التصادم البحري إلى أربعة أقسام هي: تصادم عمدي و تصادم خطئي، وتصادم قهري، وآخر مشتبه في سببه، كما رتبوا آثارا تخص كل قسم⁽¹⁾.

و بإدراج التصادم العمدي في تقسيمات الفقه الإسلامي، يكون هذا الأخير قد انفرد بذلك وتميز على التشريعات الوضعية التي لم تتعرض لهذا النوع من التصادمات البحرية، وتبرير ذلك يرجع إلى أن المشرع الوضعي يرى أن هذا القسم يندرج في إطار قانون العقوبات⁽²⁾.

فإما أن يكون التصادم بخطأ أو من دون خطأ هذا الذي يكون سببه القوة القاهرة السالف الذكر، إلا أن التصادم البحري قد يقع دون إمكانية تحديد سببه، كما قد يكون السبب مشتبا فيه، و بالتالي لا يكون هناك الدليل الكافي على ثبوته⁽³⁾.

و حتى يتضح لنا هذا النوع من التصادم، يتوجب علينا الوقوف على المقصود بالتصادم المشكوك في سببه في الفرع الأول، ثم الحكم المقرر للمسؤولية الناشئة عن التصادم المشكوك فيه في الفرع الثاني.

* الفرع الأول: المقصود بالتصادم المشكوك في سببه

* الفرع الثاني: حكم التصادم المشكوك في سببه

(1) حسن محمود عبد الدايم عبد الصمد، الامتناع عن الإغاثة و تطبيقاتها المعاصرة من الوجهتين الشرعية و القانونية، دراسة مقارنة، الامتناع عن المساعدة البحرية، الامتناع في حالة التصادم البحري، الامتناع عن المساعدة الطبية والعلاجية، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011، ص435.

(2) المرجع نفسه، ص437.

(3) هاني دويدار، المرجع السابق، ص223.

الفرع الأول: المقصود بالتصادم المشكوك في سببه

و هو التصادم الذي لا يمكن تعيين سببه بصورة أكيدة، فلا يمكن معرفة ما إذا كان سببه قوة قاهرة أو خطأ إحدى السفن أو خطأ مشترك بينهما⁽¹⁾.

فعندما لا يكون التصادم نتيجة خطأ، أو عندما يكون من غير الممكن إثبات خطأ أي من السفينتين، فإن التصادم يعتبر مشتبهاً في سببه وليس تصادماً قهرياً، لأن التصادم القهري يرجع سببه إلى القوة القاهرة⁽²⁾، وبالتالي لا يمكن إثبات الخطأ في جانب أحد رابنة السفن التي وقع التصادم بينهما، كما لا يمكن التحقق من أنه نتيجة حادث خارج عن إرادة طاقم هذه السفن⁽³⁾.

فلما تجد المحكمة أن البيانات المقدمة لها لا تثبت القوة القاهرة، ولا تثبت وجود خطأ إحدى السفن أو خطأ مشترك تسبب في وقوع الحادث، و هذا نتيجة أقوال الشهود غير الدقيقة أو المتضاربة و بالتالي ليس هناك ما يرجح إحداها على الأخرى⁽⁴⁾.

فيحوم الشك في سبب التصادم فيصنف في عداد التصادم المشكوك في سببه أو المشتبه في سببه، و مثاله وقوع التصادم بين سفينتين أثناء وجود ضباب مع تجهيز كل منهما بجهاز رادار يؤدي وظيفته، ولم تثبت وقائع مؤكدة تسمح باستخلاص وجود خطأ على عاتق أي منهما⁽⁵⁾.

كما يعتبر أن التصادم مشتبهاً في سببه عندما لا يتمكن الطرفان من إثبات حادث قوة قاهرة أو خطأ نتج عنه الحادث⁽⁶⁾.

(1) مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص407.

(2) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، و الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص170.

(3) حسني محمود عبد الدايم عبد الصمد، المرجع السابق، ص443.

(4) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، المرجع السابق، ص44.

(5) حسني محمود عبد الدايم عبد الصمد، المرجع السابق، ص434.

(6) قضت محكمة Fécamp في قرار 753 المؤرخ في 1967/12/06، بأن التصادم مشتبهاً في سببه لأن أقوال رباني

وطاقمي السفينتين في دعوى التصادم كانت متضاربة بحيث لم يكن في الإمكان تغليب إحداها على الأخرى.

الفرع الثاني: حكم المسؤولية الناجمة عن التصادم المشكوك في سببه

ينشأ التصادم الذي حام الشك حول أسبابه دون إمكان معرفة من هو المتسبب في ارتكاب الخطأ الذي أدى إلى وقوع الحادث هل هو خطأ أحد رباني السفينتين أم هو بسبب قوة القاهرة ومنه ليس في الإمكان نسبة الخطأ إلى سبب معين فالمتضرر من هذا الحادث ليس في إمكانه إقامة الدليل على خطأ الشخص المقابل⁽¹⁾، والأصل وفقاً لهذه القواعد هو عدم مسؤولية المدعى عليه حتى يثبت خطأه سواء كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد في وقوع الحادث أو اشترك معه خطأ المدعى⁽²⁾، فلا مجال إذن للقول بمسؤولية أي من رباني السفينتين المتصادمتين⁽³⁾.

و بالرغم من انتفاء القوة القاهرة التي تؤدي إلى وقوع التصادم إلا أن غالبية التشريعات البحرية قد وحدت بين حكم التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه ففي الحالتين تتحمل كل منشأة ما أصابها من ضرر⁽⁴⁾.

و قد وحدت معاهدة بروكسل لسنة 1910 بين حكم التصادم نتيجة القوة القاهرة وبين حكم التصادم المشكوك في سببه فيما يخص المسؤولية، ففي الحالتين تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر و ذلك من دون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم وذلك في المادة 2 منها⁽⁵⁾، و قد أصبح ما تقرر في المادة الثانية من هذه المعاهدة مكرساً في جل التشريعات في العالم و إن اختلفت في طريقة اعتمادها.

(1) عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، ط1، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2009، ص198.

(2) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ص133.

(3) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص198.

(4) مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية،

التأمين البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص323.

(5) تنص المادة 2 من معاهدة بروكسل على أنه: "إذا حصل التصادم عرض أو كان ناشئاً عن قوة القاهرة، أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسائر على عاتق من أصابته".

و نجد أن المشرع البحري الجزائري قد جمع هو الآخر بين التصادم البحري القهري والتصادم المشتبه في سببه في المادة 281 السابقة الذكر وطبق عليهما حكما واحدا ومن ثم يتحمله من أصابه، كما نص المشرع الجزائري في المادة 282 على أنه لا محل لافتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار.

ذلك أن بعض التشريعات تقضي بأنه إذا كانت السفينة راسية وقت الحادث فإن التصادم يفترض أنه وقع بخطأ ربان السفينة الأخرى السائرة ولكن معاهدة التصادم هدمت هذه القرينة والتي لم يأخذ بها القانون الجزائري⁽¹⁾.

المبحث الثاني: الأحكام المتعلقة بالتصادم الخطئي

إن جل حالات التصادم البحري تحصل بسبب الخطأ، وقد اختلف الفقهاء في إعطاء تعريف جامع مانع للخطأ في مجال المسؤولية التقصيرية. فعبد الرزاق السنهوري قد عرف الخطأ على أنه: "العمل الضار غير المشروع أي العمل الضار المخالف للقانون"⁽²⁾.

و هناك من عرفه على أنه: "إخلال بالالتزام قانوني بأن ينحرف الشخص عن السلوك الواجب أو عن السلوك المألوف للشخص العادي، وبناء على ذلك يتكون الخطأ التقصيري من عنصرين، أولهما مادي ويتمثل في التعدي الذي ينطوي على الإخلال بالواجب القانوني وثانيهما معنوي يتمثل في الإدراك والتمييز، ولكن المسؤولية لا تتحقق إلا إذا ترتب عن الخطأ ضرر وتربطهما علاقة سببية"⁽³⁾.

(1) محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص74.

(2) أحمد عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، ج 1، ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية، مصر، 1998، ص881.

(3) أنور طلبة، المسؤولية المدنية، المسؤولية التقصيرية، ج3، ط1، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2005، ص8.

و الرأي الراجح في الفقه و القضاء أن الخطأ في المسؤولية التقصيرية هو إخلال بالتزام قانوني⁽¹⁾، وهذا الالتزام هو الواجب الذي يفرضه القانون على كل فرد لعدم الإضرار بالآخرين، وهو التزام ببذل عناية دائماً و العناية المطلوبة هي اتخاذ الحيطة اللازمة لتفادي الإضرار بالآخرين.

ولا يشترط في الخطأ أن يكون عملاً إيجابياً بل يمكن أن يكون امتناعاً عن عمل كأن لا تحمل السفينة الأضوية المطلوبة ليلاً مما يؤدي إلى اصطدام إحدى السفن بها لعدم مشاهدتها⁽²⁾.

وقد حاول القضاء الإنجليزي أن يضع تعريف للخطأ في التصادم البحري، حيث عرفه القاضي Lord Stowell سنة 1823 في قضية The dundee، وهي حادثة تصادم بين سفينتين، فيعتبر الشخص مخطئاً إذا بدا منه نقص في الانتباه و الحذر الواجبان لضمان سلامة السفن الأخرى التي توجد في نفس البحر⁽³⁾.

و الخطأ في التصادم هو خطأ واجب الإثبات ولا يقوم على قرينة الخطأ المفترض من جانب الحارس⁽⁴⁾، و التصادم الخطئي هو الغالب و الجزء الأكبر من أحكام القضاء في التصادم البحري متعلقة به إلا أنه يجب التفرقة في هذا المجال بين الخطأ الفردي والخطأ المشترك لاختلاف النتائج في كل نوع منهما.

وبانقسام التصادم الخطئي إلى قسمين نتساءل عن الأحكام إن كانت تخضع إلى المسؤولية ذاتها، على أساس أن النوعين ناجمان عن الخطأ، أم هي مختلفة نظراً لكونهما مختلفي المصدر، وعلى هذا سنقف على الحالتين معا:

(1) أحمد عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 881.

(2) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 134.

(3) المرجع نفسه، ص 134.

(4) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان البحري، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 333.

- *المطلب الأول: التصادم الناتج عن خطأ منفرد
*المطلب الثاني: التصادم الناتج عن خطأ مشترك

المطلب الأول: المسؤولية المترتبة عن التصادم بخطأ إحدى السفن

المقصود بهذا النوع من التصادم أن يكون سببه راجع إلى خطأ صادر من إحدى السفن المتصادمة، من دون أن ترتكب السفينة أو السفن الأخرى التي اصطدمت مع السفينة المخطئة أي خطأ ساعد على حصول التصادم، أو على زيادة الضرر الناتج عنه⁽¹⁾.

وتؤكد كافة التحقيقات في الحوادث البحرية بصفة عامة والتصادم البحري بصفة خاصة أن للعامل البشري الدور الأكبر في وقوع هذه الحوادث⁽²⁾، وذلك من جراء الأخطاء التي يرتكبها أشخاص الملاحة البحرية من المجهز و الريان إلى بقية الطاقم و كذلك المرشد.

و حتى تترتب مسؤولية إحدى السفن يجب أن يكون الخطأ المرتكب من طرفها هو الذي سبب الضرر المطالب بالتعويض عنه، ورابطة السببية المطلوبة بين الخطأ و الضرر تمتد إلى كافة أنواع الخطأ⁽³⁾.

وغالبا ما ينسب الخطأ إلى الريان أو أحد أفراد الطاقم، فقد يكون الخطأ بسبب مخالفة القوانين والأنظمة الخاصة بالسير في البحر، على رأسها الأنظمة الواردة في معاهدات لندن المتتالية لمنع التصادم في البحار⁽⁴⁾.

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 135.

(2) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 79.

(3) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 168.

(4) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 135.

وقد يكون الخطأ بفعل المجهز كما لو حدث خطأ في الصيانة بسبب تلف قضيب الدفة⁽¹⁾، و قد استعملت معاهدة بروكسل لسنة 1910 في مادتها الثالثة تعبير خطأ السفينة⁽²⁾، وهذا التعبير أخذ به القانون الفرنسي⁽³⁾ وجل التشريعات العربية ومنها التشريع الجزائري في مادته 277⁽⁴⁾.

و على العكس من ذلك استعمل القانون المصري الملغى في مادته 242⁽⁵⁾ تعبير "خطأ الريان" لكنه فيما بعد حذا حذو المعاهدة في قانونه الجديد في نص المادة 292⁽⁶⁾ واستعمل تعبير خطأ السفينة بدل خطأ الريان.

لأن استخدام بعض التعابير كخطأ، مسؤولية، التزام السفن وغيرها من التعابير تعد مجازية و الغرض منها إعطاء للسفينة كيان حقوقي، بهدف احتواء كل الأخطاء التي قد تصدر ممن لهم علاقة بالسفينة.

و للخطأ في مجال التصادم البحري عدة صور مما يؤدي إلى اختلاف أحكام المسؤولية باختلاف نوع التصادم إن كان بخطأ منفرد أو مشترك. و هذا ما سنتناوله بالدراسة من خلال الفرعين:

*الفرع الأول: صور الخطأ في التصادم البحري

*الفرع الثاني: حكم المسؤولية المترتبة عن التصادم بخطأ منفرد

(1) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع و الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 169.

(2) أنظر المادة 3 من اتفاقية بروكسل 1910.

(3) أنظر المادة 3 من قانون 1967 المتعلق بالحوادث البحرية.

(4) أنظر المادة 277 ق ب ج.

(5) المادة 242 من المجموعة البحرية لسنة 1883 الملغاة التي تنظم التصادم في المواد (242، 274، 275) التي تنص

على أنه: "إذا حصل التصادم بتقصير القبطانين فتكون الخسارة على من تسبب في ذلك".

(6) المادة 292 من القانون المصري البحري الجديد الصادر في أبريل 1990، التي تنص على أنه: "إذا نشأ التصادم عن خطأ

إحدى السفن التزمت هذه السفن بتعويض الضرر الذي يترتب على التصادم".

الفرع الأول: صور الخطأ في التصادم البحري

يقترن الخطأ دائما بسبب أدى إلى حدوثه و التصادم الخطئي يحصل بخطأ أحد الأشخاص المرتبطين باستغلال السفينة بسبب مخالفة القواعد الخاصة بتجنب التصادم أو بسبب الإهمال.

لذلك سندرس صور الخطأ في نقطتين:

*أولا: مخالفة اللوائح لمنع التصادم في البحار

*ثانيا: الإهمال

أولا: مخالفة اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار

هناك العديد من القواعد الدولية التي تخص سلامة الملاحة في البحار، أهمها القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار المعروفة باسم قواعد 1983/1972 و تعديلاتها المختلفة⁽¹⁾، و هي تتضمن 38 قاعدة علاوة على أربعة ملاحق إضافية، وهي قواعد فنية يجب على السفن إتباعها أثناء السير في البحر وفي الأماكن التي تطبق فيها تلك القواعد⁽²⁾.

حتى تتجنب التصادم فيما بينها، وسعيها منها في أن تكون هذه القواعد فعالة ومعتمدة لدى جميع الدول البحرية، نصت هذه المعاهدة في قاعدتها الأولى فقرة ب على وجوب أن تتطابق القواعد المحلية الخاصة التي تضعها الدول قدر الإمكان مع هذه القواعد الدولية⁽³⁾.

على أن تتغلب القواعد المحلية إذا وجد خلاف بينهما، على أساس مراعاة القواعد المحلية لخصوصيات الأماكن التي تجهلها القواعد الدولية⁽⁴⁾، وتتحقق مخالفة هذه القواعد إما بعدم تطبيقها أصلا أو بتطبيقها تطبيقا خاطئا نتيجة الإهمال أو نتيجة الخطأ في ترجمتها.

(1) هي قواعد أقرها المؤتمر الدولي الخاص بسلامة الأرواح في البحار الذي عقد بلندن سنة 1965، والتي عدلت سنة 1972 ثم سنة 1983 لذلك تسمى قواعد 83/72، أنظر مؤلف هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 159.

(2) المرجع نفسه، ص 159.

(3) تنص القاعدة 1 فقرة ب على أنه: "يجب أن تتطابق القواعد المحلية بقدر من الإمكان مع القواعد الدولية".

(4) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 85.

وبالرغم من الصفة الإلزامية لهذه القواعد فإنه يجوز عدم التطبيق الحرفي لها عندما تواجه السفينة ظروف خاصة تجعلها غير قادرة على الالتزام بالتطبيق الفعلي لها، لكن يبقى هذا مقيد ببعض الشروط تتمثل فيما يلي:

- 1- توفر الضرورة القصوى لعدم الالتزام.
- 2- أن يتم اتخاذ هذا الإجراء لتفادي خطأ حال و محذوق.
- 3- أن يكون التصرف الذي اتخذ معقول طبقاً للظروف السائدة⁽¹⁾.

