

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



أحكام المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في تخصص: قانون النشاطات المئانية
والبحرية

- تحت إشراف الأستاذة:
د. مرابط وسيلة

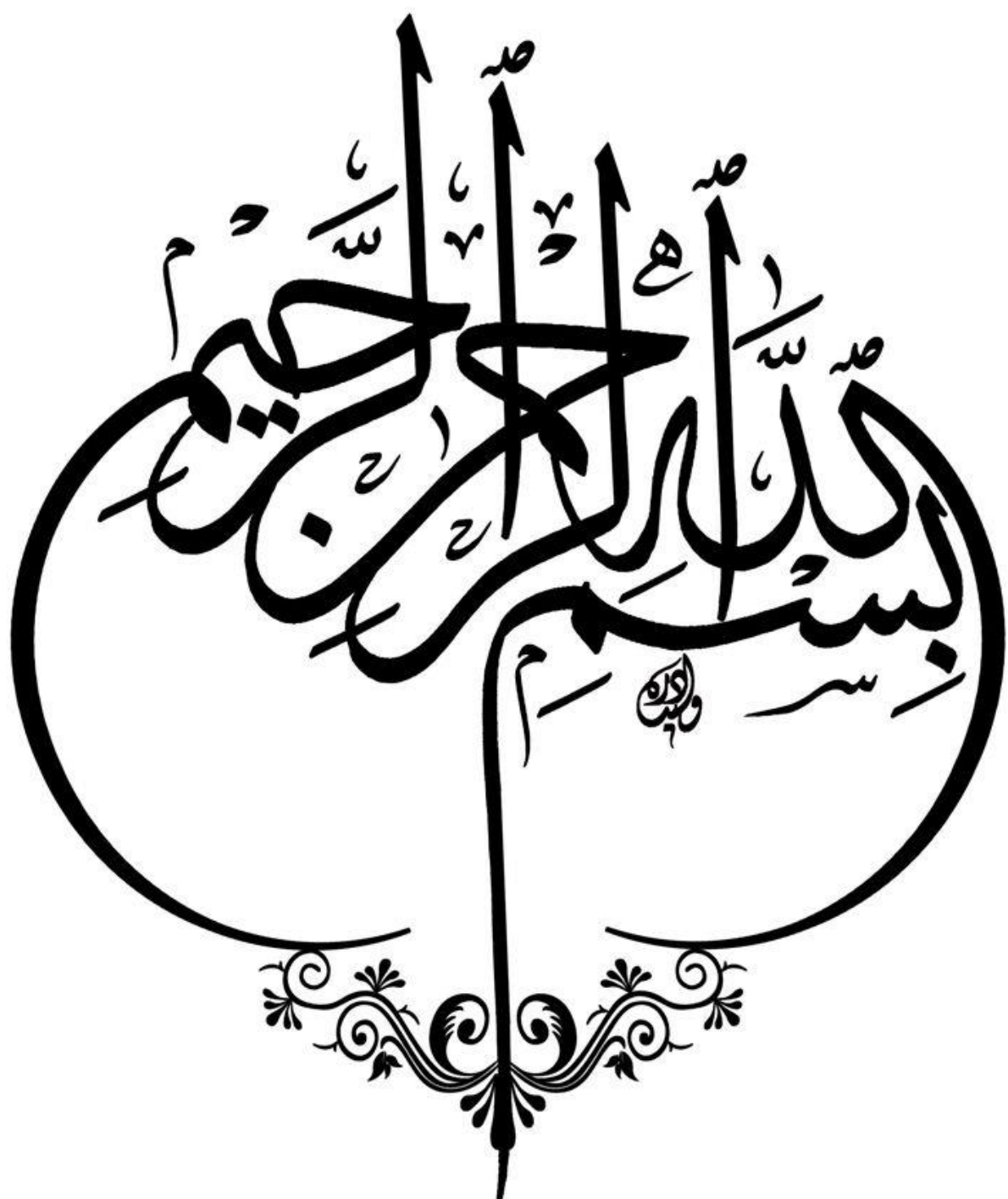
من إعداد الطالبة :
✓ زقار آية

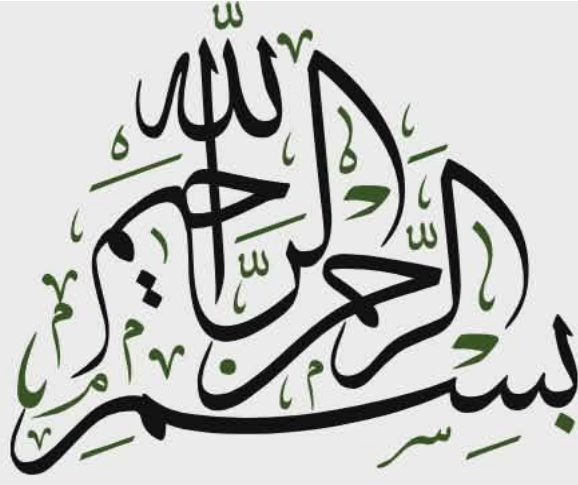
لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
د. لحوالة أمال	أستاذة محاضرة	رئيسا
د. بوغازي مريم	أستاذة محاضرة	مناقشا
د. مرابط وسيلة	أستاذة محاضرة	مشرفا

دورة جوان 2026







الشكر والتقدير:

النجاح لا تحصل عليه وحدك فهناك العديد من الناس الذين ساهموا معك ووقفوا بجانبك بشكل أو بآخر ، أو من خلال ما أعده الآن وأقم بتدوينه ، أريد أن أعبر لهم عن الشكر والامتنان للمشرفة الأكاديمية الدكتورة مرابط وسيلة. التي كانت معي بالتواصل المستمر والتعاون معي بالنصائح والنقاشات في كل ما يخص المادة خطوة بخطوة وإعطائي الأجوبة على جميع الإشكاليات التي كنت أواجهها أثناء فترة التدريب .

كما أتوجه بالشكر والعرفان لجميع الأساتذة لما قدمناه لنا من توجيه وإرشاد وإعطائي من وقتهم لتوجيهي التوجيه الصحيح وإعطاء هذا المتطلب حقه أسأل الله أن يبارك لهم في عملهم ويجازيهم خير الجزاء .



الإهداء:

من قال أنا لها "نالها " وأنا لها إن ابت رغماً عنها أتيت بها.

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها أن تكون لم يكن الحلم قريباً ولا الطريق
