

جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق



دعوى التعويض عن التصادم البحري

مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون النشاطات البحرية و المينائية

تحت اشراف :

أ/ شليحي كريمة

من اعداد الطلبة :

• بوقدوم رمزي

• حمزاوي حمادي

لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة	الصفة
د/ سوداني نورالدين	أستاذ محاضر	رئيسا
أ/ شليحي كريمة	أستاذ مساعد	مشرفا و مقرا
د/ خليفي اسماء	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2024

شكر وتقدير

نشكر الله ذي الجلال و الاكرام الذي وفقنا و منحنا القدرة و
العزيمة لإتمام هذا العمل

و الحمد لله و على رسوله افضل الصلاة و السلام الفائت : " من
لا يشكر الناس لا يشكر الله "

نتقدم بجزيل الشكر الى الأستاذة شليحي كريمة التي تفضلت
بالإشراف على هذه الرسالة و على مساعدتها و توجيهاتها
السديدة

الى السادة أعضاء لجنة المناقشة و الى أساتذة كلية الحقوق و
العلوم السياسية بجامعة 20 اوت 1955

لهم كل الشكر و التقدير

إِهْدَاء

بسم الله الرحمن الرحيم

إلى عائلتي وأصدقائي إلى كل من دعى لي دعوة صادقة
بظهر الغيب إلى كل من دعمني من قريب وبعيد. إلى كل
طالب علم وقارئ ينتفع من هذا العمل البسيط. إلى كل من
أعرفهم إلى كل هؤلاء أهدي ثمرة مجهودي المتواضع رمزا
وعرفانا. والتمس العذر من كل قاري وجد فيه نقصا أو
تقصيرا في جانب من الجوانب. لأن الكمال صفة من
صفات الله عز وجل.

بوقدوم رمزي

إِهْدَاءٌ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكرا على تلك الأيام التي لا تنسى

شكرا على كل قطرة عرق سالت تعباً و حبا، شكرا على الوفاء

اهدي هذا العمل المتواضع لامي و ابي

شكرا لمن ساندني و كان معي

نسأل الله ان يوفقنا في تحقيق الاماني و النجاحات

حمزاوي حمادي

المقدمة

أدى تزايد عدد السفن وتطورها الكبير واتحاد خطوط سيرها في الملاحة البحرية الى جعل السفن أكثر عرضة لخطر الحوادث البحرية وهذا ما جعل القانون البحري يضع قوانين تنظم السفن في عرض البحر تجنباً لهذه الحوادث، حيث تؤدي تأثيرات الطقس والأخطاء البشرية الى جعل السفينة وسيلة انتقال مهددة بالأخطار في الكثير من الأحيان.

من بين هذه الاخطار البحرية التي تحدث للسفينة اثناء الملاحة البحرية يأتي التصادم البحري في مقدمة هذه المخاطر واكثرها شيوعاً، والذي غالباً ما ينتج عنه اضرار جسيمة تلحق بالسفن المتصادمة وكذا البضائع المنقولة عليها وبالطاقم البحري والمسافرين.

وقد عرف المشرع الجزائري التصادم البحري في المادة 273 من القانون البحري الجزائري على انه: " يعد تصادم سفن في البحار كل ارتطام مادي او اصطدام بين السفن في البحر او بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم"، لذا ولاعتبار اي ارتطام معين أنه تصادم بحري يجب توفر شرطين الأول يتمثل في حصول ارتطام مادي وضرر بالمنشآت البحري أما الثاني فيجب وقوع هذا الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر احدهما على الأقل سفينة.

ونتيجة لما سبق فقد كان التصادم البحري سبباً في ظهور العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتي قد تطرقت لجميع جوانبه القانونية.

كما يترتب التصادم البحري مسؤولية تقصيرية تمكن المضرور حق عرض نزاعه على القضاء من اجل الحصول على تعويض عما لحقه من اضرار، والى جانب ذلك يمكن للأطراف اللجوء الى التحكيم وذلك بموجب اتفاق.

وتتجلى أهمية هذه الدراسة في تحديد المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري، وتحديد احكام دعوى التعويض من خلال تحديد الاختصاص القضائي في ظل القانون البحري الجزائري ومعاهدتي بروكسل لسنة 1910 و1952.

والهدف من هذه الدراسة هو التطرق لمختلف الجوانب المتعلقة بالتصادم البحري والوقوف على اهم النقاط التي تحدد خصوصية دعوى التعويض المترتبة عن هذا الحادث.

ومن بين الأسباب الموضوعية التي أدت لاختيارنا هذا الموضوع هي الأهمية البالغة التي يحظى بها الموضوع، وكذا قلة الدراسات القانونية السابقة خاصة الجزائرية، اما الأسباب الذاتية فتتمثل في ميولنا الشديد لمواضيع القانون البحري خاصة ما يتعلق بالمنازعات البحرية، وكذا توافق موضوع الدراسة مع التخصص المدروس.

من اجل معالجة هذا الموضوع قمنا بطرح الإشكالية التالية:

في خضم الخسائر المتعددة التي يتسبب بها حادث التصادم البحري، فيما تتجلى الإشكالات الناجمة عنه، وماهي الوسائل القانونية المقررة لجبر الضرر الناشئ عنه وفقاً لنوع الضرر والطرف المتضرر ؟

ومن خلال موضوع مذكرتنا المتمثل في: " دعوى التعويض عن التصادم البحري " فقد اعتمدنا المناهج التالية:

- المنهج التحليلي : تم الاعتماد على هذا المنهج في تحليلنا للنصوص القانونية التي تخص التصادم البحري، و استخلاص اهم الاحكام المرتبطة بالموضوع.
- المنهج الوصفي : انتهجت دراستنا هذا المنهج من اجل توضيح بعض المفاهيم المتعلقة بالموضوع.

وللإجابة على هذه الإشكالية تم تقسيم هذه الدراسة الى فصلين:

خصصنا **الفصل الأول** للإشارة الى الإشكالات القانونية الناجمة عن حادث التصادم البحري وقسمناه هو بدوره الى مبحثين تناولنا في **المبحث الأول** اختلاف أنماط الأسس القانونية المثبتة للتصادم البحري أما في **المبحث الثاني** فتطرقنا الى تنوع المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري.

اما الفصل الثاني فهو موسوم بدعوى التعويض وسيلة لجبر ضرر التصادم البحري والذي ينقسم الى المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن التصادم البحري في المبحث الأول، والى حق المتضرر من الحصول على التعويض جراء التصادم البحري في المبحث الثاني.

الفصل الأول

الإشكالات القانونية الناجمة عن حادث التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري أحد المنازعات البحرية التي يتم رفعها امام الجهات المختصة من قبل المضرور ضد المتسبب في الحادث المرتكب للخطأ والذي بسببه وقعت اضرار مادية وأخرى بدنية قد تؤدي الى الموت، حيث يمكن ان يحدث التصادم اما بسبب خطأ سفينة معينة والتي لا يمكنها ان تتصل من المسؤولية الا في حالة ما إذا أثبتت انها قامت بجميع التزاماتها، اما المسؤولية فتوزع بالتساوي في حالة خطأ مشترك بين السفن، وقد يحدث التصادم بسبب خارج عن إرادة المسؤولين على السفينة أي في حالة القوة القاهرة.

ويعتبر الخطأ الأساس القانوني لدعوى التصادم البحري وذلك باعتباره تعدي على حقوق الآخرين ومع هذا لم ينص المشرع الجزائري على تعريفه تاركا ذلك للقواعد العامة. وينشأ الخطأ إما عند مخالفة القواعد الدولية والوطنية المتعلقة بتجنب التصادم البحري او اهمال المسؤولين عن السفينة كعدم اعداد المجهز السفينة على أكمل وجه لقيامها بالرحلة البحرية.

وتقوم المسؤولية عن التصادم البحري اما على أساس الخطأ الواجب الاثبات وهو الأصل، الا انه في حالة التشبيه بالتصادم البحري يمكن قيام المسؤولية المفترضة كاستثناء على الأصل. وللتفصيل أكثر سنتطرق الى اختلاف أنماط الأسس القانونية المثبتة للتصادم البحري (المبحث الأول) والى تنوع المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري (المبحث الثاني).

المبحث الأول: اختلاف أنماط الأسس القانونية المثبتة للتصادم البحري

بما ان التصادم البحري احد أنواع الحوادث البحرية التي قد تنتج تعدي على حق شخص او اكثر، فإنه يعتبر منازعة بحرية ناتجة سواء عن قوة قاهرة او بسبب خطأ سفينة او عدة سفن و ذلك عند الاخلال بالقواعد و الأنظمة الدولية و كذا المحلية كتغيير خط السير، او عدم مراعاة قواعد الإشارات الضوئية و الصوتية و غيرها من القواعد التي نصت عليها اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار، و إضافة الى ذلك يمكن ان يحدث التصادم البحري نتيجة اهمال المجهز او الربان و طاقمه و كذا يمكن بسبب المرشد الا انه في هذه الحالة يتحمل المجهز مسؤولية التصادم البحري، و عليه سنتطرق الى تحديد اطار التصادم البحري **(المطلب الأول)** و الى الأساس القانوني لدعوى التصادم البحري **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: تحديد إطار التصادم البحري.

يعتبر التصادم البحري أحد المنازعات البحرية وذلك بسبب الاضرار التي يحدثها من جراء الارتطام الحاصل بين سفينة وأخرى او بين سفينة ومنشأة بحرية والذي يؤدي الى نشوء دعوى متنازع عليها بين أطراف الحادث.

كما ان للتصادم البحري عدة أنواع اما يكون بسبب قوة قاهرة او سبب مشكوك فيه، كما يمكن ان يحدث اما بسبب سفينة او عدة سفن. وعليه سنتطرق من خلال هذا المطلب الى تكييف التصادم البحري كإحدى المنازعات البحرية (الفرع الأول) والى أنواع التصادم البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تكييف التصادم البحري كإحدى المنازعات البحرية

يعد التصادم البحري من أكثر الحوادث البحرية شيوعا ومن الطوارئ البحرية التي تطرأ على الرحلة البحرية نتيجة الارتطام الذي يحدث بين السفن، لذا تحتل منازعات التصادم البحري جانبا كبيرا من حجم المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية¹.

وبسبب طبيعة التصادم البحري لا يتصور المرء وجود عقود سابقة بين الأطراف تلزم بتسوية النزاع عن طريق التحكيم في حالات التصادم البحري وعليه فإن تسوية هذه المنازعات تتم باللجوء الى المحاكم المختصة، ويثور النزاع في هذه الحالة عادة حول تحديد هوية السفينة المتسببة بالتصادم².

الفرع الثاني: أنواع التصادم البحري

تتعدد أسباب التصادم البحري فمنها ما يكون بسبب القوة القاهرة او سبب مشكوك فيه وفي هذه الحالة تتحمل كل سفينة الاضرار التي حدثت لها، كما يمكن ان يكون التصادم

1 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، مجلة صوت القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، المجلد 09، العدد 01، 2022، ص 415.

2 قرطبي سهيلة، مدى فعالية التحكيم في منازعات العقود البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، كلية الحقوق جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 04 العدد 01، 2017، ص 81.

البحري بسبب الخطأ الفردي لإحدى السفينتين هنا تقوم المسؤولية على السفينة المتسببة في الضرر، أما النوع الثالث فيتمثل في الخطأ المشترك بين السفينتين حيث في هذه الحالة تتحمل كل سفينة حسب قيمة الضرر الذي تسببت فيه.

لذا ولتوضيح الحالات التي تتنوع في أسباب التصادم وبالتالي يتنوع بالنتيجة معها الخطأ نشير الى التصادم بقوة قاهرة او بسبب مشكوك فيه (اولا) والى التصادم بسبب خطأ احدى السفن (ثانيا) وأخيرا الى التصادم بخطأ مشترك بين السفينتين (ثالثا).

اولا: التصادم بقوة قاهرة أو سبب مشكوك فيه.

يقصد بالقوة القاهرة هو ظهور حوادث استثنائية لا يمكن توقعها حيث تكون مفاجئة كما لا يمكن دفعها او مقاومتها و لا يكون لربان السفينة أي دخل فيها ، و من امثلة ذلك وجود ضباب تتعدم فيه الرؤية بسبب كثافته ، او حدوث عاصفة قوية ، او غيرها من الحوادث في هذه الحالات يكون السبب قوة قاهرة و يجب على السفينة المضروبة اثبات ان الذي وقع ليس بسببها و انها قد قامت بكامل الاحتياطات و إجراءات الوقاية ، اما بالنسبة للتصادم المشكوك فيه فيقصد به ذلك الحادث الذي لا يمكن معرفة المتسبب في ارتكابه ، و في هذه الحالة يقع تعويض الضرر على السفينة المتضررة حتى و لو كانت هذه السفينة راسية¹. وهذا ما نصت عليه المادة 281 من القانون البحري " إذا كان التصادم قهريا او بسبب حالة القوة القاهرة او ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الاضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن او احداها راسية عند وقوع التصادم ".