وقد قسمت هذه القواعد إلى أربعة أقسام:

- 1- قواعد السير و المناورات.
- 2- القواعد الخاصة بالأنوار.
- 3- القواعد الخاصة بالعلامة أو الأشكال.
- 4- القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والضوئية.

1- قواعد السير و المناورات: قد تنشأ أخطاء يكون سببها مخالفة قواعد السير و المناورات وتتمثل هذه القواعد أساساً فيما يلي:

أ- تحديد الطريق الواجب إتباعه أثناء السير: وتقضي هذه القاعدة بأنه عندما تتقابل سفينتان مسيرتان آلياً على خط واحد وجهاً لوجه، أو ما يقرب من ذلك لدرجة التعرض لخطر المصادمة، يجب على كل منهما الاتجاه إلى الجهة اليمنى بحيث يمكن أن تمر كل منهما على يسار الأخرى⁽²⁾.

كما يجب أن تلتزم كل سفينة بالسير في الطريق الذي اختارته ولا تتحرف عنه إلا اضطراراً، وتكون ملزمة في هذه الحالة بإصدار إشارات صوتية متفق عليها⁽³⁾، على ألا تطبق هذه القاعدة في حالة السفن التي تسير في طرق متوازية لعدم إمكانية حدوث التصادم بينها⁽⁴⁾.

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 86.

(2) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 171.

(3) جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 73.

(4) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص - ص 171 - 172.

وتعتبر قاعدة الملاحة على اليمين "مبدأ السير على اليمين" قاعدة قديمة و مشهورة⁽¹⁾.
و هي من أهم مظاهر التزام السفينة بخط السير الواجب الإلتباع و يقابلها مبدأ الأولوية في مجال تنظيم حركة مرور السيارات⁽²⁾.

ب- الإلتزام بالسرعة الآمنة: توجب القاعدة 06 من قواعد 83/72 على السفن السير بسرعة آمنة في جميع الأوقات حتى يمكنها اتخاذ الإجراء المناسب و الفعال لتفادي التصادم، وحتى يمكن إيقافها خلال مسافة تتلاءم مع الظروف و الأحوال⁽³⁾.

من الواضح أن هذه القاعدة لم تعرف لنا مصطلح السرعة الآمنة، كما أنها لم تعبر عنها بعدد من الأميال البحرية، وبذلك يصعب على السفن معرفة متى تكون السرعة محل السير آمنة أم غير آمنة، وهذا ما وضحته القاعدة 19 فقرة ب حيث استخدمت نفس العبارة -السرعة الآمنة- وربطتها بالظروف السائدة وحالة الرؤية السائدة⁽⁴⁾.

إن استخدام كل من القاعدتين السابقتين لمصطلح السرعة الآمنة بدلا من مصطلح السرعة المتوسطة له ما يبرره، فقد تبحر السفينة بسرعة عالية، ونظرا للظروف تكون هذه السرعة آمنة، كما قد تبحر السفينة ببطء لكن السرعة لا تكون آمنة نظرا للظروف، فعلى الرغم من أنه من النادر أن يؤدي الإبحار بالسرعة البطيئة إلى حدوث التصادم في البحار إلا أن إمكانية حدوث ذلك واردة⁽⁵⁾.

فلتحديد السرعة الآمنة يجب أن توضع عدة عوامل في الاعتبار فيمكن القول أن سرعة

(1) قاعدة السير على اليمين لها تطبيقات كثيرة في العمل وهي تنطبق كذلك على سفن الصيد، وعلى التصادمات التي تقع في الموانئ على الأقل إذا لم تكن هناك أية قاعدة محلية، تغييرها، أنظر مؤلف، احمد حسني، المرجع السابق، ص 63.

(2) جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 73.

(3) أنظر القاعدة 6 من قواعد 83/72.

(4) تنص القاعدة 19 في الفقرة ب على أنه: "يجب على كل سفينة أن تسير بسرعة آمنة مناسبة لظروف وأحوال الرؤية المحدودة السائدة، ويجب على السفينة الآلية أن تكون آتتها في حالة الاستعداد لأية مناورة فورية"

(5) ففي قضية التصادم الواقع بين كل من السفينتين WHITEHURST و HOYANGER، حكمت المحكمة بتحمل السفينة الأولى كل المسؤولية بسبب الإبحار بسرعة بطيئة في مياه بلغت سرعة التيارات البحرية 5 عقدة مما نشأ عنها عدم التحكم في حركة السفينة و حدوث التصادم، حكم وارد في مؤلف محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 93.

ما هي آمنة إذا كانت "لا تسبب بأي حال من الأحوال أي خطر سواء للسفينة التي تبحر بهذه السرعة أو للسفن الأخرى"⁽¹⁾.

وقد أوردت القاعدة سالفه الذكر اعتبارات تتعلق بتحديد السرعة الآمنة بالنسبة لكل السفن بصفة عامة و اعتبارات أخرى خاصة بالسفن المزودة بأجهزة الرادار⁽²⁾.

2- القواعد الخاصة بالأنوار: تضمنت القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار ما يبين الأنوار الواجب على السفن إظهارها⁽³⁾، وذلك للكشف عن نوع السفينة، طولها، اتجاهها، والحالة التي كانت عليها⁽⁴⁾.

وتتجلى أهمية هذه الأنوار في تخصيص 12 قاعدة تبين الأنوار الواجب إظهارها على السفن، حيث تفرض القاعدة 20 من خلال فقرتها أ على أن تطبق هذه القواعد من غروب الشمس إلى شروقها مهما كانت حالة الطقس، وكل مخالفة لهذه الالتزامات قد تكون سببا في حدوث التصادم وتتجلى هذه المخالفات في عدة صور هي:

- عدم حمل السفينة للأنوار أصلا.
- عدم استعمالها للأنوار التي تحملها.
- حملها لأنوار ضعيفة لا ترى على بعد معين.
- إبداء أنوار أخرى غير تلك المحددة في التنظيم الدولي.
- الإضاءة بكيفية خاطئة⁽⁵⁾.

ويتشدد القضاء في محاسبة السفن المخطئة حيث نجد الكثير من الأحكام التي تقر بمسؤولية السفن بسبب مخالفة قواعد الأنوار، والجدير بالذكر أن مخالفة هذه القواعد لا تكف

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص، ص 89، 99.

(2) مصطفى محمد عبد العزيز، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، دراسة تحليلية مقارنة مع النص الإنجليزي الكامل للقواعد الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص - ص 24 - 25.

(3) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 65.

(4) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 14.

(5) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 136.

وحدها للقول بمسؤولية السفينة عن التصادم بل لابد من توافر علاقة سببية بين هذه المخالفة ووقوع التصادم⁽¹⁾.

3- القواعد الخاصة بالعلامات و الأشكال: نصت الفقرة د⁽²⁾ من القاعدة العشرين على أن

تطبيق القواعد الخاصة بالأشكال نهاراً، وهي بمثابة إشارات تلتزم السفينة بوضعها، ولقد بينت هذه القواعد العلامات التي يجب عرضها خلال النهار وتختلف تلك العلامات أيضاً في حالة ما إذا كانت السفينة راسية أو متحركة، أو كانت تقوم بعملية قطر أو إرشاد، أو كانت آلية أم شراعية⁽³⁾.

و من أمثلة الحالات التي تلتزم فيها السفينة بوضع علامات هو ما جاء ذكره في القاعدة 27⁽⁴⁾ من هذه القواعد:

- الحالة التي لا تكون فيها السفينة تحت السيطرة وجب عليها إظهار كرتين أو شكلين مماثلين في خط رأسي حيث يمكن رؤيته بوضوح.
- الحالة التي تكون فيها السفينة محدودة القدرة على المناورة يتوجب عليها إظهار ثلاثة أشكال في خط رأسي حيث يمكن رؤيتهم بوضوح، ويكون كل من العلوي والسفلي على شكل كرة و الأوسط على شكل معين.

إذا حدث خطأ أو لم تلتزم السفن بهذه القواعد تكون إمكانية حدوث حوادث التصادم كبيرة.

3- القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية و الضوئية: إن القواعد المتعلقة بالإشارات تشمل

الإشارات الصوتية والضوئية، وقد نصت عليها القواعد من 32 إلى 35 وتتمثل الإشارات الصوتية

(1) وتطبيقاً لذلك فقد حكمت المحكمة الأدميرالية بمسؤولية البحرية الإنجليزية عن إغراق سفينة بضائع بسبب غوصات كانت

تحمل أنواراً كالتالي تحملها صغار السفن، ولم تتبع أحكام القواعد الدولية مما جعل سفينة البضائع تظن أنها سفينة صغيرة.

(2) أنظر الفقرة د من القاعدة 20 من قواعد منع التصادم في البحار.

(3) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 164.

(4) أنظر القاعدة 27 من قواعد 83/72.

وفقا للقاعدة 33 في الصفارة، الجرس، والطبلة، و قد أوضحت القاعدة 34 الإشارات التي ينبغي استعمالها أثناء المناورة والتحذير، فاستعمال صفارة قصيرة⁽¹⁾ واحدة تعني أن السفينة تغير سيرها إلى اليمين، أما استعمال صفارتان قصيرتان فتعني أن السفينة تغير خط سيرها إلى اليسار⁽²⁾.

و قد تلحق بالإشارات الصوتية هذه إشارات ضوئية تتكرر كلما كان ذلك ملائما طوال فترة القيام بالمناورة في شكل ومضات ضوئية⁽³⁾.

و قد ذهبت كل من القاعدتين 35 و 37 إلى تفاصيل أدق حيث تضمنتا الإشارات الصوتية في مناطق الرؤية المحدودة أو القريبة منها سواء كان ذلك ليلا أو نهارا، وكذلك حالة جذب الانتباه وحالتي الاستغاثة وطلب المساعدة⁽⁴⁾.

و ينتج عن عدم التزام السفن بهذه القواعد حصول الكثير من حوادث التصادم، وتتجلى هذه المخالفات في عدة صور هي:

- ألا تكون السفينة مزودة بهذه المعدات.
- أن تكون مجهزة بشكل سيء بحيث لا تسمعها السفن الأخرى.
- عدم استعمال الإشارات في الوقت المناسب⁽⁵⁾.

ثانيا: إهمال أشخاص الملاحة البحرية

(1) تستغرق الصفارة القصيرة ثانية واحدة تقريبا أما الصفارة الطويلة فتستغرق من أربع إلى ست ثواني.

(2) زهية لطرش، المرجع السابق، ص 55.

(3) أنظر المادتان 35 و 37 من قواعد 83/72.

(4) في حادث تصادم السفينة AVANCE ذكر القاضي BRANDON أن قواعد منع التصادم قد سمحت للسفينة التي عليها المحافظة على خط سيرها وسرعتها من تنبيه السفينة الأخرى والتي عليها واجب إجراء المناورة في حالة عدم قيامها بالمناورة المطلوبة أن تقوم بإطلاق خمس صفارات قصيرة ومنتالية للفت نظرها بأنها لم تقم بالمناورة المطلوبة، أنظر مؤلف محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 120.

(5) جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 77.

توجد صورتان أساسيتان للخطأ البشري في التصادم البحري، تتمثل الصورة الأولى في الخطأ الناشئ عن مخالفة القواعد الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة ومنع التصادم والتي كنا قد تعرضنا لها بالدراسة، أما الصورة الثانية فتتمثل في الإهمال الذي ينتج عن الوسط البحري.

و يقصد بالإهمال في مواد التصادم البحري ليس فقط اتخاذ الخطوات المعقولة لتجنب مخاطر الملاحة ولكن حتى الفشل في ممارسة درجة من المهارة و العناية⁽¹⁾، و قد يصدر الخطأ الناتج عن الإهمال من أحد أشخاص الملاحة البحرية، فالريان، أفراد الطاقم، المجهز والمرشد قد يتسببون في حدوث التصادم⁽²⁾.

1- أخطاء الريان: الريان من أهم أشخاص الملاحة البحرية، حيث يتمتع بسلطات واسعة، فهو الذي يتولى قيادة السفينة و إدارتها⁽³⁾،...، ونظرا لأهمية الدور الذي يؤديه الريان خلال الرحلة البحرية فقد خصه المشرع الجزائري بالفصل الثاني من الكتاب الثاني من القانون البحري من المادة 580 إلى المادة 608 والتي أورد فيها الأحكام المتعلقة به، بحيث حدد بعضا من التزاماته والتي ينتج عن مخالفتها إهمالا قد يكون له دور في وقوع التصادم.

فالقواعد العملية ومبادئ و أصول الفن البحري السليم والتي أساسها العادات و الأعراف البحرية، تتطلب من الريان القيام بالعديد من الواجبات والالتزامات، وكل إخلال بهذه الواجبات يرتب في حقه مسؤولية⁽⁴⁾.

فيسأل عن خطئه الشخصي تطبيقا للقواعد العامة في المسؤولية العقدية و التقصيرية⁽¹⁾.

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 126.

(2) تنص القاعدة الثانية من قواعد 83/72 على أنه: 'ليست في هذه القواعد ما يعني أي سفينة أو المالك أو الريان أو الطاقم من تبعات إهمال في الالتزام بهذه القواعد أو من الإهمال في اتخاذ أي احتياطات يتطلبه العمل العادي لرجال البحر أو وفقا للظروف الخاصة للحالة'.

(3) محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 43.

(4) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 125.

فمن حيث المسؤولية التقصيرية في مواجهة الغير، يسأل عن أخطائه الجسيمة أو الخفيفة على أساس المسؤولية الشخصية⁽²⁾.

و الأصل أنه لا محل لمساءلته عن أخطاء الطاقم أو المرشد البحري باعتبار أنهم تابعون للمجهز، لكن قد يرد استثناء على هذا ويسأل عن أخطائهم إذا كانت هذه الأخطاء نتاج سوء اختياره، كما يطبق نفس هذا الحكم على أخطاء الركاب ويقع عبء الإثبات على المضرور بأن يقيم الدليل على خطأ الريان، والضرر الذي أصابه وعلاقة السببية بينهما⁽³⁾.

2- أخطاء الطاقم

أفراد الطاقم هم مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة أيا كانت طبيعة عملهم، وقد يتسبب هؤلاء في أخطاء قد تؤدي إلى حدوث التصادم كالإهمال في المراقبة، الخطأ في القيام بالمناورات السلمية، عدم تنفيذ الواجبات المنوطة بهم... وهناك من أرجع هذه الأخطاء إلى الإرهاق نتيجة العمل مدة طويلة و بصفة مستمرة دون الحصول على قسط من الراحة وهذا ما أسفر عنه البحث الذي أجرته إدارة سلامة النقل بالولايات المتحدة الأمريكية⁽⁴⁾.

و على اعتبار أن أفراد الطاقم تابعون للمجهز ويعملون تحت أوامر الريان، فأى خطأ منهم يسأل عنه المجهز⁽⁵⁾.

3- أخطاء المرشد

(1) علي رضا، محاضرات في الحقوق التجارية البحرية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، حلب، سوريا، ص 206.

(2) محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 236.

(3) المرجع نفسه، ص 237.

(4) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 148.

(5) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، المرجع السابق، ص 68.

المرشد هو شخص ذو خبرة كبيرة بشؤون الملاحة وعليه فهو ملزم بتكريس هذه الخبرة لخدمة السفينة، التي يقوم بإرشادها وتزويد الريان بالمعلومات و الإرشادات عن مسالك الميناء، وخطوط السير الواجب إتباعها عند دخول السفينة أو خروجها من منطقة الإرشاد⁽¹⁾.

ويكون المرشد أثناء تأديته لعمله على السفينة تابعا للمجهز، لذلك يكون هذا الأخير مسؤولا مباشرة عن الأخطاء التي تقع منه حتى وإن كان ذلك نتيجة إهماله، كما لو قام بعمل مناورة خاطئة أحدثت أضرارا بالسفينة التي يرشدها، وأدى ذلك إلى تصادمها بسفينة أخرى حتى وإن كان الإرشاد إجباريا⁽²⁾، وهذا ما نصت عليه المادة 183 ق بح ج⁽³⁾.