كان محفوفاً بالتسهيلات لكنني فعلتها و نلتها

....إلى الذي زين اسمي بأجمل الألقاب، من دعمني بلا حدود واعطاني بلا مقابل
من علمني أن الدنيا كفاح وسلاحه العلم والمعرفة دعمي الأول في مسيرتي
....وسندي وقوتي وملأني بعد الله
...إلى فخري واعتزازي أبي

إلى من جعل الله الجنة تحت أقدامها واحتضني قلباً قبل يدها وسهلت لي
الشدائد بدعائها إلى القلب الحنونم
والشمعة التي كانت لي في الليالي المظلمات سر قوتي ونجاحي
امي ...

إلى ضلعي الثابت وأمان أيامي الى من شددوا عضدي بهم فكانوا
لي ينابيع ارتوي منها إلى خيرة أيامي وصفوتها إلى قرّة عيني ...
اخوتي

إلى من كان عوناً وسنداً في هذا الطريق ... أصحاب
الشدائد والأزمات إلى من أفاضني بمشاعره ونصائحه
المخلصة خوالي .خالتي الصغيرة وصديقتي نور
أهديكم هذا الإنجاز وثمره نجاحي الذي لطالما تمنيته
ها أنا اليوم أكملت وأتممت أول ثمراته بفضلته سبحانه
وتعالى فالحمد لله على ما وهبني.



مقدمة

مقدمة:

يمثل البحر في العصر الحاضر حلقة وصل أساسية بين دول العالم، وذلك بفضل الدور الحيوي الذي تؤديه الملاحة البحرية ووسائل النقل البحري، حيث يعدان من أهم الدعائم التي تقوم عليها التجارة الخارجية. وقد شهد الإستثمار في مجال النقل البحري تطوراً ملحوظاً في السنوات الأخيرة، نتيجة تزايد حجم التجارة الدولية المنقولة بحرًا على المستوى العالمي، الأمر الذي إستلزم التوسع في قدرات الموانئ البحرية وتعميق ممراتها الملاحية حتى تتمكن من إستقبال السفن الحديثة ذات الحمولات الكبيرة .