ثانيا: التصادم بسبب خطأ احدى السفن.

نصت المادة 277 من القانون البحري الجزائري على انه: " إذا نتج التصادم بخطأ احدى السفن، وقع تعويض الاضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ". يتضح لنا من خلال هذه المادة انه يمكن ان يقع التصادم البحري بسبب خطأ أحد السفن وتقع على هذه

1 عادل علي مقدادي ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن، سنة 2009 ، ص 198 .

الأخيرة مسؤولية الأضرار والخسائر الحاصلة، كما يقع على عاتق السفينة المضرورة اثبات خطأ السفينة الصادمة.

كما جاء في الفقرة الثانية من المادة 277 انه يمكن ان يكون الخطأ الحاصل ناتج عن عدم اعداد المجهز سفينة صالحة للملاحة البحرية او يمكن ان يكون من خطأ الربان في القيادة الملاحية او عند القيام بالمناورات كما يمكن ان يحدث التصادم من جراء عدم مراعاة الأنظمة من اجل الوقاية من تصادم السفن¹.

أما الأضرار التي تحدث لركاب السفينة الصادمة مادية كانت او بدنية و كذلك الأضرار التي تحصل للبضاعة الموجودة على متن هذه السفينة فهي في الأصل ناشئة عن الاخلال بتنفيذ عقد النقل البحري سواء كان نقل البضائع او نقل الأشخاص، و عليه فأساس التعويض في هذه الحالة هو العلاقة التعاقدية، و المتضرر هنا لا يقع عليه اثبات الخطأ و انما يتمسك بقواعد المسؤولية المنصوص عليها في القانون².

كما إذا وقع تصادم بحري بسبب احدى السفن تقع على هذه السفينة جراء خطأها التزامات متعددة، وبالرغم من ان الالتزام بالتعويض هو الالتزام الأساسي الا ان هناك التزامات أخرى تتمثل في الالتزام بالإغاثة أي تقديم المساعدة الى السفينة المتضررة وذلك يكون بشرط ان تكون السفينة الصادمة وركابها والعاملين عليها لم يتعرضوا لخطر جدي، كما تلتزم بإعطاء معلومات للسفينة المصدومة مثل اسمها والميناء القادمة منه والميناء الذاهبة اليه³.

1 الأمر 80_76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، الجريدة الرسمية 46 المؤرخة في 2010_08_18.

2 أحمد حسني، الحوادث البحرية " التصادم و الإنقاذ "، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998، ص 45.

3 طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007، ص ص 189_190.

ثالثاً: التصادم بسبب خطأ مشترك بين السفينتين

إذا كان التصادم البحري قد وقع نتيجة خطأ مشترك بين سفينتين تكون مسؤولية الأضرار والخسائر على عاتق كلا السفينتين، حيث تقوم كل سفينة بالتعويض حسب نسبة الضرر الذي أحدثته، أما إذا لم يتم تحديد نسبة الضرر تكون المسؤولية موزعة بالتساوي بين السفن¹.

أما بالنسبة للأضرار التي تلحق البضائع أو الامتعة أو أموال الطاقم أو المسافرين أو الأشخاص الموجودين في السفينة تتحملها السفن المرتكبة للخطأ حسب نسبة الضرر دون تضامن اتجاه الغير².

فيما يخص الأضرار المسببة للأشخاص الناتجة عن وفاة أو جروح في هذه الحالة تكون المسؤولية بالتضامن بين السفينتين المخطئتين، و السفينة التي تقوم بدفع تعويض أكثر من حصتها تقوم بالرجوع على السفينة الأخرى³.

و في حالة تعدد الأخطاء لا يمكن تبيان ان هناك علاقة سببية بين هذه الأخطاء و الضرر الحاصل، حيث ان العلاقة السببية لا تتطلب علاقة بين الخطأ و الحادث، لذلك يطبق القضاء في حالة الخطأ المشترك تقسيم المسؤولية تبعا لخطورة الأخطاء أي بنسبة خطورتها و هذا ما يتفق مع القواعد العامة فيما يخص المسؤولية المدنية⁴.

المطلب الثاني: الأساس القانوني لدعوى التصادم البحري.

وقبل الحديث عن صور الخطأ لأبد من التطرق لتعريف الخطأ بحد ذاته حيث ان جل التشريعات لم تقم بوضع تعريف للخطأ في التصادم البحري اذ انه لا يختلف عن الخطأ في القواعد العامة، واكتفت هذه التشريعات بوضع قواعد المسؤولية التي يجب تطبيقها. حيث

1 المادة 278 من الامر 76_80 ، سبق ذكره .

2 احمد حسني ، مرجع سابق ، ص 45 .

3 العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دون طبعة، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2020، ص 137.

4 احمد حسني ، مرجع سابق ، ص 46 .

يرى الفقهاء ان الخطأ هو الفعل الضار غير المشروع و من ابرز تعريفاته: "هو تعدي على حق يدرك فيه المتعدي جانب الاعتداء" ¹.

وبما ان المسؤولية في التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ وان الخطأ في القواعد العامة لا يختلف عما هو موجود في التصادم البحري فقد نصت المادة 124 من القانون المدني الجزائري على أنه: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، حيث يتضح لنا ان كل شخص سبب ضررا لغيره بسبب خطئه يلتزم بالتعويض، ورغم كل هذا يبقى للتصادم البحري خصوصية فيما يتعلق بقيام المسؤولية التقصيرية والتي بدورها تخضع لقواعد مختلفة عن القاعدة العامة.

إضافة الى ان الخطأ في التصادم البحري يكون غالبا عند مخالفة القواعد المحلية و الدولية لتجنب التصادم في البحار كمخالفة قواعد السير البحرية حيث ان عدم استعمال الانوار و الاشكال اللازمة او الإشارات الضوئية و الصوتية قد يؤدي الى الحوادث البحرية ، إضافة الى ذلك تعتبر السرعة الزائدة هي من ابرز صور الخطأ في التصادم البحري ، كما يمكن ان يكون نتيجة لإهمال احد مسؤولين القيادة في السفينة كإهمال كل من الربان و الطاقم البحري او اهمال المجهز كما قد يكون بسبب اهمال المرشد البحري ، و للتفصيل اكثر سنتطرق الى عدم مراعاة القواعد الدولية و القوانين الوطنية للسلامة البحرية (الفرع الأول) و الى الأخطاء الناشئة عن اهمال المسؤولين عن السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: عدم مراعاة القواعد الدولية والأنظمة الداخلية للسلامة البحرية

وضعت الاتفاقيات الدولية بما فيها الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار مجموعة من القواعد التي تنظم سير السفن في البحر، و ذلك لتجنب الحوادث البحرية و هذه القواعد تكون ملزمة يجب مراعاتها لتجنب حدوث التصادم البحري، و إضافة الى هذه التنظيمات

1 عبد الحميد لمين، مقتطفات في شرح القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار بيت الأفكار، الجزائر، 2022، ص63.

الدولية توجد لوائح قد وضعتها التشريعات الداخلية، و نجد الجزائر قد وضع نصوص تتعلق بقواعد منع التصادم البحري محددة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية كما تم النص عليه في المادة 276 من القانون البحري الجزائري، و هذا راجع الى ان الجزائر قد اخذت بالأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار ، و عليه سنتطرق الى عدم مراعاة قواعد السير البحرية (اولا) و الى عدم مراعاة التنظيمات و القوانين المحلية لمنع التصادم (ثانيا).

اولا: عدم مراعاة قواعد السير البحرية

لقد نصت اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار على مجموعة من القواعد التي يجب الالتزام بها وذلك لتجنب الحوادث البحرية وخاصة التصادم البحري وتتمثل هذه القواعد فيما يلي:

1. تغيير خط السير والملاحة على اليمين.

تنص قواعد منع التصادم في الفقرة الأولى من المادة 14 على ان: " عندما تتقابل سفينتان مسيرتان آليا على خطوط سير عكسية، بحيث ينجم عن ذلك خطر التصادم، يجب على كل منهما ان تغير خط سيرها الى اليمين بحيث تمر كل منهما على الجانب الايسر للسفينة الأخرى ". كما نصت المادة 15 من نفس القواعد على ان "عندما يتقاطع خط سفينتين اليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم يجب على السفينة التي تكون الأخرى على جانبها الايمن أن تخلي الطريق و أن تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى"¹.

يتبين لنا انه لخطورة السير في البحر تم وضع قواعد تنظمه يجب احترامها واتباعها لتجنب وقوع تصادم بحري، وذلك نتيجة لمساعي الدول والقوانين الدولية في إيجاد طرق تنظيم سير السفن.

1 فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، العدد 12، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر

بسكرة، ص 171 .

كما ان قاعدة السير على اليمين تطبق أيضا على سفن الصيد والتصادمات التي تحدث على مستوى الموانئ إذا لم تكن هناك ما يخالف ذلك في القوانين الداخلية.

و للسفينة التي لها الأفضلية إجراءات نصت عليها المادة 16 من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار و التي تتمثل في¹ :

- حينما يكون على احدى السفينتين الابتعاد عن الطريق فإن على السفينة الأخرى ذات الأفضلية التي لها حق الطريق المحافظة على مسارها وسرعتها.
- عندما تجد السفينة المطلوب منها الحفاظ على خط سيرها وسرعتها لأي سبب بأنها قريبة جدا من السفينة الأخرى بحيث لا يمكن تجنب التصادم بإجراء تقوم به السفينة التي عليها اخلاء الطريق بمفردها فيجب عليها ان تتخذ أفضل اجراء يساعد على تجنب التصادم.
- يجب على السفينة الآلية عند اتخاذها إجراءات لتفادي التصادم مع سفينة آية أخرى في ظل وضع التقاطع وفقا لهذه اللائحة ألا تغير مسارها نحو اليسار إذا ما كانت السفينة الأخرى على مسيرتها ان سمحت ظروف الحالة بذلك.

كما يجب على السفن الآلية والتي ليست تحت السيطرة والسفن محدودة القدرة على المناورة وكذلك السفن القائمة بالصيد ان تبتعد عن الطريق وان تتفادى عرقلة المرور الامن لسفينة مقيدة، هذا ما جاءت به المادة 17 من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار.²

1. القواعد المتعلقة بالأنوار والاشكال.

وضعت اتفاقية لندن لسنة 1972 و المتعلقة بالوقاية من حوادث التصادم الخاصة بالأنوار و الاشكال تنظيمات و التي يجب على جميع السفن احترامها و ذلك في الظروف

1 اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار ، منشورات المنظمة البحرية الدولية ، لندن ، 2004.

2 اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار ، مرجع سابق نفسه.

الجوية السيئة حيث تكون الرؤية محدودة، و المتمثلة في حمل جميع الانوار في مختلف أحوال الطقس، و ذلك حتى يتمكن الغير من معرفة موقعها ووضعها و طريقها، و تطبق هذه الانوار من شروق الشمس الى غاية غروبها و الاشكال نهارا، كما يختلف نوع الانوار باختلاف نوع السفينة و الأماكن التي توضع فيها¹.

و يتمثل عادة خرق قاعدة الانوار بعدم استعمالها او انها كانت غير كافية او واضحة او كانت مغايرة لما كان في التنظيمات الدولية، كما قد تكون قد اضيئت بطريقة خاطئة او كانت قوة اضاءتها ضعيفة، كما انه يجب ان تكون هناك علاقة سببية بين مخالفة قواعد الانوار و الاشكال مع الضرر الحاصل أي اذا كان سبب التصادم خطأ السفينة الصادمة فقط فان مخالفة السفينة المصدومة لهذه القواعد لا تخلف أي مسؤولية².

2. القواعد الخاصة بالإشارات الضوئية والصوتية.

خصت هذه الاشارات أثناء انتشار الضباب او يكون هناك تعذر في رؤية السفن لبعضها البعض وعدم القدرة على الملاحة، مما يؤدي الى تزايد في الحوادث البحرية خاصة التصادم، لذلك نجد أن قواعد منع التصادم تفرض بعض الالتزامات على السفن، لمواجهة هذه الظروف. ومن بين هذه الالتزامات ضرورة تزويد السفن بالأدوات اللازمة لإطلاق نغمات معينة لتوضيح ما إذا كانت السفينة متحركة، أم متوقفة، مستقبلة.

كما تستخدم الاشارات الصوتية لتلبية القواعد المحلية بالميناء كذلك تستخدم اذا ما حاولت احدى السفن المبحرة في قناة أو ممر فلاحى أن تتخطى السفينة التي امامها سواء كانت في جهة اليمين او جهة اليسار³.

1 منصور عبد الرحمن محمد المرزوقي ، التصادم البحري _ دراسة مقارنة بين قانون دولة الامارات العربية المتحدة و قانون جمهورية مصر العربية و معاهدة بروكسل _ أطروحة ماجستير في القانون الخاص ، كلية القانون ، جامعة الامارات العربية المتحدة ، 2019 ، ص 21 .

2 حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية (التصادم و المساعدة و الإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص تخصص القانون البحري و النقل، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2018_2019 ، ص 90 .