4- أخطاء المجهز

المجهز طبقا للمادة 572 من ق بح ج هو كل شخص سواء كان طبيعيا أو معنويا ويقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا لها أو بأي صفة أخرى تخوله الحق لاستغلالها. و المجهز مسؤول على إجراء الصيانة اللازمة للسفينة وجعلها صالحة للملاحة وتزويدها بطاقم كاف ومؤهل، وبكافة الأجهزة الملاحية التي تتطلبها القوانين، واللوائح، وأي إهمال في القيام بهذه المسؤوليات، تجعله مسؤولا في حالة وقوع التصادم⁽⁴⁾، كما يسأل عن الأشخاص المسؤولين عنهم كونه متبوعا عن أعمال تابعيه كالريان و البحارة⁽⁵⁾.

الفرع الثاني: حكم المسؤولية المترتبة عن التصادم بخطأ إحدى السفن

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 165.

(2) الإرشاد البحري قد يكون اختياريا متروكا لتقدير الريان وقد يكون إجباريا على نحو يلتزم معه الريان بالاستعانة بخدمات المرشد عند دخول السفينة الميناء أو خروجها منه.

(3) أنظر المادة 183 ق بح ج.

(4) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 69.

(5) علي رضا، المرجع السابق، ص 210.

عرضت لهذا النوع من التصادم المادة 277 ق بح ج⁽¹⁾ على أنه إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة المخطئة، وهذا الحكم محض تطبيق للقواعد العامة الموجودة في كل التشريعات، والتي تقضي بإلزام من كان سببا في الضرر بالتعويض، فالمبدأ هو إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه الأخيرة بتعويض الأضرار التي ترتبت عنه، وقد قررت معاهدة بروكسل نفس الحكم في المادة 3 منها⁽²⁾.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا محل لافتراضات الخطأ فيما يخص المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري وهذا ما نصت عليه المادة 1/282 ق بح ج⁽³⁾. أي أنه يجب على المتضرر دائما أن يقيم الدليل على خطأ الربان أيا كانت الظروف التي وقع فيها التصادم لتعلق الأمر بواقعة مادية⁽⁴⁾.

ولا شك أن هذا النص من شأنه استبعاد العمل بالقرائن التي دأب القضاء على الأخذ بها، مثل: افتراض خطأ السفينة البخارية عند تصادمها مع سفينة شراعية، أو افتراض خطأ السفينة السائرة عند تصادمها مع سفينة راسية، أو منشأة عائمة غير متخصصة للملاحة البحرية⁽⁵⁾. إلا أن هذا المبدأ يرد عليه استثناء جاء في الفقرة الثانية من ذات المادة⁽⁶⁾، والتي تجيز الخروج عن هذا المبدأ بتوفر شروط معينة، أولها أن يكون التصادم بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت يتواجد في الأملاك العمومية البحرية، بشرط توافر قواعد الإشارة البحرية في المنشأة أو الشيء الثابت و استبعاد القوة القاهرة في التصادم.

(1) أنظر المادة 277 ق بح ج.

(2) المادة 3 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية 1910 "إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فلتتزم السفينة التي ارتكبت ذلك الخطأ بتعويض الخسائر".

(3) أنظر المادة 1/282 ق بح ج.

(4) مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 355.

(5) حسني محمود عبد الدايم عبد الصمد، المرجع السابق، ص 429

(6) أنظر الفقرة الثانية من المادة 282. ق بح ج

ويتعلق التعويض عن الأضرار بتلك الحاصلة للغير سواء أكانت مادية أو بدنية⁽¹⁾، في حين أن الأضرار التي تحصل لركاب السفينة الصادمة -المخطئة- أو للبضائع المشحونة عليها لا ترتب حقا ناشئا عن التصادم، وإنما تعد في الواقع ناشئة عن إخلال بتنفيذ عقد نقل البضائع أو عقد نقل الأشخاص فالتعويض في هذه الحالة أساسه العلاقة التعاقدية⁽²⁾.

المطلب الثاني: المسؤولية الناجمة عن التصادم بخطأ مشترك

التصادم بخطأ مشترك هو التصادم الذي يحصل نتيجة خطأ كل من السفينتين المتصادمتين⁽³⁾، حيث يكون الخطأ من مجهز أو من طاقم كل من السفن المتصادمة، ومثاله: كأن يخطئ ريان كل سفينة في المناورات اللازمة لحركة سفينته مما يؤدي إلى وقوع التصادم، أو أن يثبت إهمال كل منهما في احترام القواعد الدولية لمنع التصادم⁽⁴⁾.

و تشترك هذه الحالة من التصادم مع التصادم بخطأ منفرد، في كونهما يقومان على أساس الخطأ، غير أن الخطأ في الحالة الأخيرة يكون مرتكبا من قبل إحدى السفن المتصادمة فقط، في حين يكون مرتكبا من كلا الطرفين في الصورة محل الدراسة أي في التصادم بخطأ مشترك.

وقد يكون الخطأ المرتكب من كلا السفينتين المتصادمتين على درجة متساوية من حيث الجسامية، كما قد يكون بدرجة متفاوتة، لكن يجب أن يكون لكل من الخطأين أثر في حصول التصادم البحري حتى تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ المرتكب والتصادم بسبب الخطأ الحاصل⁽⁵⁾.

(1) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، المرجع السابق، ص 184.

(2) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، المرجع السابق، ص 45.

(3) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 187.

(4) حسن محمود عبد الدايم عبد الصمد، المرجع السابق، ص 429.

(5) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 188.

ولتحديد حكم التصادم بسبب الخطأ المشترك يجب التمييز بين توزيع المسؤولية بين المنشأتين ومسؤوليتها اتجاه الغير.

وهذا ما سنتطرق إليه بالدراسة من خلال فرعين متتاليين:

*الفرع الأول: الأضرار التي تصيب السفن المتصادمة

*الفرع الثاني: الأضرار التي تصيب الغير

الفرع الأول: الأضرار التي تصيب السفن المتصادمة

اختلفت الأنظمة القانونية حول حكم المسؤولية الناجمة عن هذا النوع من التصادم، حيث كان هذا التباين قائماً قبل معاهدة بروكسل واستمر بالرغم من محاولاتها توحيد هذه الأحكام، وفي الغالب اتجهت التشريعات اتجاهين أساسيين، الأول يرفض أي تعويض في حال الخطأ المشترك⁽¹⁾، والثاني يقبل التعويض ويقضي باقتسام الخسائر⁽²⁾.

وقد انحازت معاهدة بروكسل لقاعدة اقتسام الأضرار واعتمدت على قاعدتي التوزيع النسبي والتوزيع بالمناصفة، فجعلت من القاعدة الأولى الأصل بحيث تكون كل سفينة مسؤولة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها، وجعلت من القاعدة الثانية استثناءً على المبدأ وذلك في حالة الظروف التي لا تمكن من تحديد النسبة أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فنقسم بالتساوي، وهذا ما قضت به المادة 4 من المعاهدة⁽³⁾.

(1) فالإتجاه الذي يطبق قاعدة تحمل السفن للخسائر يعامل التصادم بسبب الخطأ المشترك نفس معاملة التصادم المشتبه في سببه حيث تتحمل السفن المتصادمة الخسائر الناجمة عن التصادم.

(2) و تطبق قاعدة اقتسام الأضرار وفقاً لطريقتين، إما بتوزيع الأضرار مناصفة وبالتساوي دون اعتبار لدرجة الخطأ، وإما بالتوزيع النسبي للخسائر بحيث تقسم الأضرار بنسبة خطأ كل سفينة.

(3) أنظر المادة 4 من الاتفاقية بروكسل 1910.

وقد حذا المشرع الجزائري حذو معاهدة بروكسل وقد اعتمد على قاعدة التوزيع النسبي للمسؤولية التي جعلها كقاعدة عامة، وجعل من قاعدة التوزيع بالتساوي استثناء يطبق عند عدم إمكانية تحديد النسبة أو كانت الأخطاء متساوية وهذا ما قضت به المادة 278 ق بح.

الفرع الثاني: الأضرار التي تصيب الغير

تعد قاعدة اقتسام الأضرار بين السفينتين أو السفن المتصادمة مسألة ذات أهمية كون أن التصادم يلحق أضرار بالغير، كهلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة أو إصابة البحارة أو الركاب بإصابات بدنية⁽¹⁾.

التساؤل المطروح حول مدى قيام التضامن بين السفن المتصادمة تجاه الغير لكن يجب التمييز بين المسؤولية عن الأضرار المادية و المسؤولية عن الأضرار البدنية، لتحديد مدى قيام التضامن بين مجهزي السفن المتسببة في وقوع التصادم البحري.

أولاً: انتفاء التضامن في حالة الأضرار المادية

إذا اقتصر أثر التصادم البحري على إلحاق أضرار مادية بالغير كهلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة، فلا يقوم التضامن بين مجهزي السفن المتسببة في وقوع التصادم، وبالتالي يتعين على المضرور أن يطالب كل جهاز على حده بنسبة التعويض التي يتحملها من التعويض المستحق له، و لا يجوز مطالبته بكامل التعويض⁽²⁾: وهذا يعني إما إقامة دعوى واحدة على أكثر من مدعى عليه، أو إقامة دعاوي منفردة عليهم ويكون أساسها المسؤولية التقصيرية⁽³⁾، وهذا الحكم قضت به معاهدة بروكسل في المادة 2/4⁽⁴⁾.

(1) هاني دويدار، المرجع السابق، ص 321.

(2) المرجع نفسه، ص 321.

(3) طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2004، ص 189.

(4) أنظر المادة 2/4 من معاهدة بروكسل لسنة 1910.

فتكون بذلك قد خرجت عن القواعد العامة التي طبقتها الكثير من التشريعات، والتي تقضي بتضامن المسؤولين في التزامهم بتعويض الضرر على أساس أن المسؤولية في التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية⁽¹⁾.

و قد تبنى المشرع الجزائري هذا الحكم بعدم تضامن السفن اتجاه الغير عندما يتعلق الأمر بالأضرار المادية في نص المادة 1/279 ق بح.

ثانيا: التضامن في حالة الأضرار البدنية

يقصد بالأضرار البدنية هنا الأضرار المادية الناشئة عن الموت أو الجروح التي تصيب الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة المتصادمة أو على ظهر السفن الأخرى⁽²⁾، فإذا نتج عن التصادم إصابة الركاب أو البحارة بأضرار بدنية ففي هذه الحالة تقرر المادة 3/4⁽³⁾ التضامن بين المسؤولين عن التصادم.

وفي هذا رجوع إلى القواعد العامة حيث تلزم السفن المخطئة بالتضامن في تعويض الأضرار البدنية التي تصيب الغير بنسبة خطئها الذي ساهم في حصول التصادم⁽⁴⁾.

فقد أبقت المعاهدة على التضامن بين المسؤولين مراعاة لاعتبارات انسانية بحتة، وطبقا 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 المدفوع، ويسقط الحق في رفع الدعوى بعد سنة من تاريخ دفع التعويض⁽⁵⁾.

(1) التضامن في القواعد العامة يعني التزام كل مجهز على حدى بدفع كامل التعويضات للغير على أن يعود بعد ذلك على المجهز

الآخر بنصيب هذا الأخير في التعويضات المستحقة

(2) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 221.

(3) أنظر المادة 3/4 من اتفاقية بروكسل 1910.

(4) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 222.

(5) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص - ص 50 - 51.

وقد حذا المشرع الجزائري حذو ما قضت به معاهدة بروكسل حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 279 ق بح على تضامن السفن تجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن الوفاة أو الجروح. كما نصت المادة 2/289 على أن دعوى الرجوع يجب أن تكون خلال مدة سنة تحسب من يوم الدفع.

ملخص الفصل الأول

لقد اهتمنا في هذا الفصل بالقواعد الموضوعية في التصادم البحري، وذلك من خلال دراسة المسؤولية الناجمة عنه والتي ميزنا فيها بين التصادمات البحرية الواقعة من دون خطأ و التصادمات الواقعة بسبب الخطأ.

فخصنا المبحث الأول لدراسة أحكام التصادم غير الخطئي والذي كانت أحكامه نفسها سواء أكان التصادم قهريا أو مشكوكا في سببه.

و بعد ذلك تطرقنا للمبحث الثاني الذي خصناه لدراسة التصادم الواقع بسبب الخطأ، سواء أكان هذا الأخير بسبب مخالفة قواعد تجنب التصادم أو بسبب الإهمال.

كما عالج هذا الفصل حكم المسؤولية المترتبة عن التصادم في حالة إنفراد أو اشتراك السفن في احداث الخطأ.



الفصل الثاني

الفصل الثاني

القواعد الإجرائية في دعوى التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري أكثر مواضيع القانون البحري ارتباطاً بالميدان الدولي، لأنه غالباً ما يقع بين سفينتين أو أكثر تابعة لدول مختلفة في عرض البحر أو في مياه داخلية تابعة لدولة غير الدولة التي تحمل السفينة أو السفن المتصادمة علمها، ولما كانت قوانين الدول تأخذ بحلول مختلفة لأن الدول منذ أقدم العصور لا تسير في حياتها البحرية على نسق واحد و خاصة في المسائل التي تخص الملاحة و المصادمات، و كان ينجم عن ذلك مشاكل و مشاحنات بين الدول فكل دولة تريد أن تخضع حادثة التصادم لقانونها و لسلطة قضائها لذلك شعرت الدول بضرورة القضاء على ظاهرة تنازع القوانين و الاختصاص القضائي وذلك بإبرام اتفاقيات دولية من أجل توحيد الحلول، و هذه الاتفاقيات على نوعين، فمنها ما يتعلق بتوحيد القواعد الجزائية، ومنها ما يتعلق بتوحيد القواعد المدنية في دعوى التصادم البحري.

و عليه سنتعرض في هذا الفصل للقواعد الإجرائية في دعوى التصادم البحري، من خلال:

*المبحث الأول: دعوى المسؤولية في التصادم البحري

*المبحث الثاني: إثبات الخطأ و التعويض عن الضرر

المبحث الأول: دعوى المسؤولية في التصادم البحري

يعد التصادم البحري واقعة خطيرة، ذلك لما ينجر عنه من خسائر فادحة، وتضرر ذوي المصلحة فيه الأمر الذي يؤدي إلى حدة المنازعة بين الأطراف، لاسيما عندما يتعلق الأمر بتحديد الفعل والسبب الذي أدى إلى وقوع التصادم البحري.

فإذا نتج عن الحادث البحري أضرارا بدنية كالوفاة والجروح، تترتب عنه مسؤولية جنائية، أما إذا كانت هنالك أضرارا مادية مثل الأضرار التي تصيب السفن المتصادمة، فتترتب عن هذا مسؤولية مدنية⁽¹⁾.

مما ينشئ دعوتان جنائية يتم فيها محاكمة مرتكب الخطأ ومعاقبته على ذلك ودعوى مدنية الهدف منها المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حادث التصادم.

وهذا ما سنتطرق إليه من خلال:

*المطلب الأول: الدعوى الجنائية في التصادم البحري

*المطلب الثاني: الدعوى المدنية في التصادم البحري

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 253.

المطلب الأول: الدعوى الجنائية في التصادم البحري

يكون التصادم البحري جريمة إذا نتج عنه وفاة أو جروح سواء حصل التصادم بسبب الإهمال أو مخالفة القواعد الخاصة بمنع التصادم في البحار أو كانت هناك نية قصدية في إحداثه لغاية بيتغيها الجاني، مما يستوجب إقامة الدعوى الجنائية عن هذه الجريمة على الشخص الذي تسبب في حصول التصادم⁽¹⁾، و الدعوى الجنائية هي تلك: "الوسيلة القانونية لتقرير مدى حق الدولة في العقاب توصلًا لإستفائه بمعرفة السلطة القضائية"⁽²⁾.

ولأن طبيعة المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري أيا كان التصوير المختار لهذه الفكرة، هي مسؤولية تقصيرية⁽³⁾، سنستبعد على هذا الأساس الأحكام الخاصة بالجرائم الجنائية العمدية التي أدت إلى حصول التصادم بين السفن، لأن هذا من اختصاص قانون العقوبات. وهذا ما سنتناوله بالدراسة من خلال:

* الفرع الأول: العقوبات المفروضة على المخطئ

* الفرع الثاني: قواعد الاختصاص الجزائي

الفرع الأول: العقوبات المفروضة على المخطئ

تطبق على الجاني في الجريمة الناشئة عن التصادم البحري الكثير من العقوبات، فإذا نتج عن التصادم وفاة يمكن أن تطبق على الجاني عقوبة القتل الخطأ إذا حصلت الوفاة من دون أي نية إجرامية، وتطبق عليه عقوبة الجرح والإيذاء الخطأ إذا نتج عن التصادم جروح أو أي ضرر بدني⁽⁴⁾.

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 254.

(2) عبد الله أوهابيه، شرح قانون الإجراءات الجزائية الجزائري، التحري والتحقيق، ط3، دار هومة، الجزائر، 2012، ص 48.