3 فراح عز الدين ، مرجع سابق ، ص 173 .

ويجب على السفينة التي طولها 12 متراً فأكثر أن تزود بصفارة وجرس، بالإضافة إلى السفينة التي يبلغ طولها 100 متراً فأكثر أن تزود بصفارة بحيث لا يلتبس صوتها أو صوت الجرس، كما يجوز استبدال الجرس أو الطبل أو كليهما بأي معدات أخرى لها نفس الخواص والسفينة التي إذا كان من الضروري يقل طولها عن 12 متراً غير ملزمة بحمل أجهزة الاشارات الصوتية، للسفن ان تجذب انتباه سفينة أخرى فيجوز لها ان تحدث إشارات صوتية بحيث لا تلتبس مع اية إشارات مسموح بها¹.

3. قواعد الالتزام بالسرعة المعقولة.

إن السرعة المفرطة للسفن اثناء الرؤية الودية في الضباب أو عند الاقتراب من ميناء معين يعتبر اهمالا و احد صور الخطأ في التصادم البحري ، فمهما كان للسفينة الحرية في استعمال السرعة ، الا انها تعد خطرا و سببا في حدوث الحوادث البحرية خاصة التصادم البحري، و عليه فقد نظمت قواعد منع التصادم في القاعدة 06 منها و التي تحقق التصرف الفعال للسفينة لتفادي خطر التصادم حيث نصت على العوامل التي من اللازم الأخذ بها في تحديد السرعة الامنة ، و يكون من المفروض على جميع السفن الأخذ بعين الاعتبار حالة الرؤية و كثافة حركة مرور السفن و تشمل ذلك تجمعات سفن الصيد أو أي سفن أخرى، كما يجب النظر الى قدرة السفينة على المناورة مع مراعاة المسافة اللازمة لتوقفها و القدرة على الدوران عندما تكون هناك الرياح و التيارات المائية و عند الاقتراب من الاخطار الملاحية².

كما نصت القاعدة 06 في فقرتها (ب) على ضرورة استعمال جهاز الرادار و ان للربان الذي له خبر في استخدامه دورا هاما في تجنب خطر التصادم، حيث يسمح الرادار بالحصول على انذار مبكر يساعد على اكتشاف خطر التصادم³.

1 منصور عبد الرحمن محمد المرزوقي ، مرجع سابق، ص 20.

2 فراح عز الدين ، مرجع سابق، ص 171 .

3 حسان سعاد ، مرجع سابق ، ص 92 .

و كمثل على التصادم البحري بسبب الافراط في السرعة حادثة تصادم السفينتين الواقعة بين **C.Appolo** و **Sanshin victory** يوم 21 يوليو 1978 و قد اكدت التحقيقات انه كل من السفينتين قد خالفتا القواعد الخاصة بمنع التصادم ، حيث لم تجرا بسرعة امنة حسب المادة 06 و كذا تم مخالفة السير بسرعة آمنة، و بحذر شديد أثناء الرؤية المحددة اذ خالفتا المادة 19 و عليه تم الحكم بان السفينتين مخطئتين و كلاهما خالفا قواعد منع التصادم حيث قدرت نسبة خطأ السفينة % 55 C.Appolo أما السفينة Sanshin victory فنسبة خطأها ¹45%.

ثانيا: عدم مراعات التنظيمات والقوانين المحلية لمنع التصادم البحري.

كما الزمت السفن باحترام المعاهدات و الاتفاقيات الدولية يجب عليها أيضا ان تلتزم بالقوانين و التنظيمات الداخلية و التي تعني القواعد الصادرة عن السلطة التشريعية، او التنفيذية او المؤسسات الخاصة التي تنظم سلوك و نشاط الافراد، كما تلتزم السفن باللوائح التنظيمية و التي تصدر عن السلطة الإدارية و التي تكون ملزمة و مجردة لجميع الافراد التي تنطبق عليهم مثل اللوائح التي تنظم الملاحة البحرية خاصة المتعلقة بالسلامة البحرية²

اذ نصت المادة 277 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري على ما يلي : " و تعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء اذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيز و عدة السفينة و في القيادة الملاحية و تنفيذ المناورات و كذلك عن عدم مراعاة الأنظمة من اجل الوقاية من تصادم السفن في البحار او تدابير السلامة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجارية بها العمل او التطبيق البحري السليم " ، و يتم تحديد هذه القواعد من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية³.

1 فراح عز الدين ، مرجع سابق ، ص 172.

2 حسان سعاد ، مرجع نفسه ، ص 96 .

3 المادة 276 من الامر 76_80 ، سبق ذكره .

الفرع الثاني: الأخطاء الناشئة عن اهمال المسؤولين عن السفينة.

من أسباب التصادم البحري المنتشرة بشكل كبير هي الإهمال في تنفيذ قواعد منع التصادم و ذلك بعدم اخذ مالك السفينة و طاقمها البحري الحيطة و الحذر ، اذ يجب الأخذ بجميع الإجراءات اللازمة لتجنب التصادم البحري حتى و لو لم تكن هذه الإجراءات مذكورة في قواعد الدولية الا انها تقلل من خطر التصادم ، فمثلا السرعة الزائدة و التي تؤدي الى تشكل الأمواج قادرة على إلحاق ضرر بسفينة أخرى ، كما يكون فشل الطاقم البحري في تنفيذ عمله و عدم كفاءة الطاقم الإداري و الخطأ في تموين الزيوت و الوقود يعد اهمالا ، اذ نصت اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 في المادة 02 منها على ان : " لا شيء في هذه القواعد يعفي الربان او مالك السفينة او الطاقم من أي اهمال في اتخاذ الاحتياطات اللازمة و التي تستدعيها الخبرة البحرية او تملئها الظروف الخاصة ". وللتفصيل أكثر سنتطرق الى اهمال الربان وطاقم البحري (الفرع الأول)، والى اهمال المجهز (الفرع الثاني) وأخيرا الى اهمال المرشد (الفرع الثالث).

اولا: اهمال الربان وطاقم البحري.

ان ربان السفينة هو من يتولى قيادتها شخصيا و لا يستطيع النزول منها الا في الحالات المسموحة له قانونا ، و يجب ان يكون على متنها اثناء الرحلة¹ ، كما نصت المادة 589 من القانون البحري الجزائري على ان : " يجب على ربان السفينة قبل بدء السفر ان يتأكد من ان السفينة في حالة جيدة للملاحة و الامن و تحتوي على طاقم كاف و مجهزة تجهيزا جيدا و ممونة و قادرة على قبول الحمولة و نقلها و حفظها " ، يتضح لنا من خلال نص المادة انه على ربان السفينة بصفته قائدها ان يقوم بفحصها و تفقد البضاعة و هل السفينة قادرة على حملها طيلة الرحلة البحرية فاذا كانت غير صالحة للملاحة البحرية و يجب على الربان عدم القيام بالرحلة و هذا حفاظا على السلامة الأرواح و الشحنة .

1 المواد 580 و 581 من الامر 76_80 ، سبق ذكره .

و يلتزم الربان أيضا بان يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة و حسب القواعد و التنظيمات الدولية و الوطنية باعتباره الوحيد المسؤول عن السير السفينة و حركاتها في المياه التي تمر بها و كذا أماكن الرسو¹.

و قد يتمثل اهمال الربان الذي يؤدي الى تصادم بحري في الاخلال بأحد القواعد سواء كانت دولية او محلية و المتعلقة بمنع التصادم البحري كسوء حركة السفينة ، كما يمكن ان يكون بسبب نقص الخبرة ، و يكون الربان مسؤول عن اخطائه الشخصية فقط و لا يكون مسؤول عن أخطاء الطاقم البحري باعتبار ان هذا الأخير تابع للمجهز لا الربان² ، كما قد يكون الإهمال بسبب الاجهاد و الإرهاق الذهني و عدم اخذ القسط الكافي من الراحة، مما يؤدي الى صعوبة تشغيل الأجهزة و عدم التركيز في قيادة السفينة للربان و عليه من حقوق الربان و الطاقم البحري الحصول على ساعات عمل منظمة هذا ما جاءت به اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابع و التسعون بجنيف سنة 2006³.

ثانيا: اهمال المجهز.

تنص المادة 572 من القانون البحري الجزائري على ان: " يعتبر مجهزة كل شخص طبيعي او معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه اما بصفته مالكا للسفينة و اما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة " ، من خلال نص المادة يتبين لنا ان مجهزة السفينة هو من يقوم بتهيئة السفينة للقيام بالرحلة البحرية بكل الوسائل كاستخدام الربان و الطاقم البحري و ابرام عقود النقل و التأمين كما يقوم بتزويدها بالمؤن و الوقود ، كما يمكن ان يكون المجهز اما مالك للسفينة او غير المالك .

1 المادة 592 من الامر 76_80 ، سبق ذكره .

2 حسان سعاد ، مرجع سابق ، ص 99 .

3 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 15_260 ، الصادر في 07 أكتوبر 2015 ، ج ر العدد 05 ، الصادرة في 31 يناير 2016.

يجب على المجهز وحسب الأنظمة المعمول بها ان يؤمن قواعد الصلاحية للملاحة والامن والتسليح والتجهيز وهذا ما جاءت به المادة 574 من القانون البحري الجزائري.

و يكون مجهز السفينة مسؤولا عن اعماله و اعمال تابعيه البريون و البحريون وهنا يجب التفرقة بين اخطائه الشخصية و أخطاء تابعيه لان المجهز يستفيد من قواعد تحديد المسؤولية فيما يخص اخطائه الشخصية¹.

ثالثا: اهمال المرشد

إضافة الى اهمال الربان و الطاقم البحري و كذا اهمال المجهز يمكن ان يكون التصادم البحري ناتج عن اهمال المرشد البحري ، الا ان السفينة تكون مسؤولة عن الاضرار الحاصلة بسبب التصادم البحري اثناء عملية الارشاد حتى و ان كان الارشاد اجباريا هذا ما جاءت به المادة 283 من القانون البحري الجزائري و ذلك لان المرشد هو الا مكلف لمساعدة الربان و توجيهه .

كما يمكن ان يكون التصادم البحري بسبب اهمال خارج المنظومة و تشمل الأخطاء التي تخرج عن الاشراف المباشر للجهة مالكة السفينة مثل: اهمال الجهة المسؤولة عن تشغيل الموانئ ، مما يؤدي ذلك الى تعرض السفينة لحوادث بعد مغادرتها للميناء².

1 المادة 577 من الامر 76_80 ، سبق ذكره .

2 حسان سعاد ، مرجع سابق ، ص 101 .

المبحث الثاني : تنوع المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري.

يتميز القانون البحري الجزائري بتنوع الأسس القانونية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية، و ذلك حسب نوع التصادم البحري، فتقوم المسؤولية اما على أساس الخطأ الذي يتسبب في اضرار مادية و أخرى بدنية، او تقوم على أساس الخطأ الواجب الاثبات، كما يمكن ان تقوم على أساس المسؤولية المفترضة في حالة التشبيه بالتصادم.

و للتفصيل اكثر سنتطرق الى قيام المسؤولية على أساس الخطأ (المطلب الأول) و الى الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن التصادم البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: قيام المسؤولية على أساس الخطأ

ان الضرر بوجه عام هو المساس بحق او بمصلحة مشروعة للإنسان، سواء كان ذلك الحق او تلك المصلحة متعلقة بسلامة جسمه او ماله او حريته او اعتباره او غير ذلك، و الضرر هو الشرط الثاني الوجوبي لقيام المسؤولية بالتعويض، بل هو جوهرها، و هو الأذى الذي يصيب الانسان في جسمه او ماله، او كما يعرف بالضرر المادي و البدني، و عليه سنتطرق من خلال هذا المطلب الى الاضرار المادية (الفرع الأول) و الاضرار البدنية (الفرع الثاني).

الفرع الأول : الاضرار المادية

يقصد بالضرر المادي هو الضرر الذي يصيب الأموال او الذمة المالية كالأضرار التي تصيب السفن الأخرى او الحمولة او الامتعة التي توجد على ظهر السفينة¹، اذ نصت المادة 279 في فقرتها الأولى على : "في الحالة المشار اليها في المادة السابقة، ان الاضرار المسببة للسفن او لشحنتها او لأمتعة او لأموال الطاقم او للمسافرين او

1هاشم رمضان الجزائري، احكام التصادم البحري، الطبعة الأولى، دار جليس الزمان للنشر و التوزيع، عمان ، 2011،

للأشخاص الموجودين على متن السفينة تتحملها السفن التي ارتكبت الخطأ بالنسبة المذكورة في المادة السابقة و بدون تضامن اتجاه الغير".

من خلال نص المادة يتضح لنا ان الضرر المادي يمثل الخسارة المالية التي تترتب على المساس بالحق المتمثل في الحق المالي كالشحنة او امتعة الى غير ذلك، مع تحمل السفينة المسببة للخطأ و ذلك حسب نسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها، الا اذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا للظروف او تبين الأخطاء متساوية في هذه الحالة تتوزع المسؤولية علة السفن المسببة للتصادم بالتساوي¹.