(3) هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة في ضوء المبادئ العامة و أحكام معاهدة بروكسل لعام 1910، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 66.

(4) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 254.

وتتنوع العقوبات بين جنائية وتأديبية لكن السؤال المطروح هو:
هل للأحكام الجنائية حجية أمام المحاكم المدنية؟. و هذا ما سنتناوله من خلال:

*أولاً: العقوبات الجنائية والتأديبية

*ثانياً: حجية الأحكام الجنائية

أولاً: العقوبات الجنائية والتأديبية

نص المشرع البحري الجزائري على الكثير من العقوبات التي تتراوح بين مدد مختلفة بأن تطبق على المتسبب في حصول التصادم بسبب مخالفة قواعد السير والأنظمة البحرية أو بسبب الإهمال، و نجد منها ما هو ذو طابع جنائي أو تأديبي.

1 - العقوبات الجنائية

وقد وردت هذه الأحكام في الفقرة الثانية الخاصة بالجرح والجنایات البحرية، من القسم الثالث الوارد في الفصل الثالث بعنوان النظام التأديبي لرجال البحر، بحيث تطبق العقوبات الواردة في نص المادة 443 ق بح ج على كل من تسبب في وقوع التصادم بخطئه كما يلي:

* حالة تسببه لجروح انجر عنها عجز كلي مؤقت، تطبق عليه العقوبة المذكورة في المادتين 264 و 442 ق ع ج.⁽¹⁾

* إذا أسفر عن هذا التصادم فقدان السفينة أو أدى إلى جروح انجر عنها عجز دائم، تطبق العقوبة المنصوص عليها في الفقرة الثالثة من المادة 3/483 ق بح ج.

* في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص تطبق العقوبة المنصوص عليها في الفقرة الرابعة من ذات المادة.

¹ أنظر المادتين 264 و 442 ق ع ج

*و يعاقب بالعقوبة الواردة في المادة 493 ق بح ج كل ريان سفينة جزائرية يخالف خارج المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية، أية قاعدة من قواعد الحركة البحرية الصادرة تطبيقاً للاتفاقية الدولية للوقاية من الاصطدام في البحر⁽¹⁾.

و هناك من التشريعات من قررت بأن يعاقب الجاني المتسبب في حصول التصادم بالعقوبة المخصصة لجريمتي القتل والجرح حسب نوع الإصابة الناتجة عن التصادم.

2- العقوبات التأديبية

نصت القوانين البحرية على كثير من العقوبات التأديبية، التي يمكن أن تتخذ بحق الريان أو البحار الذي تسبب في حصول التصادم⁽²⁾.

وقد نص المشرع البحري الجزائري، على بعض العقوبات التأديبية باعتبارها عقوبات تبعية، تحكم بها المحكمة على المتسبب في حصول التصادم، وذلك من دون الإخلال بالمتابعة الجزائية وهذا حسب المادة 471 ق بح ج، كالمشطب من سجل رجال البحر، والإيقاف عن الخدمة لمدة (06) أشهر من دون راتب أثناء هذه المدة، والسحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة⁽³⁾... وغيرها من العقوبات التأديبية الأخرى.

و يشترط على ألا تصدر هذه العقوبات إلا بعد إجراء التحقيق الذي يحدد طبيعة و خطورة الخطأ المرتكب من أفراد الطاقم⁽⁴⁾.

(1) فقد حكمت في R.V.Spence التي عرضت على القضاء الإنجليزي والتي تتلخص وقائعها بأن تصادما حصل بين سفينة كانت بعهددة المرشد ومركب صغير في نهر التايمس، مما أدى إلى مقتل أحد الأشخاص الموجودين في المركب، بوجوب معاقبة المرشد بجريمة القتل الخطأ إذا ما ثبت أن التصادم قد حصل بخطأ منه، حكم وارد في مؤلف هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 257.

(2) المرجع نفسه، ص 257.

(3) أنظر المادة 471 ق بح ج.

(4) أنظر المادة 474 ق بح ج.

ثانيا: حجية الأحكام الجنائية

عندما ينشأ عن التصادم جريمة قتل أو جرح بطريق الخطأ، فإن الحكم الجنائي الصادر ضد الريان أو المجهز تكون له حجية في الدعوى المدنية المرفوعة للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم، وهذه الحجية معترف بها في القواعد العامة⁽¹⁾ نظرا لعلو الحكم الجنائي على غيره من الأحكام لتعلقه بالأرواح والحريات والحرمان⁽²⁾.

فإن قضي ببراءة الريان أو المجهز هذا ينفي عنه ارتكاب الخطأ والعكس صحيح، فإدانته تعني أنه ارتكب الخطأ، فالخطأ المدني أساس دعوى التعويض، والخطأ الجنائي أساس الدعوى الجنائية⁽³⁾.

ويكون للحكم بالبراءة قوة الشيء المقضي به أمام المحاكم المدنية إذا بني على انتفاء التهمة أو على عدم كفاية الأدلة، ولا تكون له هذه القوة إذا كان مبنيا على أن الفعل لا يعاقب عليه القانون⁽⁴⁾، لأن القاضي المدني قد يستند إلى فعل آخر غير ذلك الذي استند إليه الحاكم الجزائي ويعتبره خطأ ويحكم بالتعويض، كما يمكن أن يكون نفس الفعل غير معاقب عليه جنائيا لانعدام القصد الجنائي إلا أنه يعد خطأ في المسؤولية المدنية يتوجب مسؤولية فاعله كالخطأ الناتج عن الإهمال و عدم اتخاذ الحيطة⁽⁵⁾.

(1) أحمد حسن، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، المرجع السابق، ص 74.

(2) أمال مقري، الطعن بالنقض في الحكم الجنائي الصادر بالإدانة، دراسة تحليلية في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل

الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، 2011، ص 85.

(3) لكن المحاكم الفرنسية رجعت عن هذا الرأي، وقررت أن تبرئة الريان أمام المحاكم الجزائرية لا تحول دون اعتباره مخطئا من وجهة النظر المدنية ويحكم عليه بالتعويض، أنظر مؤلف هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 256.

(4) المرجع نفسه، ص 274.

(5) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، المرجع السابق، ص 74.

الفرع الثاني: قواعد الاختصاص الجزائي

لا شك أنه لا توجد صعوبة في معرفة القانون الذي يحكم النزاع و المحكمة المختصة بنظر الدعوى في حالة ما إذا حصل التصادم بين سفن تابعة لنفس الدولة وفي المياه الإقليمية لتلك الدولة، لأن الدعوى الجنائية في هذه الحالة تخضع لقانون ولاختصاص قضاء الدولة التي تحمل السفن المتصادمة علمها إلا أن الصعوبة تظهر في حالة ما إذا حصل التصادم بين سفن تابعة لدول مختلفة في عرض البحر أو في مياه إقليمية تابعة لدولة أجنبية⁽¹⁾.

فبوجود العنصر الأجنبي تظهر تساؤلات حول معرفة القانون الذي يحكم النزاع والمحكمة المختصة، ولقد تباينت الطول بين رجال القانون فهناك من أخضع كافة الجرائم التي تقع على ظهر السفن أينما كانت في أعالي البحار أو في مياه إقليمية تابعة لدولة أجنبية إلى قانون ومحاكم الدولة التي تحمل السفينة علمها⁽²⁾، و هناك من أخضعها لقانون ومحاكم الدول التي توجد فيها السفينة على أساس أنها مالا منقولاً⁽³⁾.

إلا أن هذه الآراء لم تكن كافية لحل مسألة الاختصاص الدولي في حوادث التصادم البحري لأن آثار الجريمة في هذه الحوادث تتعدى نطاق السفينة التي تسببت في حصول التصادم إلى سفينة أخرى و على إقليم الدولة التي حصل فيها التصادم⁽⁴⁾.

فمن أجل ذلك سنقف على دور اتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بالاختصاص الجنائي، في مادة التصادم، ثم نتطرق إلى قواعد الاختصاص الجنائي في التشريع الجزائري من خلال:

أولاً: الاختصاص الدولي

ثانياً: الاختصاص الجزائي في التشريع الجزائري

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 259.

(2) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع و الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 206.

(3) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 261.

(4) المرجع نفسه، ص 261.

أولاً: الاختصاص الدولي

يرجع تاريخ معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم إلى قضية "لوتس" و تطوراتها الدولية، وتتلخص وقائعها في أن السفينة "لوتس" صدمت سفينة تركية في عرض البحر بتاريخ 02 أوت 1926 مما نجم عنه قتل بعض ملاحى السفينة التركية، و قد قامت السلطات التركية بحجز السفينة الفرنسية عند رسوها في اسطنبول و قبضت على ضابطها و حاكمته و قضت عليه بالسجن (1).

و قد تنازعت نظريتان في هذه المسألة، النظرية الفرنسية وتبعاً لها فإن دولة ما ليس لها الحق في أن تحاكم أجنبي عن جريمة وقعت في الخارج، والنظرية التركية التي أسست على قانون العقوبات التركي المأخوذ عن التقنين الإيطالي الذي أخذ في هذا الصدد برأي الفقه الذي يعتقد فكرة الاختصاص الجنائي العام أو الشامل فالدولة التركية يمكنها أن تحكم على أجنبي من أجل جريمة ارتكبت في الخارج، على الأقل إذا كان ضحيتها أحد الرعايا الأتراك (2).

و قد انتصرت معاهدة الاختصاص الجزائي إلى النظرية التي تبنتها فرنسا، حيث نصت في مادتها الأولى على أنه لا يجوز اتخاذ أي إجراء ضد الريان أو أي شخص آخر في حالة حصول تصادم إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي كانت السفينة تحمل علمها وقت وقوع التصادم أو الحادث الملاحى (3).

كما نصت المادة الثانية من هذه الاتفاقية على عدم جواز الحجز على السفينة التي سببت التصادم أو منعها من السفر ولو لأغراض التحقيق إلا من قبل السلطات التي تحمل السفينة علمها (4).

(1) مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 86.

(2) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، المرجع السابق، ص - ص 86-87.

(3) أنظر المادة الأولى من معاهدة بروكسل الخاصة بالاختصاص الجزائي لسنة 1952.

(4) أنظر المادة الثانية من المعاهدة ذاتها.

و قد أعطت المادة الثالثة من الاتفاقية، للدول الموقعة الحق في منح سلطاتها الخاصة صلاحية اتخاذ التدابير الخاصة بشهادات الاختصاص و التراخيص التي منحها أو محاكمة رعاياها عن الجرائم التي ارتكبوها، ولو كانوا على متن سفينة تحمل علم دولة أخرى وذلك في حالة حصول تصادم أو أي حادث ملاحى آخر⁽¹⁾.

وحصرت هذه الاتفاقية تطبيق أحكامها فقط بالمصادمات والحوادث البحرية الأخرى التي تقع في أعالي البحار، حيث نصت المادة الرابعة منها على أن هذه الاتفاقية لا تطبق على المصادمات أو حوادث الملاحة الأخرى التي تقع في الموانئ و المرافئ و المياه الداخلية، و قد أعطت هذه المادة للدول الموقعة الحق في الإحتفاظ لنفسها بصلاحيه تعقب الجرائم التي ترتكب في مياهها الإقليمية⁽²⁾.

و نصت المادة الخامسة من الاتفاقية على وجود تعهد الدول الموقعة بأن تخضع للتحكيم جميع أوجه الخلافات التي تنشأ فيما بينها بشأن تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها وذلك دون إخلال بالتزامات المتعاقدين الذين اتفقوا على عرض منازعاتهم على محكمة العدل الدولية⁽³⁾.

ثانيا: الاختصاص الجزائي في التشريع الجزائري

خصص المشرع الجزائري المواد من 294 إلى 298 ق بح، لقواعد الاختصاص الجزائي والتي حذا فيها حذو معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الجزائية، حيث لم يعترف فيها بسلطات القانون والقضاء الأجنبي على الدعاوي الجنائية الناشئة عن تصادم السفن الجزائرية في أعالي البحار و في المياه الإقليمية الأجنبية.

(1) و قد أضيفت هذه المادة بناء على طلب بريطانيا فقد قام الوفد البريطاني ببيان أن الأساطيل الأجنبية يعمل عليها عدد من الضباط أو البحارة الإنجليز ورغبة منها في الإحتفاظ بسمعة ضباطها و ملاحيتها، ترغب في أن يكون لها الحق في متابعة الأخطاء التي يرتكبها هؤلاء، حتى ولو كانت الدولة التي يخدمون تحت عملها لم تتحرك في هذا الصدد، و هذا وارد في مؤلف أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، والحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 209.

(2) أنظر المادة الرابعة من الاتفاقية.

(3) أنظر المادة الخامسة من الاتفاقية.

حيث نصت المادة 294 على ألا يلاحق الربان أو أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة السفينة المتصادمة إلا أمام السلطات القضائية والإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم، كما لا يجوز حجز هذه السفينة أو توقيفها ولو كإجراء من إجراءات التحقيق إلا بمعرفة سلطات الدولة التي تحمل السفينة علمها⁽¹⁾.

و قد أعطت المادة 296 الحق للسلطات الإدارية الجزائرية اتخاذ جميع الإجراءات المتعلقة بشهادات الاختصاص والوثائق المهنية المسلمة من طرف السلطات الجزائرية لرجال البحر الجزائريين، وملاحقة هؤلاء عن المخالفات التي ارتكبوها عندما كانوا على متن سفينة تحمل راية دولة أخرى.

على أن تختص السلطات القضائية والإدارية الجزائرية في كل ملاحقة للربان أو أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة سفينة تحمل راية دولة أخرى، عند وقوع تصادم في المياه الداخلية و الإقليمية الجزائرية حينها تترتب مسؤولية هؤلاء الجزائرية، كما يحق لها الأمر بحجز وتوقيف هذه السفينة إذا كانت ظروف التصادم تستدعي ذلك⁽²⁾.

(1) أنظر المادة 295 ق ب ج.

(2) أنظر المادة 297 ق ب ج.

المطلب الثاني: الدعوى المدنية في التصادم البحري

إن الدعوى المدنية الناشئة عن التصادم البحري موضع اهتمام المشرعين البحرينيين، لذلك خصصوا لها نصوصا خاصة عالجا فيها مختلف أحكامها، كما حظيت هذه الدعوى باهتمام شراح القانون البحري عند تعرضهم لموضوع التصادم البحري أكثر من الدعوى الجنائية، فالمتضرر من حوادث التصادم البحري غالبا ما يتخذ من الدعوى المدنية وسيلة للحصول على التعويض عن الأضرار المادية أو البدنية التي لحقت به (1)، ويشمل هذا التعويض ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب (2).

وتثير هذه الدعوى الكثير من الإشكالات القانونية التي تحتاج إلى المعالجة كالإشكالات التي تتعلق بمسألة تنازع الاختصاص القضائي والقانوني في الدعوى التي يوجد فيها عنصر أجنبي، كما أن القوانين البحرية قد تشترط إجراءات خاصة يجب أن تتبع لأجل رفع الدعوى، و على هذا الأساس سندرس هذا المطلب من خلال:

* الفرع الأول: شروط الدعوى المدنية والمحكمة المختصة

* الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على الدعوى

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 273.

(2) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، والحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 181.

الفرع الأول: شروط الدعوى المدنية و المحكمة المختصة

عندما تتعرض السفن البحرية لحوادث التصادم البحري سواء أثناء وجودها في عرض البحر أو عندما تكون في المياه الداخلية التابعة لدول أجنبية وذلك خلال تنقلها بين الموانئ، فإن هذا التصادم يدعو إلى التساؤل عن المحكمة المختصة بنظر الدعوى المدنية الناشئة عنه⁽¹⁾.

لكن قبل التطرق لتحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى التصادم البحري، يتوجب علينا أولاً أن نتعرض للشروط التي يجب أن تتضمنها الدعوى حتى تكون مقبولة شكلاً وموضوعاً.

أولاً: شروط الدعوى المدنية

نظراً لخصوصية الدعوى المدنية في التصادم البحري فإن هناك شروطاً يتوجب توفرها ككل دعوى تقدم إلى القضاء، و من هذه الشروط ما يلي:

1- أطراف الدعوى

بالإضافة إلى اشتراط أهلية التقاضي في أطراف الدعوى، يجب أن يكون لكل ذي شأن أصابه ضرر من واقعة التصادم الناجمة عن خطأ المدعي عليه أن يقيم من نفسه مدعياً مثل: الشاحنين والركاب و أفراد الطاقم وكل من هؤلاء يدعي لحساب نفسه⁽²⁾ والمدعي عليه في دعوى التصادم هو مجهز السفينة الصادمة، ويمكن أن ترفع الدعوى على ربانها باعتباره ممثلاً للمجهز، وتحديد المجهز التي تقام عليه الدعوى لا يثير أية مشكلة إذ تطبق بشأنه القواعد العامة التي تتعلق بالمجهز⁽³⁾.