الفرع الثاني : الأضرار البدنية

بالنسبة للأضرار البدنية هي الأضرار الناشئة عن الموت او الجروح التي تصيب الأشخاص الموجودين على ظهر السفن المتصادمة كالركاب و البحارة، و يشمل هذا الضرر ما لحق المتضرر من خسارة كالمصاريف الخاصة بالعلاج او الدواء او ما فاتته من كسب كقنصان او فقدان قدرته على العمل، و في حالة الموت تمتد الأضرار لتشمل كافة الأشخاص الذين تضرروا بسبب موت المصاب².

و تكون السفن التي تسببت في التصادم البحري بطريقة مشتركة، متضامنة تجاه الغير عن الأضرار البدنية و المتمثلة في الوفاة و الجروح³.

كما تبين التشريعات الداخلية مدى و اثر الشروط القانونية التي تحدد مسؤولية مجهزي السفن الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة، أي يمكن للتشريعات المحلية إعطاء مجهزي السفن الحق في ابرام عقود مع المتضررين تتضمن تحديد مسؤولية المجهز عن الأضرار البدنية التي تصيبهم و لقد ورد هذا الحكم في الفقرة الرابعة من المادة الرابعة من الاتفاقية البحرية لسنة 1911 و التي نصت على : "و يترك للتشريعات الالهلية ان تقرر فيما

1 المادة 278 من الامر 80_76، سبق ذكره.

2 هاشم رمضان الجزائري، مرجع سابق، ص221.

3 المادة 279 في فقرتها الثانية من الامر 80_76، سبق ذكره.

يختص بحق المطالبة بالفرق مدى و اثر الاشتراطات التعاقدية او القانونية التي تحدد مسؤولية ملاك السفن إزاء الأشخاص الذين يوجدون على ظهر السفينة"¹

المطلب الثاني : الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن التصادم البحري.

ان المسؤولية المدنية عن التصادم البحري تقوم اما على أساس الخطأ الواجب الاثبات في حالة التصادم الخطئي و تكون اما بسبب خطأ سفينة واحدة او عدة سفن، و في الاصل لا يكون هناك مجال للمسؤولية المفترضة، الا ان هناك استثناء على ذلك اذ يكون في حالة التشبيه بالتصادم.

و عليه سنتناول المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الاثبات في حالة التصادم الخطئي (الفرع الأول) و الى المسؤولية المفترضة في حالة التشبيه بالتصادم البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول : المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الاثبات في حالة التصادم الخطئي

تقوم المسؤولية المدنية على أساس الخطأ واجب الاثبات، في حالة وقوع التصادم، نتيجة خطأ إحدى السفن (خطأ الريان)²، وكذلك في حالة التصادم بسبب خطأ مشترك بين سفينتين (خطأ الريانين معا)³ ، حيث تتحقق المسؤولية بإثبات المتضرر العلاقة السببية بين الفعل غير المشروع و الضرر الناتج عن التصادم، مع التأكيد على مبدأ عدم تأسيس المسؤولية عن التصادم على الخطأ المفترض⁴، و هذا ما جاءت به المادة 282 من القانون

1 هشام رمضان الجزائري، مرجع سابق، ص 223.

2 الفقرة 01 من المادة 277 من الامر 76_80، سبق ذكره.

3 المادة 278 فقر 01 من الامر 76_80، سبق ذكره.

4 عباس سامية، دعوى التعويض عن اضرار التصادم البحري _تعليق على قرار المحكمة العليا رقم 593110 بتاريخ 2009/09/09 الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية (المنشور في العدد الثاني 2009 ، من مجلة المحكمة العليا، ص 220) _المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، المجلد 58، العدد 04، 2021، ص209.

البحري الجزائري في فقرتها الأولى: " لا محل لافتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار".

كما يقع عبئ اثبات خطأ الربان على عاتق المضرور رافع الدعوى و ذلك بكامل وسائل الاثبات لتعلق الامر بواقعة مادية¹.

كما نصت المادة 281 من القانون البحري الجزائري : "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الاضرار من تعرض للتصادم، بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم"، من نص المادة يتضح لنا قيام المسؤولية المدنية تكون على عاتق المتضرر، في حالة التصادم القهري أو قوة القاهرة أو شكوك في أسباب الحادث.

الفرع الثاني : المسؤولية المفترضة في حالة التشبيه بالتصادم البحري.

نصت المادة 282 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الثانية على ان : " غير انه في حالة التشبيه بالتصادم المنصوص عليها في المادة 274 أعلاه، و الخاصة بالارتطام بمنشأة ثابتة او شيء ثابت على نقطة معينة موجودة في الأملاك العمومية البحرية، جاز افتراض مسؤولية السفينة ما عدا حالة القوة القاهرة و بشرط ان تتوفر في هذه المنشأة او الشيء قواعد الإشارة".

من خلال نص المادة يتضح لنا انه في حالة وقوع ارتطام بإحدى مكونات الميناء، جاز افتراض مسؤولية السفينة، غير أن الامر لا يتعلق بالأملاك المينائية بالمطلق، المشار إليها في المادتين 895 و 896 من القانون البحري الجزائري، وإنما لا بد من تحقق شرط توفر المنشأة على قواعد الإشارة، ما عدا في حالة القوة القاهرة، (الفقرة 2 من المادة 282 من نفس القانون)، حيث تعفى السفينة التي أحدثت الضرر من أي مسؤولية.

1 مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1990، ص 391.

نستنتج في الأخير أن هناك اختلاف في أساس المسؤولية المدنية، بالنظر إلى نوع التصادم البحري، كما أن المسؤولية على السفينة مرتكبة الخطأ، في حال تحقق شروط القوة القاهرة، كما هو الحال في قضية الشركة "أرمادورا نافيريرو زيطوس" ضد مؤسسة ميناء وهران :عن الوجه المثار تلقائيا من المحكمة العليا: والمأخوذ من مخالفة القانون الداخلي وانعدام الاساس القانوني، حيث ترى المحكمة العليا أن "العاصفة التي تسلطت على السواحل الغربية للجزائر، ومنها ميناء وهران يوم 28/12/1980 كانت تكتسي فعال طابع القوة القاهرة، نظرا لقوة رياحها التي هبت على تلك المناطق إذ لم يتمكن طاقم السفينة جيانيس كسيلاس من اجتناب ارتطام هذه السفينة بالرصيف التي كانت راسية بجانبه، حيث إنه طبقا للمادة 282 فقرة (02) من القانون البحري كان ينبغي إعفاء طاقم السفينة المشار إليها آنفا من قرينة مسؤولية الخسائر التي لحقت بالرصيف الذي كانت راسية بجانبه".¹

1 عباس سامية، مرجع سابق، ص211.

الفصل الثاني

دعوى التعويض وسيلة لجبر ضرر التصادم البحري

من حق المتضرر من التصادم البحري ان يرفع دعوى ضد صاحب الخطأ للمطالبة بالتعويض و ذلك امام الجهة القضائية المختصة بالفصل في المنازعات المتعلقة بالتصادم البحري و لقد أخذ المشرع الجزائري باتفاقية بروكسل لسنة 1952 فيما يخص اختيار المحكمة المختصة، حيث اعطى الحرية للأطراف في رفع الدعوى اما امام محكمة موطن المدعى عليه، او امام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مكان حدوث التصادم، كما يمكن رفعها امام محكمة مكان توقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة و هذا تسهيلا على الخصوم.

و لقد خصص المشرع الجزائري فيما يخص الاختصاص النوعي الأقطاب المتخصصة بالنظر في الدعوى الناتجة عن التصادم البحري الا ان حاليا لم يتم العمل بها و يتم الفصل في هذه المنازعات امام المحاكم التجارية المتخصصة، إضافة الى ذلك يمكن لجوء الأطراف الى التحكيم الدولي في حالة اتفاقهم على ذلك.

و لقبول دعوى التعويض عن التصادم البحري يجب توفر في الطرفين الشروط الازمة في كل دعوى و المتمثلة في الصفة و المصلحة و ان يكونوا ذو أهلية كاملة، حيث ان اطراف الدعوى ينقسمون الى مدعين و الذين يتمثلون في الشاحن او الطاقم البحري كما يمكن ان يرفع الدعوى احد الركاب على متن السفينة، اما الأشخاص المدعى عليهم هم مجهز السفينة و الربان، و يمكن اعفاءهم من المسؤولية في حالة اثباتهم انهم قاموا بجميع التزاماتهم.

و للتفصيل اكثر سنتناول المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن التصادم البحري في (المبحث الأول)، و الى حق المتضرر من الحصول على التعويض جراء التصادم البحري فسنتطرق اليه في (المبحث الثاني) .

المبحث الأول : المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن التصادم البحري

يمكن لرافع الدعوى أن يقوم بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار الحاصلة له جراء التصادم البحري أمام محكمة موطن المدعى عليه أو أمام محكمة مكان الحادث أو أمام المحكمة التي يتم توقيع الحجز عليها و هذا ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1952 و أما المشرع الجزائري فقد اخذ بأحكام هذه الاتفاقية، أما فيما يخص الاختصاص النوعي فلم يتم التطرق اليه في القانون البحري الجزائري و تم الأخذ بالقواعد العامة.

و للتفصيل أكثر سنتناول المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن التصادم البحري وفقا لاتفاقية بروكسل سنة 1952 (المطلب الأول) و الى المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن التصادم البحري في ظل القانون البحري الجزائري (المطلب الثاني).

المطلب الأول : المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن التصادم البحري وفقا لاتفاقية بروكسل سنة 1952

قامت اتفاقية بروكسل لسنة 1952 بالتطرق الى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامهم دعوى التعويض عن التصادم البحري حيث نصت على أنه يمكن أن تقام الدعوى أمام محكمة موطن المدعى عليه أو أمام محكمة المكان الذي تم فيه الحجز التحفظي على السفينة الصادمة، كما يمكن رفعها أمام المحكمة المتواجدة في مكان حدوث التصادم و هذا كله يعد تسهيلا للخصوم، دون أن ننسى العلاقة الوطيدة بين اتفاقيتي بروكسل لسنة 1952 و المتعلقة بالاختصاص المدني و الحجز التحفظي ، و عليه سنتطرق الى المحكمة المختصة بدعوى التعويض عن التصادم البحري (الفرع الأول) و الى المحكمة المختصة في الحجز التحفظي على السفن في دعوى التعويض عن التصادم البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المحكمة المختصة بدعوى التعويض عن التصادم البحري.

نظمت اتفاقية بروكسل لسنة 1952 الاختصاص القضائي للدعوى المدنية في التصادم البحري حيث قامت بتوحيد القوانين للدول الموقعة لهذه الاتفاقية حيث أنها أشارت الى المحاكم المختصة في النظر حول دعوى التعويض عن التصادم البحري و المتمثلة في :

أولاً: محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلاله:

وهي المحكمة المختصة بالنظر في الدعوى في غالبية القوانين على أساس أن دعوى التعويض عن التصادم البحري هي دعوى شخصية وذلك يعني أن المدعي يستطيع أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يدخل في دائرة اختصاصها القضائي محل إقامة المدعى عليه المعتاد، وإذا كان هذا الأخير يقوم بالنقل البحري بشكل احترافي، وله مراكز عديدة يمارس فيها أعماله، فيمكن إقامة الدعوى أمام المحكمة التي يقع أحد مراكز عمله في دائرة اختصاصها، و للمحكمة سلطة تقديرية حول ما إذا كان هذا المركز فيه مصلحة حقيقية للمدعى عليه لدرجة تسمح بمقاضاته أمام هذه المحكمة أم لا¹.

ثانياً : و يمكن أن يرفع المدعي دعوى التعويض أمام محكمة المكان الذي وقع فيه حجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى تابعة لذات المدعى عليه في الحالة

1- علاء عمر محمد ، الدعوى المدنية في التصادم البحري ، دراسة استعراضية تحليلية مقارنة ، مجلة جامعة بابل ، العدد 01 ، المجلد 18 ، كلية الحقوق ، جامعة البصرة ، العراق ، 2010 ، ص 08 .

التي يكون فيها ذلك الحجز مرخصا أو في المكان الذي يمكن اجراء الحجز فيه ، إلا أن المدعى عليه دفع ذلك الحجز بتقديمه كفالة أو أي ضمان اخر¹.

ثالثا: أعطت اتفاقية بروكسل خيار ثالث و هو أن يرفع المدعي دعواه أمام محكمة مكان الاصطدام إذا حدث في الموانئ و المرافئ و كذا في المياه الداخلية².

كما نصت المادة الثانية من نفس الاتفاقية على أن للأطراف الحرية في إقامة دعوى التصادم أمام القضاء الذي يختارونه بالاتفاق بينهما أو عرضها على التحكيم، أما المادة الثالثة من هذه الاتفاقية فقامت بتحديد المحكمة التي يجب على المدعى عليه رفع دعواه و هي نفس المحكمة الاصلية التي رفع أمامها المدعي ، أما في حالة ما إذا كان هناك مجموعة من المدعين يجوز لكل واحد منهم رفع دعواه أمام المحكمة التي سبق لها أن نظرت في نفس الدعوى التي نشأت عن ذات التصادم بحق نفس الخصم³.