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 273.

(2) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، المرجع السابق، ص 76.

(3) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، والحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 198.

فالصفة و المصلحة شرطان أساسيان في اللجوء إلى رفع الدعوى، و الأمر سيان بالنسبة لأطرافها مدعين كانوا أو مدعى عليهم⁽¹⁾، و هذا ما نصت عليه المادة 13 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية الجزائري .

2- عدم خضوع الدعوى لإجراء خاص

لم تأخذ معاهدة بروكسل 1910 بالدفع بعدم القبول الذي أخذت به بعض التشريعات، وإنما نصت صراحة في المادة 1/6 على أنه لا يشترط في دعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناتجة عن المصادمات البحرية عمل بروتستو أو عمل إجراء آخر.

و قد أخذ بنظام الدفع بعدم القبول كل من القانونين الفرنسي والمصري، حيث أوجبا عمل احتجاج في ظرف 24 ساعة بالنسبة للقانون الفرنسي، و 48 ساعة بالنسبة للقانون المصري من وقت وقوع الحادث، على أن ترفع الدعوى في ظرف شهر من تاريخ إعلان الاحتجاج وإلا كانت غير مقبولة⁽²⁾ ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم وصول السفينة إلى الميناء إذا وقع الحادث في البحر المفتوح، أو في ميناء يستحيل فيه أن يرفعها الریان خلال 24 ساعة⁽³⁾.

إلا أنهما تراجعا عن هذا الإجراء فيما بعد على غرار التشريعات العربية، وإن كانت بعض هذه التشريعات قد نصت صراحة على عدم خضوع دعوى التصادم لأي احتجاج⁽⁴⁾، و هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 288 ق بح⁽⁵⁾.

(1) سائح سنقوقة، شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج1، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2011، ص 45.

(2) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ص 136.

(3) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، المرجع السابق، ص 77.

(4) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، والحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 199.

(5) أنظر المادة 288 ق بح ج.

3- التقادم في دعوى التصادم

نصت معاهدة بروكسل في مادتها السابعة على تقادم جميع الدعاوي الناشئة عن التصادم بمضي سنتين من تاريخ الحادث، وإذا نشأ التصادم عن خطأ مشترك و قامت مسؤولية تضامنية بين السفن عن الضرر البدني (القتل، الجروح) اللاحق للغير و وفي كل جهاز إحدى السفينتين كل التعويض للمصاب أو ورثته فإن دعوى هذا المجهز على مجهز السفينة الأخرى للمطالبة بنصيبه في التعويض تسقط بمضي سنة من تاريخ الوفاة⁽¹⁾.
و يخضع التقادم المذكور لأحكام القواعد العامة في الوقف و الانقطاع وفقا لقانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى⁽²⁾.

و قد نقل المشرع الجزائري أحكام التقادم عن معاهدة التصادم من خلال المادة 289 ق بح ج حيث أخضع التقادم كذلك لأسباب وقف و انقطاع التقادم المقرر في القانون المدني، ومع ذلك يقف سريان التقادم إذا تعذر الحجز على السفينة المدعي عليها في المياه الإقليمية الجزائرية، وكان المدعي من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جزائرية أو كان له موطن بها⁽³⁾.

ثانيا: المحكمة المختصة بنظر الدعوى

إن معرفة المحكمة المختصة في الدعوى المدنية الناشئة عن التصادم البحري، لها أهمية كبيرة، وذلك لأن هذه الدعوى تخضع في الغالب لمدد تقادم قصيرة يسقط بانتهائها حق إقامة الدعوى⁽⁴⁾، كما أن مسألة الاختصاص القضائي الدولي مسألة أولية حيث تسبق مشكلة تطبيق القانون والتي لها دور كبير في تعيينه إذا توفر العنصر الأجنبي⁽⁵⁾.

(1) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ص 137.

(2) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، والحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 200.

(3) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم، الجزائر، 2010، ص 79.

(4) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 274.

(5) أعراب بلقاسم، القانون الدولي الخاص الجزائري، تنازع الاختصاص القضائي الدولي، الجنسية، ج2، ط6، دار هومة،

2011، ص 12.

ففي دعاوي التصادم التي تحتوي على عنصر أجنبي كثيرا ما يثبت الاختصاص القضائي للنظر بالدعوى لأكثر من دولة، وهذا حسب القواعد الوطنية التي تبين الاختصاص القضائي في كل دولة⁽¹⁾.

لذلك لجأت الدول إلى الاتفاقيات الدولية لغرض تنظيم مسألة الاختصاص القضائي الدولي في دعاوي التصادم البحري، وعند ثبوت الاختصاص القضائي في دعوى التصادم لمحاكم إحدى الدول، يجب أن ترفع الدعوى أمام محكمة مختصة من الناحية النوعية.

و من أجل تحديد المحكمة المختصة إقليميا بنظر دعوى التصادم البحري هناك بعض قواعد الاختصاص المدني وردت في الاتفاقيات الدولية وأخرى في التشريعات الداخلية، وسنتناول هذا من خلال:

1- قواعد الاختصاص المدني في اتفاقية بروكسل 1952

2- قواعد الاختصاص المدني في التشريع الجزائري

3- الاختصاص النوعي

1- قواعد الاختصاص المدني في اتفاقية بروكسل 1952

غالبا ما يحدث التصادم بين سفن يملكها أفراد مختلفو الجنسية، ولذلك كثيرا ما تتور مشاكل تتعلق بالاختصاص الدولي بدعاوي المسؤولية عن التصادم، وللقضاء على هذه المشاكل وضعت معاهدة بروكسل في 10 ماي 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم⁽²⁾.

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص-ص 274-275.

(2) دخلت هذه المعاهدة حيز التنفيذ بعد ستة أشهر من التصديق عليها من قبل اسبانيا وسويسرا في نهاية 1954 و قد انضمت

إليها الجزائر بتاريخ 19 أبريل 1961.

و قد منحت المادة الأولى منها للمدعي الحق في رفع دعواه الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الثلاث.

1- محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله.

فعلى المدعي أن يقاضي المدعى عليه في المحكمة التي يدخل في دائرة اختصاصها القضائي محل إقامته المعتاد وإذا كان المدعى عليه محترفا لعملية النقل البحري، وله عدة مراكز لإدارة عمله فيمكن إقامة الدعوى أمام المحكمة التي يقع أحد مراكز عمله في دائرة اختصاصها⁽¹⁾.

2- محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة للمدعى عليه نفسه وفي حالة ما إذا كان الحجز مأذونا به، أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه، و الذي قدم فيه المدعي عليه كفيلا أو أي ضمان آخر. و هذا الحكم مستمد من القانون الإنجليزي الذي يعطي المحكمة التي أوقعت الحجز صلاحية النظر بالموضوع⁽²⁾.

3- محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان قد وقع في الموانئ أو المرافئ أو في المياه الداخلية.

و هذا الحل يتلاءم مع ما تقضي به معظم التشريعات الداخلية حول اختصاص المحاكم الوطنية بكافة الدعاوي التي تقع داخل إقليم الدولة و في مياهها الإقليمية.

(1) جاء مصطلح مركز الاستغلال لتفادي اعطاء الاختصاص لمحكمة المكان الذي يكون للمدعى عليه فيه مجرد مكتب، ورد

هذا في مؤلف أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، المرجع السابق، ص 84.

(2) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 284.

2- قواعد الاختصاص المدني في التشريع الجزائري

عالج القانون البحري الجزائري مسألتى الاختصاصين القضائي و القانوني في الدعوى المدنية للتصادم البحري في الفقرة الثالثة من القسم الأول من الفصل الرابع بعنوان الاختصاص المدني، و قد وافق نصوص اتفاقية الاختصاص المدني. حيث أخذ بذات الأحكام في المواد من (287 إلى 293)، حيث اعتمد نفس الحلول و هذا ما يبرر دور الاتفاقية في تحقيق تعاون قضائي دولي لم تستطع القواعد العامة تحقيقه.

3- الاختصاص النوعي للمحاكم

إذا ما ثبت الاختصاص القضائي في دعوى التصادم لمحاكم إحدى الدول يمكن التساؤل عن نوع المحاكم التي تعرض عليها مثل هذه الدعوى، هل تعرض أمام المحاكم التجارية أم أمام المحاكم المدنية.

يثبت الاختصاص بنظر دعوى التعويض عن التصادم للمحكمة التجارية في كل من مصر و فرنسا، على اعتبار أن التصادم عمل ضار ارتكبه المجهز، التاجر أثناء مباشرته تجارته فيكون عملا تجاريا بالتبعية، بيد أنه إذا كان المدعي غير تاجر كالمصاب بجروح من الركاب أو البحارة، أو ورثتهم عند الوفاة، أو كان مالكا لسفينة نزهة أو صيد، فله الخيار في أن يرفع دعواه أمام المحاكم التجارية أو أمام المحاكم المدنية، وإذا كان المدعي عليه غير تاجر كأن يكون مالكا لسفينة صيد أو نزهة فيعرض النزاع على المحاكم المدنية⁽¹⁾.

أما قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري أعطى للمحاكم المدنية صلاحية النظر بكافة المنازعات، فقد نصت المادة 1/32 بوضوح على مبدأ أساسي مضمونه أن جهة القضاء العادي المدني هي جهة الاختصاص القضائي العام، بحيث تكون مختصة بالنظر في جميع المنازعات إلا ما استثني بنص خاص، هذا ما تؤكدته المادة 2/32⁽²⁾.

(1) مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 361.

(2) أنظر المادة 32 الفقرتين الأولى و الثانية ق.إ.م.إ.ج

فبموجب هذا النص تعتبر المحاكم المدنية المختصة بعدة دعاوي، ومن ضمنها دعاوي التصادم البحري لعدم إنشاء الاقطاب المتخصصة.

الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على الدعوى

إن مسألة تنازع القوانين في الدعوى المدنية الناشئة عن التصادم البحري التي يوجد فيها عنصر أجنبي، كانت تعتبر من المسائل المعقدة و خاصة قبل التصديق على اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بالمصادمات البحرية، وبالرغم من أن هذه الاتفاقية قد ساعدت على التقليل من ظاهرة تنازع القوانين في دعاوي التصادم إلا أنها لم تقض عليها نهائياً. ذلك لأن أحكامها لا تطبق إلا في حالة ما إذا كان جميع ذوي الشأن في دعوى التصادم تابعين لدول موقعة على هذه الاتفاقية⁽¹⁾.

فنكون بذلك قد تركت كثيراً من الأمور للقوانين الداخلية لتتولى معالجتها، والبحث في مسألة تنازع القوانين فيما يتعلق بدعوى التصادم البحري يتطلب التفرقة بين حالتى التصادم الواقع في المياه الإقليمية و الواقع في عرض البحر و هذا ما سنقوم بدراسته من خلال:

أولاً: التصادم الواقع في المياه الإقليمية

ثانياً: التصادم الواقع في عرض البحر

أولاً: التصادم الواقع في المياه الإقليمية:

غالباً ما تنور إشكالية تنازع القوانين عندما يحصل تصادم في المياه الإقليمية لدولة ما بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة مما يصعب البحث عن القانون الواجب التطبيق⁽²⁾، وهذا ما أدى إلى ظهور آراء متباينة تتمثل أساساً في:

(1) تنص المادة 1/12 من الاتفاقية على أن: " لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على جميع أصحاب الشأن عندما تكون جميع السفن المختصة تابعة لبلاد الجهات العليا المتعاقدة".

(2) يوسف حسن يوسف، تنازع القوانين في القانون البحري، ط1، المركز القانوني للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2015،

1- تطبيق القانون المحلي

يرى أنصار هذا الرأي أن القانون الوطني يضع حلا لمشكلة تنازع القوانين من خلال قاعدة الإسناد التي تعتبر قانون محل وقوع الفعل الضار هو القانون الواجب التطبيق على الواقعة، لأن هذا الأخير هو الذي تترتب تحت سلطاته كل الآثار القانونية التي تتولد عن الواقعة⁽¹⁾، وقد أخذ القانون الجزائري بهذا في المادة 287 من القانون البحري الجزائري على أن يطبق القانون الجزائري إذا كان التصادم حاصلًا في المياه الإقليمية الجزائرية⁽²⁾.

يعد مبدأ تطبيق القانون المحلي مبدأ تقليديا سائدا لحكم علاقات المسؤولية التقصيرية بصفة عامة، و التصادم بصفة خاصة، و قد استقر عليه الفقه و القضاء في معظم دول العالم⁽³⁾.

2- تطبيق قانون العلم المشترك

و يعد من أنسب القوانين التي تحكم المسؤولية، و ذلك لأن الدعوى أقرب ما تكون لقانون الدولة التي تحمل السفن علمها أكثر من قربها من الدولة الواقع فيها الحادث⁽⁴⁾. و يتطلب تطبيق هذا المبدأ أن تحمل السفن المتصادمة علم دولة واحدة⁽⁵⁾، و قد ساد هذا الاتجاه في القضاء الألماني بصفة خاصة⁽⁶⁾.

(1) هشام علي صادق، تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري، والحوادث الواقعة على ظهر السفينة في ضوء المبادئ العامة وأحكام معاهدة بروكسل لعام 1910، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 122.

(2) أنظر المادة 20 من ق.م.

(3) محمد ماجد محمود أحمد، المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة مقدمة لنيل الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، ص 341.

(4) المرجع نفسه، ص 357.

(5) يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 424.

(6) حيث حكمت المحكمة العليا الألمانية بتطبيق القانون الألماني على التصادم البحري الذي وقع في مياه إقليمية أجنبية بين سفينتين تحملان العلم الألماني، حكم وارد في مؤلف هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 124.

والذي لم يستبعد تطبيق القانون المحلي بصفة مطلقة بل أكد أن هذا القانون هو الذي يتعين الرجوع إليه في جميع الأحوال بالنسبة للقواعد الخاصة بتنظيم مرور السفن و الأحكام الخاصة بمنع التصادم التي قررتها الدولة التي وقع التصادم في مياهها الإقليمية⁽¹⁾.

3- تطبيق قانون القاضي

يقضي هذا الرأي بوجوب تطبيق قانون القاضي الذي ينظر الدعوى على أساس أن الأطراف عندما اختاروا رفع الدعوى أمام محكمة معينة فهذا يفسر بأنه رضاء ضمني بقانون هذه المحكمة⁽²⁾، أو أن القانون الأجنبي الذي تشير إليه قاعدة الإسناد قد يصطدم بالنظام العام في دولة القاضي مما يمنعه من تطبيق القانون الأجنبي ويقوم بتطبيق القواعد الموضوعية الوطنية على النزاع المعروض عليه⁽³⁾.

ثانياً: التصادم الواقع في البحار العامة

إن مشكلة البحث عن القانون الواجب التطبيق تكون أكثر أهمية عندما يحصل التصادم في البحر العام⁽⁴⁾ غير الخاضع لأي سيادة، وبالتالي لا وجود لأي قانون ساري المفعول، فيكون القول بتطبيق القانون المحلي على المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري في هذا الفرض هو قول يخلو من أي معنى⁽⁵⁾.

و هذا ما أدى إلى تباين الآراء الفقهية و تعددها في سبيل البحث عن القانون الواجب التطبيق في هذا النوع من التصادم، وفي هذا الشأن هناك عدة اتجاهات نتناولها تباعاً:

(1) هشام علي صادق، المرجع السابق، ص - ص 124 - 125.

(2) يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 424.

(3) هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 130.

(4) يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 426.

(5) هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 132.

1- تطبيق قانون القاضي

يرى جانب كبير من الفقه و القضاء في دول مختلفة أن قانون القاضي هو الذي يحكم المسؤولية المترتبة على التصادم الواقع في أعالي البحار⁽¹⁾، ومن أهم المبررات التي قيلت بشأنه أنه الحل العملي الأمثل في حالة عدم وجود قانون يحكم الواقعة، وكذلك كون القاضي عندما يطبق قانونه فيكون قد طبق القانون الملم به أكثر من بقية القوانين الأخرى⁽²⁾.

و قد أخذت بعض التشريعات بهذا المبدأ كالقانون الإنجليزي، كما استقر القضاء الإنجليزي على هذا المبدأ أيضا⁽³⁾.

2- تطبيق قانون العلم

يرى جانب من الشراح أن أكثر الحلول ملاءمة لطبيعة النزاع في شأن المسؤولية عن حوادث السفن التي تقع في عرض البحر هو تطبيق قانون علم السفينة⁽⁴⁾، إذ يتعذر معه تطبيق القانون المحلي و هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 3/287 قبح، إن اتحاد علم السفينتين لا يثير أية مشكلة تصيب تطبيق قانون العلم المشترك للسفينتين، و لكن الإشكال يكون حينما يختلف العلمان⁽⁵⁾، فهذا أدى إلى تعدد الآراء وسنتطرق لها تباعا:

(1) محمد ماجد محمود أحمد، المرجع السابق، ص 414.

(2) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 301.

(3) ففي قضية The Leon وهي حادثة تصادم وقعت في عرض البحر بين سفينة انجليزية وأخرى اسبانية بخطأ من السفينة الاسبانية، رفضت المحكمة الأدميرالية دفع المجهز الاسباني بأن قانونه لا يعترف بمسؤولية المجهز عن أخطاء الريان أو البحارة، وطبقت القانون الانجليزي الذي يسأل المجهز عن أخطاء تابعيه، حكم مشار إليه في مؤلف هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 303.

(4) هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 151.

(5) يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 448.

أ- تطبيق قانون علم السفينة المخطئة

يرى أنصار هذا الرأي بأنه أكثر الحلول ملاءمة لطبيعة المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري الواقع في البحار العامة عند اختلاف علمي السفينتين المتصادمتين⁽¹⁾، ذلك لأن تطبيقه يمنح مالك السفينة المخطئة فرصة العلم بمدى مسؤوليته في حالة الخطأ دون أن يتحمل التزامات قد يفرضها قانون آخر لا يعلم به وتطبيق هذا القانون يحقق وحدة الأحكام وتناسقها⁽²⁾.

ب- تطبيق قانون علم السفينة المتضررة

على عكس الاتجاه السابق يتجه بعض الشراح إلى تطبيق قانون علم السفينة التي لحقها الضرر مستنديين في ذلك إلى كون أحكام المسؤولية التقصيرية بصفة عامة ترمي إلى حماية الدائن المضرور⁽³⁾، فمن العدالة القانونية تطبيق قانون علم السفينة المصدومة، في حالة وجود خطأ فردي، لأن المتضرر له الحق في الحصول على تعويض طبقاً لنظامه القانوني الخاص بعلم الدولة التي ينتمي إليها⁽⁴⁾.

ج- تطبيق قانون علم كل من السفينتين

يرى أصحاب هذا الرأي بأنه لا بد من الموازنة بين أطراف النزاع وذلك لأن الطبيعة الخاصة للمسؤولية التقصيرية تستوجب الأخذ بعين الاعتبار مصلحة كل من السفينة المخطئة و السفينة المتضررة، وذلك لا يتم إلا بالتطبيق الجامع لقانون علم السفينتين المتصادمتين⁽⁵⁾.

(1) محمد ماجد محمود محمد، المرجع السابق، ص 390.

(2) يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 429.

(3) هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 158.

(4) محمد ماجد محمود أحمد، المرجع السابق، ص 393.

(5) يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 430.

و قد فضل جانب آخر من الشراح التطبيق الموزع لقانون العلم بحيث تتحدد مسؤولية مالك أو مجهز كل سفينة وفقا لقانون الدولة التي ترفع سفينته علمها⁽¹⁾.

د - تطبيق القانون الأصلح للمضور

أخذت بهذا الاتجاه بعض من أحكام القضاء الألماني التي خولت للمضور حق اختيار القانون الأكثر تحقيقا لمصالحه، ويؤكد أنصار هذا الاتجاه أنهم بهذا المنحى قد تلقوا الصعوبات المتعددة المترتبة على تطبيق كل من قانون علم السفينتين المتصادمتين بالإضافة إلى أن تطبيق القانون الأصلح للمضور على هذا النحو يحقق الحكمة البعيدة للقواعد التي تحكم المسؤولية التقصيرية⁽²⁾.

3 - تطبيق قانون القاضي عند تخلف قانون العلم المشترك

لقد تبنى الفقه و بعض أحكام القضاء في أغلب دول العالم مبدأ تطبيق قانون العلم المشترك للسفينتين، نظرا لطبيعة هذه المسؤولية، وكذلك حل المسألة حسب القانون الوطني الذي تحقق تحت سلطانه الفعل الضار، و قد حصل خلاف حول القانون الواجب التطبيق في حالة اختلاف كل من علم السفينتين المتصادمتين في البحر العام⁽³⁾.

و لذلك دعا جانب كبير من الفقه إلى الرجوع إلى قانون القاضي الذي ينظر للنزاع على أنه أفضل قانون يحكم المسؤولية المترتبة على التصادم البحري الواقع في أعالي البحار⁽⁴⁾.

(1) هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 160.

(2) المرجع نفسه، ص - ص 160 - 161.

(3) يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 431.

(4) محمد ماجد محمود أحمد، المرجع السابق، ص 414.

المبحث الثاني: إثبات الخطأ و التعويض عن الضرر

إذا كان من المقبول القول أن سفينة ما قد أخطأت، فإنه لا يقبل القول أنها ستقوم بدفع التعويض، فالسفينة في الواقع رغم أهميتها وما تتميز عن غيرها من المنقولات ليست شخصا قانونيا، فالمخطئ عادة ما يكون المجهز، الريان، المرشد، أفراد الطاقم وغيرهم⁽¹⁾.

فمن الممكن رفع دعوى التعويض ضد المخطئ وباعتبار أن إثبات الخطأ في موضوع التصادم أمر ضروري ولازم فالسؤال المطروح هو على من يقع عبء الإثبات في هذه الدعوى وفي حالة ثبوت الخطأ في حق المدعى عليهم فكيف يكون تقدير هذا التعويض، وهذا ما سنقف عليه من خلال:

*المطلب الأول: إثبات الخطأ في التصادم البحري

*المطلب الثاني: التعويض عن الضرر

(1) أحمد حسني، النقل الدولي للبضائع، المرجع السابق، ص 189.

المطلب الأول: إثبات الخطأ في التصادم البحري

يقع عبء إثبات الخطأ في دعوى التصادم على عاتق المدعي الذي يطالب بالتعويض، و إثبات الخطأ في هذا الموضوع أمر ضروري ولازم فهو يقوم على فكرة الخطأ واجب الإثبات⁽¹⁾ وهذا يعني أن الشخص يسأل فقط عما صدر منه من فعل أو إهمال دون أن يسأل عما يوجد في حراسته من أشياء، فيتعين على المضرور أن يثبت خطأ المسؤول وما لحقه من ضرر وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وفي حالة عجزه عن هذا لا تتعدد مسؤوليه المدعي عليه ولا يحصل المضرور على حقه في التعويض⁽²⁾.

ويمكن إثبات الخطأ بكافة طرق الإثبات لتعلق الأمر بوقائع مادية، وهذا ما سنلججه من خلال:

*الفرع الأول: دور القرائن في الإثبات

*الفرع الثاني: أهمية المستندات في الإثبات

*الفرع الثالث: الخبرة و التحقيق

(1) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الانقاذ، المرجع السابق، ص 70

(2) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص - ص 171 - 172

الفرع الأول: دور القرائن في الإثبات

القرينة هي ما يستنتجه القاضي أو المشرع من أمر معلوم للدلالة على أمر مجهول، فالقاضي أو المشرع يستخدمان وقائع يعلمانها ليستدلأ بها على وقائع أخرى، فهي أدلة غير مباشرة تقوم على استنتاج وقائع من أخرى، و قد يقوم بهذا الاستنتاج إما القاضي أو المشرع نفسه، لذلك كانت القرائن على نوعين قانونية و قضائية⁽¹⁾، و لأن القرائن على نوعين يتوجب علينا تحديد دور كل منهما في إثبات الخطأ.

أولاً: القرائن القانونية

هي ما يستنبطه المشرع تيسيراً للمتقاضين، في المسائل التي يصعب عليهم الإثبات فيها، فالقرينة القانونية إذن من عمل القانون ولا عمل فيها للقاضي، وركنها هو نص القانون⁽²⁾. باعتبار أن المسؤولية في التصادم تقوم على فكرة الخطأ واجب الإثبات، ولا محل لإفترض الخطأ في جانب دون الآخر، لأن الحادث يقع بفاعلين أو أكثر، ويتعذر تحديد أيهم المخطئ وأيهم المصيب، وهذا ما نصت عليه معاهدة بروكسل لسنة 1910⁽³⁾، وكافة التشريعات البحرية و خاصة تلك التي اعتنقت مبادئ المعاهدة والتي قد تخلت عن القرائن القانونية في مجال التصادم⁽⁴⁾، وهذا ما اعتنقه المشرع الجزائري في المادة 282 ق بح ج. و يترتب على انتفاء القرائن القانونية في مادة التصادم البحري أنه لا يفترض وقوع الخطأ من السفينة المتحركة دون الراسية على أساس أنها أقدر على القيام بالمناورات اللازمة لتفادي وقوع التصادم، أو افتراض خطأ السفينة ذات المحرك الميكانيكي إذا اصطدمت بسفينة شرعية على أساس أن قدرة الأولى على التحكم في حركتها أفضل و أسهل من الثانية⁽⁵⁾.

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 175.

(2) وهذا ما نصت عليه المادة 337 ق م ج "القرينة القانونية تغني من تقررت لمصلحته عن أية طريقة أخرى من طرق الإثبات على أنه يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك.

(3) أنظر المادة 2/6 من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني لسنة 1952.

(4) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 70.

(5) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 177.

ثانيا: القرائن القضائية

هي كل قرينة لم يقرها القانون وترك أمر استنباطها للقاضي، إذ يستنبطها من ظروف القضية وملابساتها⁽¹⁾، وتقوم القرائن على عنصرين مادي ومعنوي، وللقاضي سلطة مطلقة وواسعة في اعتماد الوقائع بكل حرية فله أن يختار وقائع ثابتة أمامه أو الوقائع التي كانت موضوع نقاش بين الخصوم⁽²⁾، كما يجوز للقاضي استنباط القرائن من التحقيقات التي أجريت في غيبة الخصوم أو سبق تقديمها في دعوى أخرى⁽³⁾.

فإذا كانت القرائن القانونية قد انتفت في مجال التصادم البحري، فللمحاكم أن تلجأ إلى القرائن الواقعية وذلك بالنظر إلى ظروف الحادث والأسباب التي أدت إلى حدوثه، كسرعة السفينة في المناطق المزدحمة بالسفن، أو محاولتها اللحاق بغيرها، فيفترض خطأها لأن السفينة الأخرى لم تكن تريد تعديل طريقها أو تغيير سرعتها، فيجب على السفينة الأولى القيام بالمانورة اللازمة والضرورية وترك مسافة معقولة بين السفينتين وإطلاق الإشارات الصوتية المناسبة لتجنب حصول التصادم⁽⁴⁾.

وإذا رأى القاضي عدم ثبوت الأخطاء المنسوبة إلى إحدى السفن المشتركة في التصادم لا يتعين عليه أن يبحث من تلقاء نفسه عن وجود أخطاء أخرى مرتكبة بواسطة هذه السفينة، كما يمكنه أن يرفض توزيع المسؤولية بين السفينة الصادمة والسفينة المصدومة⁽⁵⁾.

(1) أنظر المادة 340 ق م ج .

2 أحمد عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، الإثبات، آثار الالتزام، ج 2، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1968، ص-ص 329-330

(3) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 178

(4) المرجع نفسه، ص 180

(5) المرجع نفسه، ص 181.

الفرع الثاني: أهمية المستندات في الإثبات

يعتبر إثبات الخطأ في مجال التصادم البحري أمر عسير، لأن السبب الرئيسي في الحادث غالباً ما يضيع إما عمداً أو عرضاً، وخاصة إذا وقع في أعالي البحار لعدم وجود الشهود فيما عدا بحارة السفن المتصادمة والمسافرين على متنها، حيث تكون شهادتهم حتماً لصالح السفينة التي كانوا عليها⁽¹⁾.

وبما أن السفينة تحتفظ بعدة سجلات ودفاتر للحوادث بغرض تدوين أهم الأحداث التي تمر بها السفينة لكي يتم الاستعانة بها في حالة حصول أي حادث خلال الرحلة البحرية للسفينة⁽²⁾ باعتبارها الوسائل المثلى لإثبات الخطأ والوصول إلى حقيقة التصادم الذي وقع⁽³⁾. لذلك سنتعرض لدراسة هذه الوسائل والمتمثلة في سندات السطح، التقرير و الاحتجاج البحريين.

أولاً: مستندات السطح

و هي عبارة عن سجلات ودفاتر يمكن تقسيمها إلى دفتر أحوال السطح، دفتر أحوال الماكينات، دفتر حوادث اللاسلكي، دفتر حوادث السفينة الرسمي.

1- دفتر أحوال السطح: ويحتوي هذا الدفتر على معلومات كاملة عن الرحلة البحرية، حيث تخصص صفحة لكل يوم، يدون كل ضابط وردية المعلومات الخاصة بورديته الخاصة بالسفينة وبالأحوال الجوية السائدة عند تواجدها بالبحر، وفي الميناء تدون البيانات الخاصة بالشحن والتفريغ ونهايتها وكل ما يتعلق بدخول السفينة للميناء أو خروجها وبكل التفاصيل⁽⁴⁾.

(1) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 73.

(2) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 183.

(3) المرجع نفسه، ص 183.

(4) المرجع نفسه، ص 185.

إضافة إلى هذه المعلومات الروتينية فإنه يجب تدوين أي أحداث غير عادية يعتقد أنها قد تؤثر على مصالح الملاك⁽¹⁾.

في حالة ما إذا تسرب الشك إلى يقين القاضي أو تحقق من عدم صحة البيانات المدونة في هذا الدفتر أو أنها مبالغ فيها، فإنه يفقد ثقته بها ولا يأخذ بها، فدفتر أحوال السطح حجة بما فيه حتى يثبت العكس ومن الأهمية مراعاة عدم جواز تجزئة ما ورد فيه من حقائق، طبقاً لقاعدة عدم جواز تجزئة الإقرار⁽²⁾.

2- دفتر أحوال الماكينات: يجب على الربان في السفن ذات المحرك أن يمك دفترا خاصا بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وكافة ما يتعلق بالآلات المحركة⁽³⁾، ويسمى هذا الدفتر في القانون الجزائري بيومية الماكينة التي تكون ممسوكة من طرف رئيس المكنيك ويؤشر عليها ثم تشاهد على غرار دفتر السفينة⁽⁴⁾.

و عند وقوع الحوادث فقد تستعين السلطات القضائية بهذا الدفتر للإطلاع على المعلومات المدونة به، فقد يثبت وجود التصادم بسبب عطل مفاجئ في آلات السفينة أو نقص في الصيانة، أو عيب في السفينة يسأل عنه المجهز، وبعد هذا الدفتر حجة بما جاء فيه إلى أن يثبت عكسه⁽⁵⁾.

مما يجب الإشارة إليه هو الإحتفاظ بهذه الدفاتر مدة طويلة قبل التخلص منها، فبعض القضايا تظل منظورة أمام القضاء فترة طويلة فلا بد من توافر الدليل عند البحث⁽⁶⁾.

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 186.

(2) المرجع نفسه، ص - ص 186 - 187.

(3) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 72.

(4) أنظر المادة 204 ق ب ج.

(5) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 187.

(6) المرجع نفسه، ص 188.

3- دفتر أحوال اللاسلكي: هو دفتر يومية خدمة اللاسلكي ويحتفظ به في المكان الذي تجري به وردية الإستماع ويجب فحص الدفتر وتدوينه والتوقيع عليه يوميا بواسطة ضابط اللاسلكي⁽¹⁾.

وقد نص المشرع الجزائري على هذا الدفتر في المادتين 206 و 207 بتسمية يومية الراديو التي تكون ممسوكة من ضابط البرق اللاسلكي أو الضابط الذي يحل محله، ويؤشر عليها ثم تشاهد من قبل السلطة الإدارية البحرية وذلك على غرار دفتر اليومية⁽²⁾. كما اشترط المشرع البحري أن تتضمن يومية الراديو ذكر التبليغات اللاسلكية والبرقية الصادرة أو الواردة وكذلك كل ما يخص مصلحة الراديو⁽³⁾.

ويجب تقديم هذا الدفتر إلى السلطات وتسليمه لها كما هو الحال بالنسبة لدفتر الحوادث الرسمي، علما أن المعلومات التي تدون في دفتر أحوال اللاسلكي تختلف حسب ما كانت السفن مزودة بتلغراف لاسلكي أو مزودة بمحطة تليفون لاسلكي⁽⁴⁾.