و تكون أحكام الاتفاقية سارية المفعول لمصلحة أصحاب الشأن سواء كانوا شاحنين ، مستأجرين ، ركاب أو منتفعين عندما تكون كل السفن المشتركة في التصادم تابعة لدول متعاقدة و يكون التصادم ذو طابع دولي، أما إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدولة غير متعاقدة في هذه الحالة يمكن إيقاف العمل بهذه الاتفاقية على شرط التعامل بالمثل ، أما في حالة ما إذا كانت كل سفن تابعة لدولة واحدة يكون القانون الوطني هو الواجب التطبيق دون الاتفاقية⁴.

1- بن ددوش سيد احمد ، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري و اتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و 1952 مجلة الدراسات الحقوقية ، العدد 01 من المجلد 08 ، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر ، 2021 ، ص 839 .

2 -طالب حسن موسى ، مرجع سابق ، ص 191 .

3- حسان سعاد ، مرجع سابق ، ص 211 .

4- انظر المادة 12 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري .

الفرع الثاني : المحكمة المختصة في الحجز التحفظي على السفن في دعوى

التعويض عن التصادم البحري.

نصت المادة 02 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 و التي وصفت الديون التي يمكن بموجبها الحجز على السفينة ، وجود اختصاص المحكمة التي أمرت بتوقيع الحجز التحفظي على سفينة المدعى عليه بنظر الدعوى و هذا ما نصت عليه المادة 01 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 و المتعلقة بالاختصاص المدني و هذا راجع للعلاقة الوطيدة بين الاتفاقيتين ، كما استقر القضاء المصري و الفرنسي على أن توقيع الحجز على السفينة الأجنبية في المياه الوطنية يتبعه اختصاص محكمة مكان الحجز بنظر الموضوع و ذلك إذا كانت مختصة بموجب ضابط آخر من ضوابط الاختصاص القضائي و هذا ما جاءت به المادة 03 من اتفاقية الحجز¹ .

و بالنظر للمادة 07 في فقرتها الأولى من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي نرى انها تعطي لمحكمة محل الحجز الاختصاص بنظر موضوع الدعوى و ذلك أما اذا كانت هذه المحكمة مختصة بمقتضى القانون الداخلي للدولة التي توقع الحجز في دائرتها أما في حالات أخرى من بنودها إذا كان الدين نشأ من تصادم أو عن ظرف من الظروف المشار اليها في المادة 13 من الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد في مسائل التصادم² .

المطلب الثاني : المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن التصادم

البحري في ظل القانون البحري الجزائري.

قام المشرع الجزائري بإعطاء الحرية للخصوم في مجال اختيار المحكمة التي يتم رفع الدعوى أمامها وهذا تسهيلا لهم، و لقد اخذ باتفاقية بروكسل لسنة 1952 باعتبار الجزائر

1حسان سعاد ، مرجع سابق ، ص 213 .

2 المادة 07 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية مؤرخة في 10_05_1952، ببروكسل، بلجيكا.

من دول المبرمة لهذه الاتفاقية، أما الاختصاص النوعي فهو أساس تعيين الجهة القضائية التي يتم رفع النزاع امامها حيث انه تم الإقرار

و عليه سنتطرق الى الاختصاص الإقليمي (الفرع الأول) و الى الاختصاص النوعي (الفرع الثاني).

الفرع الأول : الاختصاص الإقليمي

تفصل المحكمة اقليميا في جميع القضايا منها المدنية و البحرية و التجارية و غيرها و عليه تختص المحكمة في دعاوى التصادم البحري و هذا ما نص عليه قانون الإجراءات المدنية و الإدارية المعدل والمتمم بالقانون 13-22 ، لكن أمام اية محكمة يتم الفصل في هذه الدعوى المدنية ؟

بالرجوع الى نص المادة 290 من القانون البحري الجزائري نجدها نصت على : " يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الاضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار امام احدى الجهات القضائية المذكورة فيما يلي :

أ_ المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه او احد مقرات استغلاله ،

ب_ المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه او سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه و ذلك في حالة ما اذا تم الترخيص بهذا الحجز ، او المكان الذي يقع فيه الحجز و الذي قدم فيه المدعى عليه كفالة او ضمانا اخر ،

ج _ المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم و ذلك في حالة حصوله في الموانئ و الفرض و كذلك في المياه الداخلية .

من خلال نص المادة يتضح لنا أن المشرع الجزائري قد أخذ باتفاقية بروكسل لسنة 1952 الخاصة بالاختصاص المدني في مجال التصادم البحري و من حق المدعي أن يرفع دعواه أمام أحد المحاكم المذكورة أعلاه .

أولاً : محكمة موطن المدعى عليه او موطن احد مقرات استغلاله

من حق المدعي أن يرفع دعوى التعويض عن التصادم البحري أمام محكمة المدعى عليه و هو المكان الذي يقيم فيه عادة ، أما إذا لم يكن له موطن معروف فإن الاختصاص يكون أمام الجهة التي يقع فيها اخر موطن له، و في حالة تعدد المدعى عليهم تكون الجهة المختصة تتمثل في أحد موطن هؤلاء المدعى عليهم و الملاحظ ان هذه القاعدة هي تطبيقاً للقواعد العامة¹ و ذلك في المواد 37 و 38 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية المعدل والمتمم، كما يرفع المدعي دعواه امام محكمة احدى مقرات المدعى عليه اذا كان يمتلك اكثر من مكان عمل .

ثانياً : محكمة مكان حجز سفينة المدعى عليه او أي سفينة أخرى يملكها او**في المكان الذي كان من المفترض توقيع الحجز فيه**

أعطى المشرع الجزائري للمدعي الحق في رفع الدعوى أمام محكمة الميناء التي تم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه ، او أي سفينة أخرى يملكها او المكان الذي من المفترض توقيع الحجز فيه و يعد هذا الاختصاص حديث العهد يرجع ظهوره لسنة 1968 في فرنسا بإعطاء الحق للمدعي برفع الدعوى امام المحكمة التي احيلت اليها إجراءات الحجز التحفظي ، و التي تكون في اغلب الأحيان محكمة الوصول فتكون بذلك قريبة من مكان وقوع الحادث².

ثالثاً : محكمة مكان وقوع التصادم البحري

و تسهياً للطرف المتضرر من أجل حصوله على حقه أجاز المشرع الجزائري للمدعي بأن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مكان وقوع التصادم البحري ، و كذلك يسهل التحقيق في الحادث و المعاينة و تحديد نسبة الأضرار و تعيين الطرف المسبب للحادث لأن السفن المتصادمة تكون قريبة من المحكمة المختصة بنظر في

1- علاء عمر محمد ، مرجع سابق ، ص 10 .

2- حسان سعاد ، مرجع سابق ، ص 216 .

الدعوة ، و هذا ما نصت عليه المادة 290 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الثالثة و كذلك تطبيقا لما جاء في المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية التي تنص على أن للمدعي الحق في رفع دعواه أمام محكمة موطن المدعى عليه او المحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار¹.

الفرع الثاني : الاختصاص النوعي

إن المعيار الذي على أساسه يتم تعيين الجهة القضائية التي يتم رفع النزاع امامها هو الاختصاص النوعي و يتحدد هذا الأخير حسب طبيعة الدعوى ، و لقد قام المشرع الجزائري بتبسيط التنظيم القضائي من خلال جعل المحكمة ذات اختصاص عام في نظر كل المنازعات ما عدا ما استثنى بنص صريح²، و بما أن القانون البحري لم يتطرق للاختصاص النوعي علينا الرجوع الى القواعد العامة و تحديدا المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية في فقرتها السابعة التي تنص على : " تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية ، و الإفلاس و التسوية القضائية، و المنازعات المتعلقة بالبنوك، و منازعات الملكية الفكرية، و المنازعات البحرية و النقل الجوي ، و منازعات التأمينات " ، بتبين لنا من خلال نص المادة أنه يتم الفصل في قضايا الحوادث البحرية باعتبارها من المنازعات البحرية امام الأقطاب المتخصصة و التي لها اختصاص نوعي ينحصر في منازعات معينة من بينها المتعلقة بالتصادم البحري ، الا أنه لا يتم العمل بهذه الأقطاب و أنه يتم الفصل في المنازعات البحرية امام المحاكم التجارية المتخصصة حيث نصت المادة 1063 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري على : " تبقى قواعد الاختصاص النوعي المنصوص عليها في المادة 40 (3 و 4) من هذا القانون ، سارية المفعول الى حين تنصيب الأقطاب المتخصصة".

1 بن ددوش سيد احمد ، مرجع سابق ، ص 845 .

2 حسان سعاد ، مرجع سابق ، ص 217 .

و لقد حول المشرع الجزائري هذه المنازعات الى الاختصاص النوعي للمحاكم التجارية المستحدثة بموجب القانون رقم 22_07 المؤرخ في 05 مايو 2022 المتضمن التقسيم القضائي، و ذلك وفق نص المادة 536 مكرر من القانون رقم 22_13 المؤرخ في 12 مايو 2022 المعدل و المتمم للقانون 08_09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية¹

المبحث الثاني : حق المتضرر من الحصول على التعويض جراء التصادم البحري

لكل مضرور الحق في طلب التعويض، و يعتبر التعويض جزاء المسؤولية أي الحكم و الأثر الذي يترتب عليها و هو التزام المسؤول بتعويض المضرور لجبر الضرر الذي أصابه و على ذلك فإن الحق في التعويض لا ينشأ من الحكم الصادر في دعوى المسؤولية و إنما ينشأ من الفعل الضار فيترتب في ذمة المسؤول التزامه بالتعويض من وقت تحقق أركان المسؤولية الثلاث²، و يمكن لكل من الطاقم البحري و الشاحن و كذا الركاب و الذين قد تضرروا من جراء التصادم البحري رفع دعوى التعويض ضد كل من تسبب في هذا الحادث كالمجهز سواء كان مالك للسفينة أو مستأجر، كما يمكن رفعها ضد الربان، و هذا لجبر الضرر.

بالإضافة الى الطريق القضائي، يمكن لجوء الأطراف الى التحكيم البحري بدلا من القضاء و ذلك لعدة أسباب منها السرعة في حل النزاع و نقص المصاريف، و للتفصيل اكثر سنتطرق لرفع الدعوى امام القضاء للمطالبة بالتعويض (المطلب الأول) و الى عرض النزاع الناجم عن التصادم البحري على التحكيم (المطلب الثاني).

1 سي فضيل الحاج، النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر، مجلة الفكر القانوني و السياسي، جامعة مصطفى اسطمبولي، معسكر، المجلد 07، العدد 02، 2023، ص 349.

2 محمود عاطف البنا، الوسيط في القضاء الإداري، دون طبعة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1992، ص 185.

المطلب الأول : رفع الدعوى امام القضاء للمطالبة بالتعويض.

إن الدعوى المدنية في مادة التصادم البحري كغيرها من الدعاوى الأخرى تتطلب لقبولها ان تتوفر شروط معينة في اطراف الدعوى، و تتمثل هذه الشروط في الصفة، اذ يجب ان يتم رفعها ضد الخصم القانوني، كما يجب ان يتوفر شرط المصلحة و التي تتمثل في المنفعة التي يتحصل عليها المتقاضي من جراء رفع الدعوى.

و يتمثلون أطراف الدعوى في الركاب و الطاقم البحري و الشاحن بصفتهم مدعين اما المجهز و الربان بصفتهم مدعى عليهم و الغاية من رفع الدعوى تتمثل في تعويض الضرر الحاصل لهم و الذي بدوره يجب ان تتوفر فيه بعض من الشروط، دون أن ننسى قصر مدة تقادم هذه الدعوى المتمثلة في سنتين فقط من تاريخ حدوث التصادم البحري، و عليه سنتطرق الى شروط الدعوى المدنية عن التصادم البحري (الفرع الأول) و الى اطراف هذه الدعوى (الفرع الثاني) و أخيرا الى الطلب المؤسس لدعوى التعويض عن التصادم البحري (الفرع الثالث).

الفرع الأول : شروط الدعوى المدنية عن التصادم البحري

إن الدعوى المدنية في التصادم البحري لا تختلف عن الدعوى المدنية في القواعد العامة حيث انه يشترط لقبولها توفر الصفة و المصلحة و هذا ما نصت عليه المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية¹.