4- دفتر حوادث السفينة الرسمي: يستعان في الإثبات عادة بدفتر الحوادث الرسمي للسفينة⁽⁵⁾، وهو دفتر تصدره السلطة الإدارية البحرية، ويكون ممسوكا من طرف ربان السفينة، ويخضع لتأشيرة هذه السلطة كل ستة أشهر⁽⁶⁾.

ويجب أن يتضمن دفتر السفينة الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالتي الجو والبحر⁽⁷⁾ والملاحظات اليومية الخاصة بالطرق التي سلكتها السفينة وكشفا بالعمليات التجارية⁽⁸⁾.

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 187.

(2) أنظر المادة 206 ق ب ج.

(3) أنظر المادة 207 ق ب ج.

(4) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 188.

(5) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 71.

(6) أنظر المادة 202 ق ب ج.

(7) أحمد حسني، المرجع السابق، ص 72.

(8) أنظر المادة 203 ق ب ج.

و يعتبر دفتر حوادث السفينة حجة بما ورد فيه من وقائع مادية أثبتتها الريان حتى يقوم الدليل على العكس⁽¹⁾ وتفرض المادة 595 ق بح على الريان التأكد من أن دفتر السفينة ويوميات الماكينة والراديو وجميع الوثائق الأخرى ممسوكة بصفة نظامية.

ثانيا: التقرير البحري

يستعان في إثبات الخطأ في التصادم بالتقرير البحري، فإذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة وجب على الريان أن يعد تقريرا لذلك⁽²⁾ و هو إقرار واضح ودقيق ومختصر للعديد من المعلومات الهامة عن الحادثة محل التقرير، كحالات الجنوح والتصادم والغرق، ويجب أن يتضمن إشارة لكل الظروف المحيطة بالتصادم سواء كانت قبل أو بعد حصوله⁽³⁾، وعلى الريان أن يقدمه إلى السلطة البحرية المختصة خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء، والتي تسلمه بدورها إيصالا بذلك⁽⁴⁾، ويقدم التقرير خارج الجزائر إلى السلطة القنصلية الجزائرية⁽⁵⁾.

و فور وصول التقرير تقوم الجهة التي تسلمته بتحقيق ما ورد فيه من بيانات ويكون ذلك بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة كمصلحة الأرصاد، وهيئة الموانئ ثم يتم تحرير محضر لكل ذلك و تسلم صورة منه إلى الريان⁽⁶⁾.

وبعد إيداع التقرير البحري وتحقيقه فإنه لا يعدو أن يكون مجرد قرينة أي تكون له حجية حتى يثبت عكس ما جاء به، ويجوز ذلك بكافة طرق الإثبات⁽⁷⁾.

(1) وقد أكد ذلك صراحة كل من القانونين الفرنسي والإنجليزي، ومعظم القوانين البحرية الأخرى وهذا ما أكدته المادة 208 ق بح ج

(2) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 72.

(3) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 192.

(4) انظر المادة 604 ق بح ج.

(5) أنظر المادة 606 ق بح ج.

(6) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 193.

(7) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، والحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 165.

ثالثا: الاحتجاج البحري

هو ذلك التصريح أو الإعلان أو إثبات حالة حيث يقوم ريان السفينة التي عانت من بعض الظروف الصعبة مما أدى إلى حصول بعض التلفيات بها أو بالبضاعة، الموجودة على ظهرها أو من المحتمل أن تظهر تلك التلفيات مستقبلا أو قد تزداد تفاقمًا مع مرور الوقت، بتقديمه إلى الجهات المسؤولة، كما يجب تقديمه إلى جهة توثيق معتمدة وفي بعض الأحيان يقدم إلى المحكمة التجارية التي يقع في دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة، وقد يقدم إلى السلطة القنصلية في حالة وجود السفينة في ميناء أجنبي، كما تقدم نسخة من الاحتجاج إلى كل من المالك ووكيل السفينة⁽¹⁾.

ويقبل الاحتجاج البحري كدليل أمام المحاكم وهو أيضا قابل لإثبات العكس مثل بقية مستندات السطح السابق ذكرها⁽²⁾.

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 199.

(2) إلا أن المملكة المتحدة تشترط ضرورة اتفاق الطرفين على كتابة هذا التقرير كي يعتد به بعد ذلك.

الفرع الثالث: الخبرة و التحقيق

إن عبء الإثبات في التصادم البحري صعب للغاية خاصة عندما يقع الحادث في أعالي البحار، فضلا عن عدم الاطمئنان إلى تقارير الربانية وما يثبتونه في دفاتر السفينة، و زد على ذلك استبعاد القرائن القانونية في مسائل التصادم، ومن شأن كل هذا أن يكون إثبات خطأ المسؤول عن التصادم أمر عسير⁽¹⁾، ولذلك قررت وسائل أخرى للإثبات تتمثل في الخبرة وسماع الشهود.

أولا: الخبرة

تضمنت قواعد منع التصادم في البحر لسنة 1983/1972 أمورا فنية كثيرة لا يلم بها رجال القانون عادة و هو ما يدعو القضاء إلى الاستعانة بالخبراء لتحديد أسباب وقوع التصادم، والأخطاء التي وقعت من رباني السفن المتصادمة، و هؤلاء الخبراء غالبا ما يكونون من الربانية السابقين و هم يستعينون في إعداد تقاريرهم بما يحصلون عليه من معلومات عن السفن المتصادمة، و عن الأحوال الجوية وقت التصادم فضلا عن إمامهم بالنواحي الفنية الخاصة بالملاحة البحرية⁽²⁾، والتي من العسير على أي فرد عادي أن يفهمها وبالتالي عدم الوصول إلى السبب الحقيقي وراء التصادم، و بالرغم مما تتمتع به الخبرة من أهمية إلا أن الرجوع إليها ليس ملزما قانونا، والمحاكم عندما تقضي في الوقائع تتمتع بسلطة تقديرية مطلقة إزاء اعتبار الخبرة أمرا ضروريا أم لا⁽³⁾.

للخبرة دور هام في مجال الحوادث البحرية بصفة عامة والتصادم البحري بصفة خاصة في التوصل بطريقة موضوعية إلى أسباب وقوع التصادم ومحاولة الكشف عن الأخطاء المرتكبة من ربانية السفن المتصادمة أو المرشدين أو أي أطراف أخرى⁽⁴⁾.

(1) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 733.

(2) المرجع نفسه، ص 73.

(3) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 201.

(4) المرجع نفسه، ص 204.

ثانياً: التحقيق

غالبا ما تعجز وسائل الإثبات التي سبق الإشارة إليها وحدها في الوصول إلى أسباب الحادث، إما لتناقص أدلة الأطراف أو لنقص تلك الأدلة، كما قد تكون الخبرة محل نقد واعتراض متبادل ومن ثم تكون هناك ضرورة لسماح الشهود، والذي قد يكون إداريا، جنائيا، أو مدنيا⁽¹⁾.

فالتحقيق الجنائي قد تقوم به النيابة العامة، كما قد يقوم به قاضي التحقيق كما هو معمول به في فرنسا وبعض التشريعات الأخرى كالتشريع الجزائري، والغرض منه هو إثبات ارتكاب جريمة يعاقب عليها القانون من عدمه ويبقى الهدف منه هو بيان فيما إذا ارتكب خطأ يعاقب عليه القانون، كما قد تقوم السلطات المدنية بإجراء التحقيق في حوادث التصادم في حالة حصول تلافيات كبيرة و غير عادية من جراء الحادث⁽²⁾.

أما التحقيق الإداري تجريه السلطات البحرية المختصة عند وقوع أحد الحوادث البحرية كالغرق أو الجنوح أو التصادم، وهناك نوعين من التحقيقات الإدارية: الأول يعرف بالتحقيق المبدئي أو التحقيق غير الرسمي الذي يتم بعد حدوث التصادم وفي موقع الحادث، بواسطة لجنة مكونة من ريان ومهندس يتمتعان بقدر كبير من الخبرة في مجال التحقيق كما قد يكون التحقيق رسميا⁽³⁾.

و عند مقابلة الشهود يجب ممارسة أكبر قدر من المرونة معهم، و قد أثبتت التجارب أن مهارة المحقق تلعب دورا هاما في الكشف عن الحقائق، وفي حالة ثبوت الخطأ الفني في الحادث يقدم المسؤولون عنه إلى المحاكم التأديبية⁽⁴⁾.

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 206.

(2) المرجع نفسه، ص 206.

(3) المرجع نفسه، ص - ص 208 - 209.

(4) المرجع نفسه، ص، ص 209، 213.

المطلب الثاني: التعويض عن الضرر

عندما تثبت مسؤولية المدعى عليه في دعوى التصادم البحري عليه بالتعويض، وتعتبر مسألة تعويض الضرر ذات أهمية كبيرة في دعوى التصادم المدنية، لأن هذه الدعوى ليست دعوى عامة وإنما دعوى خاصة، يرفعها المتضرر للحصول على تعويض عما أصابه من ضرر⁽¹⁾.

و من الجدير بالذكر أن معاهدة التصادم لسنة 1910 لم تبين طريقة التعويض، كما خلت التشريعات البحرية من أية نصوص تتعلق بعناصر أو طريقة تقدير التعويض، شأنها في ذلك شأن القانون البحري الجزائري، وهذا ما يستدعينا للرجوع إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني في المواد 131، 132، 182، 182 مكرر للتعرض لكيفية تقدير التعويض، سنقف على ما يلي:

* الفرع الأول: تقدير التعويض

* الفرع الثاني: امتياز التعويض

* الفرع الثالث: مدى المسؤولية عن التعويض

الفرع الأول: تقدير التعويض

إن تقدير التعويض في حوادث التصادم البحري يخضع لقواعد التعويض في المسؤولية التقصيرية، و الضرر الذي يكون على المخطئ تعويضه يشمل الضرر المتوقع و غير المتوقع على أن يكون مباشرا، ويعتبر الضرر مباشرا إذا كان نتيجة طبيعية لخطأ المسؤول، أما فيما يتعلق بمبلغ التعويض فإنه طبقا للقواعد العامة الواردة في القانون المدني يجب أن يكون معادلا لمقدار الضرر أي يجب أن يشمل ما لحق السفينة من خسارة وما فاتها من كسب⁽²⁾.

(1) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 733.

(2) وقد حدد القاضي Dr Lushington في قضية The clarence التي عرضت على القضاء الإنجليزي القاعدة العامة في تعويض الضرر في حوادث التصادم بقوله: "أن الطرف الذي تحمل الضرر بسبب التصادم يجب أن يوضع ويقدر ما يكون ذلك ممكنا بنفس الحالة التي كان عليها قبل حصول الضرر"، مشار إليه في مؤلف هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 324.

وبالنسبة للضرر الذي يلحق السفينة من جراء التصادم، نجد حالتين:

أولاً: حالة الهلاك الكلي للسفينة

و في هذه الحالة تصبح السفينة محطمة تماماً، و على المحكمة أن تحكم على المدعى عليه بدفع قيمة السفينة الهالكة، لكنها لا تدفع إليه مبلغا يعادل ثمن سفينة جديدة لأنها بذلك تجعل المدعي يثرى على حساب المدعى عليه لأنه سيكون في مركز أفضل مما كان عليه قبل حصول التصادم⁽¹⁾.

كما لا ينبغي للمحاكم أن تقرر قيمة السفينة الهالكة على أساس القيمة المؤمن بها عليها، لأن هذا لا يعدو أن يكون إلا مؤشرا فحسب⁽²⁾ إلا إذا أثبت بشكل قاطع أن التأمين كان على قيمتها الحقيقية، ويكون تقدير قيمة السفينة على أساس قيمتها وقت الهلاك، فإذا كانت جديدة قدرت قيمتها بثمن الشراء أما إذا كانت مستعملة فتؤخذ مدة الاستعمال بنظر الاعتبار عند تحديد قيمتها، كما تؤخذ بعين الاعتبار التجديدات التي أدخلت على السفينة قبل التصادم⁽³⁾.

ثانياً: حالة حصول بعض الأضرار للسفينة

و هي الحالة التي تصاب بها السفينة ببعض الأضرار التي يمكن إصلاحها بحيث يشمل التعويض الخسارة الواقعة التي تتمثل أساسا في قيمة التعويضات التي يجب أن يتحملها المجهز لإعادة السفينة 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⁽⁴⁾.

(1) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 324.

(2) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 55.

(3) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص - ص 324 - 325.

(4) أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، المرجع السابق، ص 57.

فيكون هناك ضرورة للإنقاذ عندما تكون هذه التعويضات ستضيف إلى السفينة قيمة أكبر مما كان لها قبل الحادث، و هذا ما يحصل كثيرا بالنسبة للسفن القديمة وخاصة تلك التي لا تحظى بعمليات صيانة دورية أو التي يهمل في صيانتها، و على العكس يكون هناك مجالا للزيادة عندما تكون السفينة على الرغم من الإصلاحات قد انخفضت قيمتها في السوق⁽¹⁾.

وسواء أدى التصادم إلى هلاك السفينة هلاكا كليا أو إلى حصول أضرار في بعض أجزائها فإنه يجب على محدث الضرر أن يتحمل كذلك جميع الأضرار المباشرة الأخرى التي أصابت المتضرر كالمبالغ التي أنفقت من أجل الحصول على سفينة أخرى، أو تلك التي دفعت لأجل سحب السفينة إلى مكان التصليح و إنزالها إلى الماء بعد التصليح، وما يدفع للطاقم خلال فترة تعطلهم عن العمل من أجور وطعام ونفقات علاج⁽²⁾... وغيرها.

أما فيما يتعلق بالأضرار البدنية التي تصيب الركاب والبحارة فيكون التعويض حسب الضرر الواقع سواء كان عجزا كليا مؤقتا أو دائما، كما يستحق الورثة تعويضا أدبيا و ماديا عن الأضرار التي لحقتهم في حالة موت المصاب⁽³⁾.

الفرع الثاني: امتياز التعويض

أعطت اتفاقية بروكسل الخاصة بالامتيازات و الرهون لسنة 1926 امتيازاً للتعويضات المستحقة عن التصادم، و هذا عكس ما كان مقررا قبلها في جل التشريعات اللاتينية و القوانين المقتبسة منها، و قد قسمت هذه الاتفاقية الامتيازات إلى طائفتين: الأولى تسمى بالامتيازات الدولية التي تتقدم على الرهن البحري، والثانية تسمى بالامتيازات الداخلية حيث تركت للتشريعات الوطنية حرية تحديدها⁽⁴⁾، حيث قررت امتيازاً على السفينة لضمان التعويضات المستحقة عن التصادم الذي وقع بخطئها، و قد أخذ التشريع الإنجليزي بأن يمنح امتيازاً للمتضرر على الشيء الذي نشأ عنه الضرر نظرا للرابطة بين الشيء والضرر⁽⁵⁾.

(1) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، و الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص - ص 193 - 194.

(2) هاشم رمضان الجزائري، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق، ص 326.

(3) المرجع نفسه، ص - ص 328 - 329.

(4) المرجع نفسه، ص 330.

(5) مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 413.

الفرع الثالث: مدى المسؤولية عن التعويض

من المتفق عليه في القواعد العامة أن جميع أموال المدين تكون الضمان العام للدائنين (غير أن الأمر يختلف في نطاق القانون البحري، فتعتبر مسؤولية مالك السفينة منذ القدم محددة بالسفينة ذاتها دون أن تتعدى إلى بقية أمواله، وفي هذا المبدأ تشجيع على الاستثمار البحري، كما أنه يفيد الدائنين أنفسهم ولا يسري هذا المبدأ إلا في حالة التصادم الذي سبب الأضرار، و قد حصل بخطأ المجهز نفسه، فيسأل عن الأضرار الحاصلة بكافة أمواله⁽¹⁾ ويسأل مالك السفينة مسؤولية شخصية أو مطلقة عن تعويض الأضرار الناشئة عن التصادم البحري الحاصل بخطأ الريان أو البحارة، ويحق له أن يتخلص من هذه المسؤولية بترك السفينة والأجرة⁽²⁾.

ملخص الفصل الثاني

قمنا بدراسة الفصل الثاني من خلال الاهتمام بدراسة القواعد الإجرائية في دعوى التصادم البحري حيث تطرقنا في المبحث الأول إلى دعوى المسؤولية من خلال الدعويين الجنائية والمدنية، كما تطرقنا إلى قواعد الاختصاص القضائي والقانوني في هذه الدعاوي.

وبعد ذلك تطرقنا في المبحث الثاني من هذا الفصل إلى إثبات الخطأ في التصادم البحري، الذي يكون بكل وسائل الإثبات إلا القرائن المستبعدة من طرف معاهدة بروكسل والقانون البحري الجزائري.