أولا : الصفة

يجب أن تقام الدعوى على خصم قانوني، ويعتبر كذلك إذا ترتب على إقراره حكم، أي عندما يخبر القاضي بوجود حق عليه لآخر ولذلك يجب أن تتوفر الصفة في كل دعوى، ومن بينها دعوى التصادم البحري، فإذا رفعت هذه الدعوى ضد مستأجر السفينة

1 انظر المادة 13 من القانون رقم 09_08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 الجريدة الرسمية ، العدد 21، الصادرة في 23 ابريل 2008، المعدل و المتمم بالقانون 13_22 المؤرخ في 12 يوليو 2022، و المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

الذي اقر بالخطأ المسبب للتصادم مما ترتب على إقراره الحكم بالتعويض. كذلك يجب أن يكون الخصم محكوماً أو ملزماً بشيء على تقدير ثبوت الدعوى، فإن لم يكن كذلك فلا تسمع الدعوى ويتحتم ردها، و عليه لا تسمع الدعوى المقامة على المرشد البحري في حالة حصول تصادم سفينة مع سفينة أخرى وذلك لكونه غير ملزم بقيادة السفينة، وإنما هو ملزم فقط بإصدار توجيهات للريان الملزم بقيادة السفينة¹.

ثانياً : المصلحة

لم يعرف المشرع الجزائري المصلحة مثل باقي التشريعات حيث تركها للفقه و القضاء و اكتفى بذكر انه من الضروري توفر المصلحة لقبول الدعوى ، و لقد اختلف الفقه في تعريف المصلحة فهناك من اقر على انها الغاية من رفع الدعوى و هناك من عرفها على انها منفعة اما الرأي الاخر فقد جمع بين التعريفين و عرفها على انها الحاجة لحماية القانون للحق المعتدى عليه او المهدد بالاعتداء و المنفعة التي يحصل عليها المدعي من تحقيقه تلك الحماية.

أما القضاء فقد انحاز اكثر الى فكرة ان المصلحة هي المنفعة و الفائدة التي يجنيها المتقاضى من الدعوى ، و يراعى ان المصلحة ليست فقط شرطا من شروط قبول الدعوى بل هي شرطا أيضا لقبول أي طلب او دفع او طعن في حكم²، فيجب أن تكون المصلحة في دعوى التصادم البحري معلومة غير مجهولة، و أن تكون المصلحة حالة أي أن الحق الذي يطالب به المدعي غير معلق على شرط أو مضاف إلى اجل وإلا تُرد الدعوى ، اما كون المصلحة ممكنة فلا يجوز المطالبة بمصلحة مستحيلة الوقوع سواء كانت استحالة قانونية أو استحالة مادية فالحصول على التعويض عند رفع دعوى التصادم ممكن طالما استطاع المدعي إثبات مسؤولية ريان السفينة المسببة للحادث ، ويجب كذلك أن تكون

1 علاء عمر محمد ، مرجع سابق ، ص 07 .

2 عمر بن زبير ، الصفة و المصلحة كشرط لقبول الدعوى المدنية ، المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية و السياسية ،

المجلد 06 ، العدد 02 ، 2022 ، جامعة عمار تليجي الاغواط، ص ص 136_137 .

المصلحة محققة، أي أن هناك اعتداء على حق أو مركز قانوني واجب حمايته، فلا يمكن رفع دعوى بمناسبة تصادم لم يحصل، فلا بد أن يتحقق التصادم وينتج عنه ضرر¹.

الفرع الثاني : اطراف دعوى التعويض عن التصادم البحري

اما بالنسبة لأطراف دعوى التعويض عن التصادم البحري فيتمثلون في اطراف مدعية متمثلين في الشاحن و الطاقم البحري و الركاب، اما الأطراف المدعى عليهم فهم الريان و مجهز السفينة سواء كان مالك السفينة او مستأجرها.

أولا : الأشخاص المدعية في دعوى التعويض عن التصادم البحري

إذا توفرت الشروط المذكورة أعلاه، لا يبقى على الأطراف المتضررة بسبب حادث التصادم البحري الا رفع الدعوى المدنية ، حيث نجد الأشخاص المدعية تتمثل في كل من: الشاحنون و الركاب و الطاقم البحري

1. الشاحن :

الشاحن هو احد اطراف عقد النقل البحري ، اذ انه يقدم البضاعة للناقل كما يمكن ان يرسلها لنفسه او لشخص اخر يسمى المرسل اليه² ، و عيه اذا أصاب البضاعة ضرر او فقدت او هلكت بسبب التصادم البحري فان من حق الشاحن رفع دعوى التعويض امام ضد المتسبب في الحادث .

2. الطاقم البحري :

هو مجموعة الملاحين الذين يعملون فوق السفينة و يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري و يرأسهم الريان بصفته قائد السفينة في عرض البحر³ ، فاذا أصيب احد البحارة على

1 علاء عمر محمد ، مرجع سابق ، ص 09 .

2مدني محمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد

03 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، ص01 .

3 علي البارودي ، مرجع سابق ، ص 104 .

متن السفينة من جراء الحادث يمكن له ان يطالب القضاء بالتعويض عن الاضرار الحاصلة له .

3. الركاب:

يمكن للمسافرين على متن السفينة المصدومة رفع دعوى التعويض عن الاضرار البدنية اللاحقة بهم او عن الخسائر الحاصلة لأمتعتهم من جراء الحادث، اما في حالة الوفاة يمكن ان يثبت الحق في المطالبة بالتعويض إلى خلفه، طبقاً للقواعد العامة.

ثانياً: الأشخاص المدعى عليهم في دعوى التعويض عن التصادم البحري

تنص الفقرة الأولى من المادة 277 على ان: " اذا نتج التصادم بخطأ احدى السفن وقع تعويض الاضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ "، من خلال نص المادة يتبين لنا عدة تساؤلات تتمثل في كيف يتم رفع دعوى على السفينة المخطئة؟ وبما ان السفينة شخص معنوي فمن يمثلها امام القضاء؟

للإجابة على التساؤلات نتطرق للفقرة الثانية من نفس المادة و التي تنص على: " و تعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء اذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيز و عدة السفينة و في القيادة الملاحية و في تنفيذ المناورات و كذلك عن عدم مراعات الأنظمة من اجل الوقاية من تصادم السفن في البحار او تدابير السلامة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل او التطبيق البحري السليم " ، و هذه المادة ذكرت لنا جملة من الاسباب المؤدية إلى وقوع السفينة في خطأ، منها ما يتعلق بالتجهيز والعدة، وهو التزام خاص بمجهز السفينة، أما الاسباب الثلاثة الأخرى المذكورة و التي تتمثل في الخطأ في القيادة الملاحية، والخطأ في تنفيذ المناورات، و عدم مراعاة الانظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار أو تدابير السلامة الأخرى المفروضة، اذ ان هذه التزامات خاصة بربان السفينة، وبالتالي تؤدي معرفة أسباب الخطأ إلى معرفة الأشخاص المتسببين فيه، ومن ثم إمكانية مقاضاتهم .

وإن تعبير "خطأ السفينة" إذن ما هو الا تعبير يقوم مقام أخطاء الربان والطاقم والمجهر. وسبب تسمية هذه الاخطاء مجتمعة بخطأ السفينة، هو كونها المحور الذي تدور حوله هذه الاخطاء، فلولا استغلالها، ما وقع خطأ المجهر في الصيانة مثلا، ولولا الاشتغال عليها وقيادتها والابحار بها والدخول والخروج من الموانئ، ما وقع خطأ الربان أو الطاقم¹، وعليه الأشخاص المدعى عليهم هم:

1. مجهر السفينة:

نصت المادة 572 من القانون البحري الجزائري على: " يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي او معنوي يقوم باستغلال السفينة اما بصفته مالكا للسفينة و اما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة " ، من خلال نص المادة يتضح لنا ان مجهر السفينة يمكن ان يكون شخص طبيعي كما يمكن ان يكون شخص معنوي و يمكن ان يكون هو مالك السفينة كما يمكن ان يكون غير المالك مثل المستأجر .

أ_ المجهر المالك : المالك عادة هو من يقوم بتجهيز السفينة أي تهيئتها بكل الوسائل اللازمة من ربان و طاقم بحري و كذلك بالمؤن الوقود و الآلات لتصبح صالحة للملاحة البحرية ، و نظرا لان المالك هو من يقوم بتجهيز السفينة الا انها قرينة قابلة لإثبات العكس² ، اذ يمكن ان يقوم المالك بتهيئتها و تأجيرها لشخص اخر على أساس الرحلة³ ، او بتأجيرها لمدة معينة و ذلك مقابل اجرة يدفعها المستأجر⁴، كما يمكن ان يؤجرها و هي غير مجهزة و تنتقل التزامات التجهيز الى المستأجر و عليه يكون هذا الأخير هو مجهر السفينة .

1 عباس سامية ، مرجع سابق ، ص 213 .

2 محمد بهجت عبد الله امين قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الأول ، الطبعة 07 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 2015 ، ص 279 .

3 المادة 650 من الامر 80_76 ، سبق ذكره .

4 المادة 695 من الامر 80_76 ، سبق ذكره .

و تحدد مسؤولية مالك السفينة ويتحمل تبعه الاضرار، بناء على المادة 92 وما يليها من القانون البحري الجزائري كما ينص القانون على نظام تديد تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير الا انه لا يستطيع ان يأخذ بهذا النظام في حالة خطئه الشخصي¹ ، كما ان احكام تحديد المسؤولية يطبق أيضا على مستأجر السفينة و المجهز ، و المجهز المسير ، و الربان و أعضاء طاقم السفينة و من ينوب عن المالك بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه و هذا ما نصت عليه المادة 111 من القانون نفسه.

ب_ المجهز غير المالك: يتمثل المجهز غير المالك في المستأجر وذلك في حالة تأجير المالك السفينة للمستأجر وهي عارية اذ نصت المادة 724 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تسليح او تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الايجار"، وفي هذه الحالة يكتسب المستأجر صفة المجهز، وبمفهوم المخالفة، "لا ترفع دعوى التعويض على المستأجر الذي لا يكون التسيير لحسابه الخاص ولا يتحمل تبعه مخاطر التسيير"².

2. ربان السفينة:

وردت اختصاصات الربان وواجباته ومسؤولياته في المواد من 580 إلى 608 من القانون البحري الجزائري وبالضبط الكتاب الثاني المسمى "الاستغلال التجاري للسفينة"، المتفرع عنه الباب الاول و المعنون بـ "التجهيز"، في الفصل الثاني منه "ربان السفينة" ومن أبرز مهامه، تمثيل المجهز بقوة القانون أمام الجهات القضائية، بشرط عدم توكيل المجهز شخصا آخر و يتميز مركز الربان في علاقته بالمجهز بكونه ليس وكيلا عاديا اذ انه وكيل استثنائي، منحه القانون الحق في التقاضي باسمه الخاص لحساب المجهز، حتى دون أن يظهر اسم المجهز في أوراق الدعوى غير أنه لا ترفع دعوى التعويض على وكيل السفينة

1المادة 92 من الامر 76_80 ، سبق ذكره .

2 عباس سامية ، مرجع سابق ، ص 216 .

الذي لا يملك حق تمثيلها، حيث قيد القانون أحقيته في ممارسة الادعاء والدفاع عن المجهز، أمام القضاء ، في المادة 613 القانون البحري الجزائري، بوجود اتفاق منصوص عليه في عقد الوكالة¹.

الفرع الثالث: الطلب المؤسس لدعوى التعويض عن التصادم البحري

إن الطلب المقدم في دعوى التعويض إثر التصادم البحري يكون موضوعه طلب التعويض عن الضرر الذي لحق بالمتضرر، لذا سنفصل في هذا الفرع في شروط الضرر، وكيفية اثباته (أولاً)، كما سنتحدث عن التقاعس او عدم رفع دعوى التعويض وما ينجر عنها من تقادم في مدة دعوى التعويض (ثانياً).

أولاً: الضرر موضوع طلب التعويض عن التصادم البحري

يحتل الضرر مركزاً هاماً في دعوى التعويض عن التصادم البحري إذ يعد سبب جوهري لقيام المسؤولية المدنية سواء كانت عقدية او تقصيرية، ولكي يتحقق عنصر الضرر يجب ان تتوفر فيه شروط والا فلا يمكن القول ان هناك ضرر يجب على المدعي ان يثبته.

1. شروط الضرر:

يجب أن يكون هناك اخلال بمصلحة حق المضرور و عليه فإنه للرجوع على صاحب السفينة الصادمة يجب أن يمس اعتدائه حقاً لصاحب السفينة المضرورة، كما يشترط في الضرر أن يكون محققاً أي قد وقع فعلاً أو مؤكداً الوقوع في المستقبل، أي أن سبب الضرر تحقق إلا أن آثاره تراخت في المستقبل كإصابة أحد افراد الطاقم البحري أدت به هذه الإصابة الى العجز عن القيام بعمله في الحال و تؤثر على قدراته في العمل مستقبلاً لهذا يتعين أن يشمل التعويض في التصادم البحري الضرر الحالي و المستقبلي².

1 عباس سامية ، مرجع سابق ، ص 217 .

2 حسان سعاد ، مرجع سابق ، ص 237 .

2. اثبات الضرر:

يقع اثبات الضرر في القواعد العامة على المدعي وعليه فإن هذا الأخير هو المكلف بإثبات الضرر الحاصل له، و ان الضرر ناتج عن خطأ المدعى عليه و يمكن اثباته بكامل طرق الاثبات لان الامر متعلق بفعل ضار رتب اثار قانونية.