و توصلنا بعد ذلك إلى أن التعويض عن الضرر يختلف في حالة الهلاك الكلي للسفينة عنه في حالة حصول بعض الأضرار، وكذلك مدى المسؤولية عن التعويض.

(1) هاشم رمضان الجزائري ، عوض خلف أخو رشيد، المرجع السابق ،ص-335-336.

(2) مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق، ص 147.



خاتمة

خاتمة

بوضعنا الحبر هنا نكون قد انتهينا بعون من الله من دراسة موضوع الآثار القانونية الناجمة عن التصادم البحري، إذ تناول بحثنا بالشرح والتفصيل جميع الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري، بالاعتماد على التشريع، الفقه وبعض من الاجتهاد القضائي، وإن كان هذا الأخير لدول أجنبية لعدم توفر ذلك في الاجتهاد القضائي الجزائري.

وبهذا يكون قد أزيح الغبار عن القواعد الموضوعية والإجرائية للتصادم البحري والتي تبدو أهميتها كبيرة من خلال ذلك، لأن معرفة هذه القواعد ييسر على القضاء وضع أحكاما ترتبط بالمسؤوليات الناجمة عن التصادم البحري، وذلك بتخصيص الأحكام المتعلقة بكل نوع من أنواع التصادمات، كما يمكن المتقاضى من اللجوء إلى المحاكم المختصة فعلا و القانون الواجب التطبيق في دعواه سواء كانت الدعوى جنائية أو مدنية.

ومن خلال دراستنا لموضوع الآثار القانونية الناجمة عن التصادم البحري، وعلى ضوء ما سبق ذكره يمكننا أن نخلص إلى نتائج مهمة أهمها:
-إن طبيعة المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية في الأصل ما لم يكن هناك علاقة تعاقدية سابقة تخضع لقانون العقد.

وتطبيقا لذلك فإنه لا تسري أحكام التصادم البحري على التصادم الذي ينتج عن علاقة عقدية، كالتصادم الواقع بين السفينتين القاطرة والمقطورة أو بين سفينتي الإرشاد، لأن المسؤولية الناجمة عن هذا النوع من التصادم هي مسؤولية عقدية يحكمها قانون العقد.

إن تخصيص أحكام تنظم مجال التصادم البحري من حيث القواعد الموضوعية والإجرائية على أساس أن المسؤولية القائمة هي بالأصل تقصيرية وليست عقدية، أمرا مثيرا للاهتمام، وعندما يتقرر بأن هذه المسؤولية التقصيرية تختلف عن تلك الواردة في القواعد العامة و هذا ما أثار

خاتمة

فضولنا وجعلنا نبحث بشغف وعناية، إلا أن المستنتج في نهاية المطاف هو أن جل أحكام التصادم البحري ما هي إلا تطبيقاً لما قرره القواعد العامة.

-بالرغم من انقسام التصادم من دون خطأ إلى حالتين: قهري ومشكوك في سببه، إلا أن الحكم المقرر للنوعين هو نفسه.

-يختلف الحكم المقرر للمسؤولية الناجمة عن التصادم بخطأ مشترك من حيث مدى التضامن في تعويض الأضرار حيث تطبق القواعد العامة في التضامن عن الأضرار البدنية، وذلك لأسباب إنسانية بحتة، لكن فيما يتعلق بالتعويض عن الأضرار المادية يتم الخروج عن هذه القاعدة فلا تضامن في تعويض الأضرار المادية.

-فيما يخص القواعد الإجرائية في دعوى التصادم هناك شروط يجب أن تتوفر في أطراف الدعوى من أهلية، مصلحة، إلا أن دعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناجمة عن التصادم لا تخضع لأي إجراء خاص وهذا ما قرره اتفاقية بروكسل الخاصة بالقواعد المدنية لسنة 1952.

-بالرغم من وجود معاهدة دولية خاصة بالتصادم، وبالرغم مما تضمنته من أجل توحيد أحكام التصادم البحري، إلا أن هذا لم يكن كافياً للقضاء إشكالية تنازع القوانين ذلك لبقاء كثير من الدول غير منضمة إليها، ثم إن هذه المعاهدة لم تتعرض لكل المسائل المتعلقة بالتصادم وهذا يظهر جلياً من خلال تسميتها، فهي موحدة لبعض الأحكام فقط.

-بالرغم من عدم انضمام الجزائر إلى معاهدة بروكسل لسنة 1910 إلا أنها حذت حذوها وتبنت الكثير من أحكامها ويظهر هذا التأثير من حيث أنواع التصادم والمسؤولية المترتبة عن كل حالة، ومن حيث التقرير والتوزيع النسبي للأضرار كاستثناء وهذا في حالة الخطأ المشترك، وكذلك من حيث الإجراءات والمهل بحيث لا يشترط إخضاع الدعوى لأي إجراء خاص ويسقط دعوى المطالبة بالتعويض بمضي سنتين.

انطلاقاً من هذه النتائج وتعزيزاً لموضوع التصادم البحري والآثار القانونية الناجمة عنه، لضمان حقوق كل من المدعي والمدعى عليه نقترح التوصيات التالية:

-يجب أن تكون هناك جهود دولية جديدة في توحيد أحكام التصادم البحري، فمعاهدات بروكسل سواء الخاصة بالقواعد الموضوعية أو الإجرائية جاءت لتنظم بعض القواعد فقط، حيث لم تعمل على وضع حلول شاملة لكل الإشكاليات التي تنتج عن الموضوع.

خاتمة

-كما يجب على كل الدول أن تنظم إلى اتفاقيات بروكسل من أجل إيجاد حلول موحدة خاصة فيما يتعلق بإشكالياتي الاختصاص القضائي والقانوني.
-حتى تتميز حقا المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري عن تلك المقررة في القواعد العامة يجب أن يتقرر لها أحكاما خاصة تختلف عن هذه الأخيرة وإلا ما فائدة القول بأن أحكام التصادم البحري هي أحكام خاصة تتأتى من خصوصية الموضوع.

وأخيرا و بالرغم مما بذلناه من جهد في هذه الدراسة المتواضعة بمحاولتنا الإلمام بموضوع الآثار القانونية الناجمة عن التصادم البحري، من حيث المسؤوليات والقواعد فإننا لا نحسب أنفسنا قلنا ما كان ينبغي أن يقال في هذا الموضوع، فمن رحم نهاية كل بحث يلد بحثا آخر، ولكننا نسأل الله التوفيق، وأن يجعل هذا العمل في ميزان حسناتنا.



قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: النصوص التشريعية:

أ - المعاهدات الدولية:

- 1- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة، بالمصادمات البحرية الموقعة ببروكسل بتاريخ 23 سبتمبر 1910.
- 2- اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري الموقعة ببروكسل، بتاريخ 10 مايو 1952.
- 3- اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجزائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة الأخرى الموقعة ببروكسل، بتاريخ 10 مايو 1952.

ب - القوانين والأوامر:

- 1- الأمر: رقم 80 /76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05 /98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري، ج. ر رقم 29 سنة 1977 وج. ر رقم 47 سنة 1998.
- 2- القانون رقم 58 /75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، والمتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بموجب القانون 10 /06 المؤرخ في 20 يونيو 2006.
- 3- القانون رقم 09/08 المؤرخ في 25 فبراير سنة 2008 ، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

قائمة المراجع

ثانياً: الفقه:

أ- الكتب العامة:

- 1- أنور طلبة، المسؤولية المدنية، المسؤولية التقصيرية، ج3، ط1، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، 2005.
- 2- أحمد عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الإلتزام، ج1، ط3، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998.
- 3- أعراب بلقاسم، القانون الدولي الخاص الجزائري، تنازع الاختصاص القضائي الدولي، الجنسية، ج2، طه، دار هومة، 2011.
- 4- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، دون طبعة، دون سنة.
- 5- حسني محمود عبد الدايم عبد الصمد، الإمتناع عن الإغاثة، وتطبيقاتها المعاصرة من الوجهتين الشرعية والقانونية، دراسة مقارنة، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2011.
- 6- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004.
- 7- يوسف حسن يوسف، تنازع القوانين في القانون البحري، ط1، المركز القومي للإصدارات القانونية. القاهرة، 2015.
- 8- محمد السيد الفقي، القانون البحري، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007.
- 9- محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014.
- 10- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010.
- 11- مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، مطابع مؤسسة الأهرام، الإسكندرية، مصر.
- 12- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية، مصر، 2006.
- 13- مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
- 14- مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011.

قائمة المراجع

- 15- مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.
- 16- سائح سنقوقة، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج1، دار الهدى، الجزائر، 2011.
- 17- عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط1، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2009.
- 18- عبد الله أوهابيبية، شرح قانون الإجراءات الجزائية، التحري، والتحقيق، ط3، دار هومة، الجزائر، 2012.
- 19- علي رضا، محاضرات في الحقوق التجارية البحرية، مديرية الكتب، والمطبوعات الجامعية، حلب، سوريا.

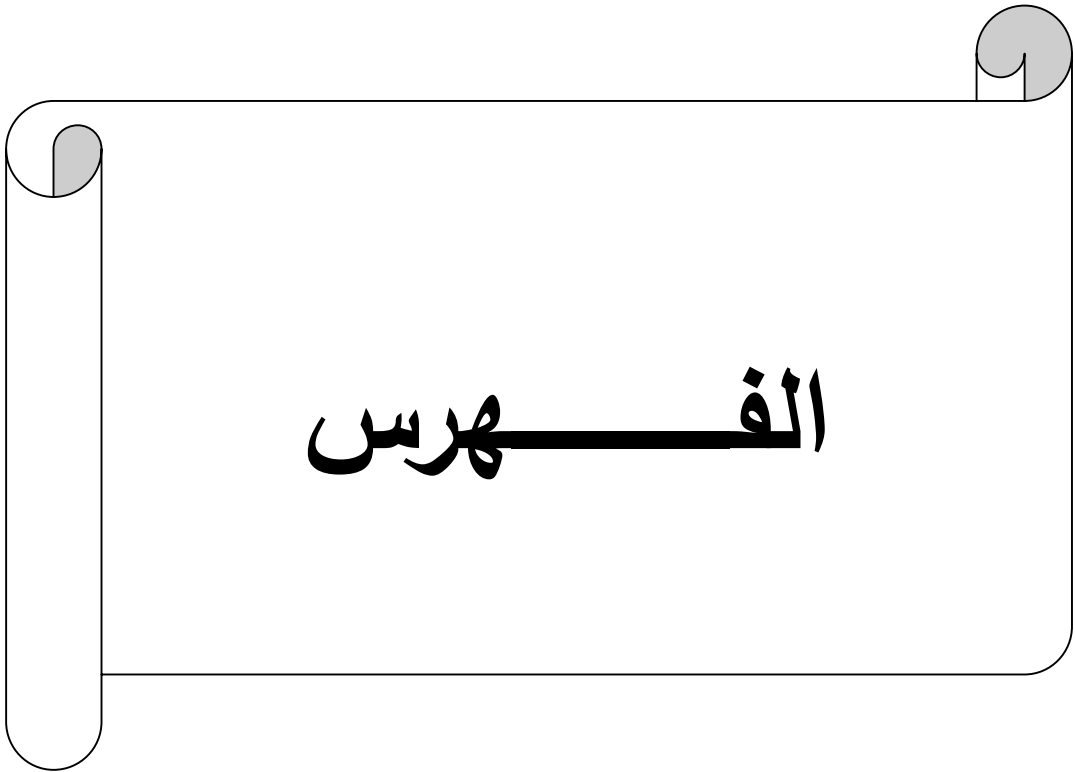
ب - الكتب المتخصصة:

- 1- أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم و الإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية
- 2- أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع و الحوادث البحرية، طبقا بمعاهدات بروكسل تعديلاتها، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1980.
- 3- هاشم رمضان الجزائري و عوض خلف أنور، أحكام التصادم البحري، دراسة مقارنة في ظل بعض القوانين العربية والأجنبية والاتفاقيات الدولية، ط1، دار جليس الزمان، الأردن، 2011.
- 4- هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري، والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، منشأة المعارف، الإسكندرية. مصر.
- 5- محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة، للنشر، الإسكندرية، مصر، 2003.
- 6- مصطفى محمد عبد العزيز، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، دراسة تحليلية مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.

قائمة المراجع

ج - الرسائل والمذكرات الجامعية:

- 1- جمال بن عصمان ، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، مذكرة مقدمة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2009.
- 2- محمد ماجد محمود أحمد، المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، مذكرة مقدمة لنيل الدكتوراه في الحقوق، جامعة عين شمس، مصر.
- 3- آمال مقري ، الطعن بالنقض في الحكم الجنائي الصادر بالإدانة، دراسة تحليلية في التشريع الجزائري، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة، مذكرة مقدمة لنيل الماجستير في القانون العام، 2011.
- 4- زهية لطرش ، عمليات الإسعاف البحري، مذكرة مقدمة لنيل الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، يوسف بن خدة، جامعة الجزائر، 2012.



الفهرس

الصفحة	العنوان
أ	مقدمة
07	<u>الفصل الأول: المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري</u>
08	المبحث الأول: الأحكام المتعلقة بالتصادم غير الخطئي
09	<u>المطلب الأول: المسؤولية المترتبة عن التصادم القهري</u>
09	الفرع الأول: المقصود بالتصادم القهري
12	الفرع الثاني: حكم المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري
15	<u>المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن التصادم المشكوك في سببه</u>
16	الفرع الأول: المقصود بالتصادم المشكوك في سببه
17	الفرع الثاني: حكم المسؤولية المترتبة عن التصادم المشكوك في سببه
18	<u>المبحث الثاني: الأحكام المتعلقة بالتصادم الخطئي</u>
20	<u>المطلب الأول: المسؤولية الناجمة عن التصادم بخطأ إحدى السفن</u>
22	الفرع الأول: صور الخطأ في التصادم البحري
22	أولاً: مخالفة اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار
28	ثانياً: إهمال المسؤولين عن قيادة السفينة
31	الفرع الثاني: حكم المسؤولية المترتبة عن التصادم بخطأ إحدى السفن
32	<u>المطلب الثاني: المسؤولية الناجمة عن التصادم بخطأ مشترك</u>
33	الفرع الأول: الأضرار التي تصيب السفن المتصادمة
34	الفرع الثاني: الأضرار التي تصيب الغبر
34	أولاً: انتفاء التضامن في حالة الأضرار المادية
35	ثانياً: التضامن في حالة الأضرار البدنية
36	ملخص الفصل الأول
38	<u>الفصل الثاني: القواعد الإجرائية في دعوى التصادم البحري</u>
39	المبحث الأول: دعوى المسؤولية في التصادم البحري

الفهرس

40	<u>المطلب الأول: الدعوى الجنائية في التصادم البحري</u>
40	الفرع الأول: العقوبات المفروضة على المخطأ
41	أولاً: العقوبات الجنائية و التأديبية
43	ثانياً: حجية الأحكام الجنائية
44	الفرع الثاني: قواعد الاختصاص الجزائي
45	أولاً: الاختصاص الدولي
46	ثانياً: الاختصاص الجزائي في التشريع الجزائري
48	<u>المطلب الثاني: الدعوى المدنية في التصادم البحري</u>
49	الفرع الأول: شروط الدعوى المدنية و المحكمة المختصة
49	أولاً: شروط الدعوى المدنية
51	ثانياً: المحكمة المختصة بنظر الدعوى
55	الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على الدعوى
55	أولاً: التصادم الواقع في المياه الإقليمية
57	ثانياً: التصادم الواقع في عرض البحر
61	<u>المبحث الثاني: إثبات الخطأ و التعويض عن الضرر</u>
62	<u>المطلب الأول: إثبات الخطأ في التصادم البحري</u>
63	الفرع الأول: دور القرائن في الإثبات
63	أولاً: القرائن القانونية
64	ثانياً: القرائن القضائية
65	الفرع الثاني: أهمية المستندات في الإثبات
65	أولاً: مستندات السطح
68	ثانياً: التقرير البحري
69	ثالثاً: الاحتجاج البحري
70	الفرع الثالث: الخبرة و التحقيق لسماع الشهود

الفهرس

70	أولاً: الخبرة
71	ثانياً: التحقيق
72	المطلب الثاني: التعويض عن الضرر
72	الفرع الأول: تقدير التعويض
73	أولاً: حالة الهلاك الكلي للسفينة
73	ثانياً: حالة حصول بعض الأضرار للسفينة
74	الفرع الثاني: امتياز التعويض
75	الفرع الثالث: مدى المسؤولية عن التعويض
75	ملخص الفصل الثاني
77	خاتمة
81	قائمة المراجع