كما يخضع تحديد الضرر و تبيان عناصره لرقابة المحكمة العليا لأنها تعتبر من المسائل القانونية التي يخضع فيها قاضي الموضوع للرقابة¹ ، ووجب على المدعي إضافة الى اثبات الضرر و خطأ المدعى عليه اثبات العلاقة المباشرة بين الخطأ و الضرر أي اثبات العلاقة السببية بينهما لكي يتم التعويض عن اضرار التصادم البحري² ، و يملك المدعى عليه الحق في النفي بإثبات السبب الأجنبي و هذا ما جاءت به المادة 127 من القانون المدني و التي تنص على : " اذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أ او قوة قاهرة ، او خطأ صدر من المضرور ، او خطأ من الغير ، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ، ما لم يوجد نص قانوني او اتفاق يخالف ذلك " .

و يقوم القاضي باختيار طريقة التعويض و ذلك حسب الظروف اذ يمكن ان يكون مقسطا او ايرادا مرتبا و في كلا الحالتين يجوز الزام المدين بأن يقدر تأمينا، كما يقدر التعويض بالنقد على ان يجوز للقاضي و تبعا للظروف و بناء على طلب المضرور، ان يأمر بإعادة الحالة الى ما كانت عليه، او ان يحكم على سبيل التعويض بأداء بعض الإعانات تتصل بالفعل غير المشروع³.

ثانيا: سقوط دعوى التعويض بسبب التقادم

تنص المادة السابعة من معاهدة بروكسل 1952 على انه تتقادم دعوى التعويض في التصادم البحري بمرور سنتين من تاريخ الحادث، وأما دعوى المطالبة بالفرق عندما يدفع

1 بلحاج العربي ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء 2 ، دون طبعة ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999 ، ص 179 .

2 المادة 124 من الامر رقم 58_75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم .

3 المادة 132 من الامر رقم 58_75 ، سبق ذكره .

أحد المسؤولين في التصادم مبلغا أكبر مما يلتزم به عند وقوع ضرر بدني لالتزامه بالتضامن مع غيره فإن تقادمها ينقضي بمضي سنة من يوم الدفع¹.

أخذ المشرع الجزائري بما ورد في معاهدة بروكسل وهو ما تترجمه المادة 289 من القانون البحري الجزائري حيث نصت على: "تتقادم دعوى التعويض عن الأضرار بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث.

إن الاجل المحدد لرفع دعوى الرجوع المنصوص عليها في المادة 280 أعلاه، هو سنة واحدة. ولا يسري هذا التقادم الا من يوم الدفع."

يتضح لنا من خلال نص المادة انه يجب رفع دعوى التعويض عن التصادم البحري في مدة لا تتجاوز عامين ابتداء من وقوع الحادث، والا يسقط الحق في رفع الدعوى بالتقادم، اما في حالة تضامن السفن في التعويض وتقوم احدهما بالدفع أكثر من الأخرى فإنه يمكن لمالكها رفع دعوى الرجوع في اجل سنة واحدة من يوم الدفع و الا سقط حقه رفع هذه الدعوى.

المطلب الثاني : عرض النزاع الناجم عن التصادم البحري على التحكيم.

أعطى المشرع الجزائري لأطراف النزاع الناشئ عن التصادم البحري الحق في اللجوء للتحكيم البحري الذي يعتبر نظام قانوني لحل المنازعات البحرية قوامه الخروج عن طرق التقاضي العادية، و يتم ذلك من خلال اتفاق الأطراف على عرض نزاعهم امام التحكيم البحري، كما يجب ان يكون هذا الاتفاق مكتوبا كشرط لانعقاده إضافة الى الزامية توفره على الشروط الموضوعية و التي تتوفر في أي عقد كالرضا و المحل و السبب و الاهلية، و للتفصيل اكثر سنتناول مفهوم التحكيم البحري (الفرع الأول) و مشاركة التحكيم في دعوى التصادم البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول : مفهوم التحكيم البحري.

1 طالب حسن موسى ، مرجع سابق ، ص 192 .

التحكيم هو الاتفاق على طرح النزاع على شخص او اشخاص معينين ليفصلوا في هذا النزاع بقرار قاطع لدابر الخصومة في جوانبها التي احوالها الطرفان اليه بعد ان يدلي كل منهما بوجهة نظره تفصيلا و ذلك من خلال ضمانات التقاضي الرئيسية، و بمقتضى التحكيم يتنازل الخصوم عن حقهم في الالتجاء الى القضاء¹، و عليه سنتطرق الى تعريف التحكيم البحري (أولا) و الى خصائصه (ثانيا) و أخيرا الى صورته (ثالثا).

أولا : تعريف التحكيم البحري

التحكيم البحري هو عبارة عن اتفاق يبرم بين الطرفين في حالة وجود نزاع معين، تتم احواله الى شخص اخر او اكثر للفصل فيه دون اللجوء للقضاء، فاذا كان الاتفاق قبل النزاع سمي شرط التحكيم، اما اذا كان بعده سمي باتفاق التحكيم او مشاركة التحكيم².

ثانيا : خصائص التحكيم البحري.

يتميز التحكيم البحري بخصائص من بينها ان التحكيم البحري نظام قضائي ذاتي، أي ان إرادة الأطراف لها دور هام كونها تنظم تفاصيل العملية التحكيمية، كما انه نظام قضائي خاص و تكمن الخصوصية في انه يفصل في المنازعات شخص خاص يتمثل في المحكم البحري كما يسعى لغايات مختلفة من بينها خصوصية المنازعات البحرية³.

كما ان التحكيم البحري نظام قضائي مؤقت اذ ان الهيئة التي تنظر في نزاع معين تزول بمجرد الفصل في ذلك النزاع، وأخيرا لا يعتبر التحكيم البحري قضاء استثنائي حيث في الوقت الحالي اصبح التحكيم البحري الأصل في النزاعات البحرية الدولية⁴.

1 ايمان فتحي حسن الجميل، اتفاق التحكيم البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013، ص20.

2 عباس العبودي، شرح احكام المرافعات المدنية، دون طبعة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الموصل، ص 350 .
3 خديجة بودالي، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري _دراسة مقارنة_ رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان سنة 2014/2015، ص 28.

4 مرجع نفسه، ص 28

ثالثا : صور التحكيم البحري

للتحكيم البحري صورتان يتميز بهما و التي تتمثلان في :

1. **شرط التحكيم** : و يقصد به الاتفاق مسبقا في عقد ما على اخضاع المنازعات البحرية التي تنشأ عنه في المستقبل للتحكيم و يرد كشرط من شروط هذا العقد او كاتفاق منفصل.

2. **مشاركة التحكيم** : و هي كل اتفاق تحكيم يتم بعد قيام النزاع و لو كانت قد أقيمت في شأنه دعوى امام جهة قضائية و في هذه الحالة يجب ان يحدد الاتفاق المسائل التي يشملها التحكيم و الا كان الاتفاق باطلا¹.

الفرع الثاني : مشاركة التحكيم في دعوى التصادم البحري

نصت المادة 291 من القانون البحري الجزائري على انه : " إن احكام المادة 190 أعلاه لا تمس حق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع دعوى بسبب تصادم سفن في البحار امام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك فيما بينهم او في عرضها على التحكيم".

من خلال نص المادة يتضح لنا ان المشرع الجزائري قد أجاز للخصوم عرض النزاع القائم بسبب التصادم البحري على التحكيم.

و تتعدد الأسباب التي تؤدي بالأطراف للجوء الى التحكيم من جراء التصادم البحري نذكر منها :

- تجنب اعلان النزاع على العامة.
- تجنب الطعن في الحكم و نفقات الطعن.
- توفير النفقات الخاصة بالتقاضي¹.

1 مزعاش عبد الرحيم ، مرجع سابق.

و لمشاركة التحكيم في مادة التصادم البحري شروط شكلية و أخرى موضوعية
سنفصل فيها كما يلي :

1. الشروط الشكلية :

نص المشرع الجزائري في المادة 1040 من القانون 09_08 على : "يجب من حيث الشكل و تحت طائلة البطلان ان تبرم اتفاقية التحكيم كتابة او بأية وسيلة أخرى تجيز الاثبات بالكتابة"، خلال نص المادة يتضح لنا ان المشرع الجزائري اشترط ان يدون اتفاق التحكيم في وثيقة أي ان الكتابة هي شرط لانعقاد مشاركة التحكيم حيث استبعد طرق الاثبات الأخرى كالإقرار و الشهادة، و تعد الاتفاقية باطلة في حالة تخلف هذا الشرط.

اما اتفاقية نيويورك لسنة 1958 فنصت في مادتها الثانية على ان : " على كل دولة موقعة الاعتراف بالاتفاق المكتوب، الذي يلتزم بمقتضاه الأطراف بان يخضعا للتحكيم كل او بعض المنازعات الناشئة او التي قد تنشأ بينهم، بشأن موضوع من روابط القانون التعاقدية او غير التعاقدية المتعلقة بمسألة يجوز تسويتها عن طريق التحكيم"²، و هذا ما يبين لنا ان المشرع الجزائري قد اخذ موقفه من هذه الاتفاقية.

2. الشروط الموضوعية :

تتمثل الشروط الموضوعية في التحكيم البحري في الرضا، و المحل، و السبب.

❖ الرضا :

الرضا هو شرط من شروط انعقاد أي عقد وهذا ما جاءت به المادة 59 من القانون المدني الجزائري والتي تنص على: " يتم العقد بموجب ان يتبادل الطرفان التعبير عن

1 اعراب كميلية، اكلي ليندة ، النظام القانوني للتصادم البحري _دراسة على ضوء احكام القانون البحري و اتفاقية بروكسل لسنة 1910 حول التصادم البحري_، المجلة الجزائرية للنقل القانون البحري و النقل، المجلد 06، العدد 01، 2019، ص 52.

2 اتفاقية الأمم المتحدة بشأن الاعتراف بأحكام المحكمين و تنفيذها الموقع عليها في نيويورك بتاريخ 10/06/1958 ، و المصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم رقم 233/88، المؤرخ في 05/11/1988.

إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية" أي ان العقد يتم بتوافق إرادة كلا الطرفين.

حيث ان القاعدة الأساسية التي يعتمد عليها الرضا بين أطراف اتفاق التحكيم هي انه يجب ان تتقابل إرادتهما على اتخاذ التحكيم وسيلة لفظ النزاع الناشئ بينهما او الذي يمكن ان ينشأ مستقبلاً، ويجب ان تخلوا إرادتهما من العيوب المتمثلة في الاكراه والتدليس والغلط والاستغلال¹.

المحل:

حسب القواعد العامة المحل يجب ان يكون ممكناً وموجوداً او قابلاً للوجود وقت ابرم العقد²، كما يجب ان يكون اتفاق التحكيم واضحاً ومحدداً بمعنى ان تكون الصورة التي ابرم فيها اتفاق التحكيم البحري واضحة من حيث ما إذا كان اتفاق التحكيم قد ابرم في صورة شرط او مشاركة فمشكلة تحديد النزاع الذي سيعرض على التحكيم لا يثار عندما يبرم الاتفاق التحكيم البحري في صورة مشاركة تحكيم لان النزاع قد نشأ بالفعل قبل ابرام المشاركة، وبالتالي يكون من السهل توضيح نوع النزاع وتحديده³.

كما يجب ان يكون المحل في عقد التحكيم مما يجوز التعامل فيه أي على كل ما يجوز الصلح به، فاذا كان لدائن مثلاً دين ثابت في ذمة شخص معين وافر به الطرف الاخر ورفض ايفاءه واتفقا على التحكيم فلا نكون امام عقد تحكيم، ولا يجوز ان يتعلق هذا المحل بمسائل تتعلق بالنظام العام والآداب العامة ولكنه يجوز ان يتعلق بالمصالح المالية التي تترتب على الحالة الشخصية او التي تنشأ عن ارتكاب احدي الجرائم⁴.

1 ايمان فتحي حسن الجميل، مرجع سابق، ص 55.

2 انظر المادة 92 من 75_58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.

3 ايمان فتحي حسن الجميل، مرجع نفسه، ص 61.

4 علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري، دون طبعة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2006، ص 94.

❖ السبب:

هناك نظريتان تعرفان السبب حيث ترى النظرية التقليدية ان السبب هو الغاية المباشرة و القصد المباشر الذي يريد كلا الطرفين في العقد تحقيقه، و عليه فان الالتزام حسب هذه النظرية هو امتناع كل طرف من الأطراف عن اللجوء للقضاء، و اذا نظرنا الى هذا الجانب فنجد ان السبب في هذه الحالة لا يتغير مع تغير الأطراف و لا بتغير الموضوع، اما النظرية الحديثة فتري ان السبب هو الدافع الذي أدى بالطرفين الى ابرام اتفاق التحكيم و هو امر يختلف من متعاقد لآخر، فمثلا يمكن ان تكون الغاية للجوء الى التحكيم البحري بالنسبة لاحد الأطراف هو تحقيق المزايا التي يقدمها التحكيم كالتقليل من النفقات، و السرعة في حل النزاع، و لكي يكون السبب صحيحا لا بد من ان يتوفر فيه شرطان و هما ان يكون موجودا و مشروعاً¹.

1علي طاهر البياتي، مرجع سابق، ص ص 96_97.

خاتمة

نستنتج في ختام دراستنا أن موضوع دعوى التعويض عن التصادم البحري يجد تنظيمه في كل من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، كما اننا عرفنا أن هذا التصادم البحري ما هو الا حادث قد تتعرض اليه السفن يؤدي الى خسائر متنوعة، وأن الوسيلة المقررة دوليا ووطنيا لجبر الضرر الناشئ عنه هو رفع دعوى التعويض امام الجهات القضائية المختصة.

-عالجنا من خلال هذه الدراسة ما يخص احكام التصادم البحري والتي اتبعنا فيها الأعراف والقواعد الدولية حيث تطرقنا لمعاهدة بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بالتصادم البحري والتي اعتمدها اغلبية التشريعات العربية من بينها المشرع الجزائري وذلك في القسم الأول من الفصل الرابع تحت عنوان " تصادم السفن في البحار".

-كما تناولت الدراسة احكام دعوى التعويض عن التصادم البحري من حيث أطرافها وكذا من حيث المحكمة المختصة إذا اختاروا اللجوء الى القضاء، او عرض نزاعهم على التحكيم كطريق بديل عن القضاء.

ومن خلال هذه الدراسة استطعنا ان نبرز مجموعة من النتائج والمتمثلة في:

1) يعتبر التصادم البحري منازعة بحرية قد ينجم عنه مسؤوليات قانونية وتبعات مالية تتطلب حل المنازعة من خلال إجراءات قانونية وفقاً للقوانين والاتفاقيات البحرية الدولية والمحلية.

2) تتفق التشريعات العربية مع المعاهدات الدولية وخاصة معاهدة بروكسل حول طبيعة المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري واعتبارها مسؤولية تقصيرية.

3) نصت قواعد القانون البحري الجزائري على غرار قواعد اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض التصادم البحري قد تبنت تطبيق القواعد العامة في حالة الاصطدام: فالتصادم بسبب خطأ سفينة معينة يقع اثبات الضرر على من أصابه ذلك، اما في حالة التصادم المشترك بين سفينتين فتوزع المسؤولية على السفن المتصادمة حسب نسبة الخطأ.

4) يرتب التصادم البحري اضرار مادية وأخرى بدنية للطاقم البحري او أي راكب على السفينة.

5) قيام مسؤولية التصادم البحري في الأصل على أساس الخطأ الواجب الاثبات، او على الخطأ المفترض وذلك في حالة التشبيه بالتصادم.

6) يمكن للأطراف ان يعرضوا دعواهم المتعلقة بالتصادم البحري على التحكيم بدلا من القضاء وذلك لقلّة المصاريف والسرعة في حل النزاع.

اما الاقتراحات التي نخرج بها فتتمثل في:

قائمة المصادر و المراجع

أولاً: قائمة المصادر

أ/ القوانين

- 1) الامر رقم 58_75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم
- 2) الامر 80_76، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05_98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، جريدة الرسمية 47 والمؤرخة في 27 يونيو 1998.
- 3) القانون رقم 09_08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 الجريدة الرسمية، العدد 21، الصادرة في 23 ابريل 2008، المعدل والمتمم بالقانون 13_22 المؤرخ في 12 يوليو 2022، والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ب/ الاتفاقيات الدولية:

- 1) اتفاقية بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري.
- 2) اتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية مؤرخة في 10_05_1952، ببروكسل، بلجيكا.
- 3) اتفاقية الأمم المتحدة بشأن الاعتراف بأحكام المحكمين وتنفيذها الموقع عليها في نيويورك بتاريخ 10/06/1958، والمصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم رقم 233/88، المؤرخ في 05/11/1988.
- 4) اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار، منشورات المنظمة البحرية الدولية، لندن، 2004.
- 5) اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابع والتسعون بجنيف سنة 2006 والتي صادقت عليه الجزائر بموجب

المرسوم الرئاسي 15_260، الصادر في 07 أكتوبر 2015، جريدة رسمية العدد 05، الصادرة في 31 يناير 2016.

ثانياً: قائمة المراجع

أ/ الكتب:

- 1) احمد حسني، الحوادث البحرية " التصادم و الإنقاذ "، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 2) ايمان فتحي حسن الجميل، اتفاق التحكيم البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013.
- 3) بلحاج العربي ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء 2 ، دون طبعة ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
- 4) طالب حسن موسى ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، الإصدار الثاني ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007.
- 5) عادل علي مقدادي ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن، سنة 2009.
- 6) عباس العبودي، شرح احكام المرافعات المدنية، دون طبعة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الموصل.
- 7) عبد الحميد لمين، مقتطفات في شرح القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار بيت الأفكار، الجزائر، 2022.
- 8) العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دون طبعة، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2020.
- 9) علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري، دون طبعة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2006.

- 10) محمد بهجت عبد الله امين قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الأول ، الطبعة 07 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 2015.
- 11) محمود عاطف البناء، الوسيط في القضاء الإداري، دون طبعة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1992.
- 12) مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1990.
- 13) هاشم رمضان الجزائري، احكام التصادم البحري، الطبعة الأولى، دار جليس الزمان للنشر و التوزيع، عمان.

ب/ المقالات :

- 1) اعراب كميلية، اكلي ليندة ، النظام القانوني للتصادم البحري _دراسة على ضوء احكام القانون البحري و اتفاقية بروكسل لسنة 1910 حول التصادم البحري_، المجلة الجزائرية للنقل القانون البحري و النقل، المجلد 06، العدد 01، 2019.
- 2) بن ددوش سيد احمد ، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري و اتفاقية بروكسل لسنة 1910 و 1952 مجلة الدراسات الحقوقية ، العدد 01 من المجلد 08 ، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر ، 2021.
- 3) سي فضيل الحاج، النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر، مجلة الفكر القانوني و السياسي، جامعة مصطفى اسطمبولي، معسكر، المجلد 07، العدد 02، 2023.
- 4) عباس سامية، دعوى التعويض عن اضرار التصادم البحري _تعليق على قرار المحكمة العليا رقم 593110 بتاريخ 09/09/2009 الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية (المنشور في العدد الثاني 2009 ، من مجلة المحكمة العليا، ص 220)_ المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية، المجلد 58، العدد 04، 2021.

- (5) علاء عمر محمد ، الدعوى المدنية في التصادم البحري ، دراسة استعراضية تحليلية مقارنة ، مجلة جامعة بابل ، العدد 01 ، المجلد 18 ، كلية الحقوق ، جامعة البصرة ، العراق ، 2010.
- (6) عمر بن زبير ، الصفة و المصلحة كشرط لقبول الدعوى المدنية ، المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية و السياسية ، المجلد 06 ، العدد 02 ، 2022 ، جامعة عمار ثلجي الاغواط.
- (7) فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، العدد 12، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة.
- (8) قرطبي سهيلة، مدى فعالية التحكيم في منازعات العقود البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 05.
- (9) مدني محمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 03 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان.
- (10) مزاعش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، مجلة صوت القانون، الجزائر، المجلد 09، العدد 01، 2022.

ج/ البحوث الجامعية :

❖ اطروحات دكتوراه

- (1) حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية (التصادم و المساعدة و الإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص تخصص القانون البحري و النقل، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، 2018_2019.

2) خديجة بودالي، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري _دراسة مقارنة_ رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان سنة 2014/2015.

❖ **مذكرة ماجستير**

منصور عبد الرحمن محمد المرزوقي ، التصادم البحري _ دراسة مقارنة بين قانون دولة الامارات العربية المتحدة و قانون جمهورية مصر العربية و معاهدة بروكسل _ أطروحة ماجستير في القانون الخاص ، كلية القانون ، جامعة الامارات العربية المتحدة ، 2019.

الفهرس

	الشكر
	الاهداء
2.....	المقدمة
5.....	الفصل الأول: الإشكالات القانونية الناجمة عن حادث التصادم البحري
7.....	المبحث الأول: اختلاف أنماط الأسس القانونية المثبتة للتصادم البحري
8.....	المطلب الأول: تحديد اطار التصادم البحري.
8.....	الفرع الأول : تكييف التصادم البحري كإحدى المنازعات البحرية
8.....	الفرع الثاني : أنواع التصادم البحري
9.....	اولا : التصادم بقوة قاهرة او سبب مشكوك فيه.
9.....	ثانيا : التصادم بسبب خطأ احدى السفن.
11.....	ثالثا : التصادم بسبب خطأ مشترك بين السفينتين
11.....	المطلب الثاني : الأساس القانوني لدعوى التصادم البحري.
12.....	الفرع الأول : عدم مراعاة القواعد الدولية و الأنظمة الداخلية للسلامة البحرية
13.....	اولا : عدم مراعاة قواعد السير البحرية
13.....	1. تغيير خط السير و الملاحة على اليمين.
15.....	2. القواعد الخاصة بالإشارات الضوئية و الصوتية.
16.....	3. قواعد الالتزام بالسرعة المعقولة.
17.....	ثانيا : عدم مراعات التنظيمات و القوانين المحلية لمنع التصادم البحري.
18.....	الفرع الثاني : الأخطاء الناشئة عن اهمال المسؤولين عن السفينة.
18.....	اولا : اهمال الربان و الطاقم البحري.

- 19..... ثانيا : اهمال المجهز .
- 20..... ثالثا: اهمال المرشد.
- 21..... المبحث الثاني : تنوع المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري.
- 21..... المطلب الأول: قيام المسؤولية على أساس الخطأ
- 21..... الفرع الأول : الاضرار المادية
- 22..... الفرع الثاني : الاضرار البدنية
- 23..... المطلب الثاني : الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن التصادم البحري .
- 23..... الفرع الأول : المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الاثبات في حالة التصادم الخطئي .
- 24..... الفرع الثاني : المسؤولية المفترضة في حالة التشبيه بالتصادم البحري .
- 26..... الفصل الثاني : دعوى التعويض وسيلة لجبر ضرر التصادم البحري.
- 28..... المبحث الأول : المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن التصادم البحري
- المطلب الأول : المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن التصادم البحري وفقا
لاتفاقية بروكسل سنة 1952.....
- 28.....
- 29..... الفرع الأول: المحكمة المختصة بدعوى التعويض عن التصادم البحري .
- أولا : محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلاله:
- 29
- الفرع الثاني : المحكمة المختصة في الحجز التحفظي على السفن في دعوى التعويض
عن التصادم البحري.....
- 31.....
- المطلب الثاني : المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض عن التصادم البحري في ظل
القانون البحري الجزائري .
- 31.....
- الفرع الأول : الاختصاص الإقليمي.....
- 32.....

- أولا : محكمة موطن المدعى عليه او موطن احد مقرات استغلاله33
- ثانيا : محكمة مكان حجز سفينة المدعى عليه او أي سفينة أخرى يملكها او في المكان الذي كان من المفترض توقيع الحجز فيه33
- ثالثا : محكمة مكان وقوع التصادم البحري33
- الفرع الثاني : الاختصاص النوعي34
- المبحث الثاني : حق المتضرر من الحصول على التعويض جراء التصادم البحري35
- المطلب الأول : رفع الدعوى امام القضاء للمطالبة بالتعويض36
- الفرع الأول : شروط الدعوى المدنية عن التصادم البحري36
- أولا : الصفة36
- ثانيا : المصلحة37
- الفرع الثاني : اطراف دعوى التعويض عن التصادم البحري38
- أولا : الأشخاص المدعية في دعوى التعويض عن التصادم البحري38
1. الشاحن :38
2. الطاقم البحري :38
3. الركاب :38
- Erreur ! Signet non défini.**39
- ثانيا : الأشخاص المدعى عليهم في دعوى التعويض عن التصادم البحري39
1. مجهز السفينة :40
2. ربان السفينة :41
- الفرع الثالث : الطلب المؤسس لدعوى التعويض عن التصادم البحري42
- أولا : الضرر موضوع طلب التعويض عن التصادم البحري42
1. شروط الضرر :42

43.....	2. اثبات الضرر :
43.....	ثانيا : سقوط دعوى التعويض بسبب التقادم
44.....	المطلب الثاني : عرض النزاع الناجم عن التصادم البحري على التحكيم.....
45.....	أولا : تعريف التحكيم البحري.....
45.....	ثانيا : خصائص التحكيم البحري.....
46.....	ثالثا : صور التحكيم البحري
46.....	الفرع الثاني : مشاركة التحكيم في دعوى التصادم البحري
47.....	1. الشروط الشكلية :
47.....	2. الشروط الموضوعية :
47.....	□ الرضا :
48.....	المحل :
49.....	□ السبب:
50.....	الخاتمة.....
53.....	قائمة المصادر و المراجع.....
59.....	الفهرس.....