كما برزت أنماط جديدة من السفن في منظومة النقل البحري مثل سفن الحاويات وناقلات البضائع التي تشحن مباشرة في عنابر السفينة أو خزاناتها دون تغليفها وغيرها إضافة إلى ظهور أنواع جديدة من البضائع نتيجة تزايد الطلب على مصادر الطاقة والمواد الصناعية . وقد أدى ذلك إلى حاجة الموانئ إلى إنشاء تجهيزات ومحطات متخصصة تتلاءم مع طبيعة هذه الأنشطة التجارية .

ومن ناحية أخرى، أصبح من الضروري العمل على تقليص المدة الزمنية اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ، وذلك من خلال إستخدام التقنيات الحديثة وتطوير المعدات والأجهزة الإلكترونية بالموانئ، بما يواكب التطور المستمر في مجال النقل البحري.

ويتميز النقل البحري بطبيعته الخاصة، نظراً لما تتعرض له السفن من مخاطر أثناء الرحلات البحرية وتعد حوادث التصادم البحري من أبرز هذه المخاطر وأكثرها أهمية، إذ لا يقتصر الإهتمام بها على فترة زمنية محددة، بل يزداد الإهتمام بها في ظل التطورات المتسارعة التي يشهدها العصر الحديث .

فالتصادم البحري قد يقع بين سفن مختلفة في أنواعها وأحجامها سواء كانت حديثة الصنع أو قديمة، ومهما بلغت درجة تطور أنظمتها الملاحية. ويبرز ذلك مدى خطورة هذه الظاهرة والحاجة الملحة إلى وضع قواعد قانونية فعالة للحد من آثارها . وعند الرجوع إلى

الماضي، نجد أن حوادث التصادم كانت كثيرة، إلا أن الأضرار الناتجة عنها كانت أقل حدة مقارنة بما هي عليه اليوم، ويرجع ذلك إلى بساطة السفن سابقاً وإنخفاض قيمتها وسرعتها .

أما في الوقت الحاضر، فقد أدى التقدم التقني في صناعة السفن إلى الحد من بعض أسباب التصادم، لكنه في المقابل ساهم في زيادة خطورة، نتائجها خاصة مع إزدياد حجم السفن وسرعتها مما أدى إلى تضاعف الخسائر البشرية والمادية الناجمة عن هذه الحوادث .

وقد بينت الدراسات القانونية أن أغلب حوادث التصادم البحري تعود إلى أخطاء بشرية يرتكبها القائمون على الملاحة البحرية سواء نتيجة نقص التدريب أو عدم إستخدام الوسائل التقنية الحديثة، وهو ما يبرز أهمية تطوير الكفاءات البشرية وتحديث وسائل السلامة البحرية .

ورغم الجهود الدولية المبذولة لمعالجة هذه الإشكالات، ومنها الإتفاقيات الدولية التي سعت إلى تنظيم قواعد التصادم البحري إلا أن هذه الجهود لم تتمكن من القضاء على الظاهرة بشكل نهائي، مما يؤكد إستمرار الحاجة إلى البحث والدراسة في هذا المجال.

أهمية الدراسة:

تتجلى أهداف دراسة أحكام المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري في بيان الإطار القانوني الذي ينظم حوادث التصادم بين السفن، وتحديد الأساس القانوني لقيام المسؤولية المدنية الناشئة عنها، مع توضيح أركان وشروط تحققها. كما تهدف الدراسة إلى إبراز أنواع الأضرار المترتبة عن التصادم البحري وكيفية التعويض عنها، إضافة إلى حالات توزيع المسؤولية أو الإعفاء منها وفقاً لأحكام القانون البحري. وتسعى كذلك إلى بيان موقف المشرع الجزائري من هذه الأحكام ومدى كفاية القواعد القانونية في حماية المتضررين وتحقيق العدالة البحرية.

أسباب اختيار الدراسة:

تعددت الدوافع والأسباب التي دفعتنا إلى إختيار هذا الموضوع، والتي تنقسم إلى أسباب موضوعية وأخرى ذاتية.

الأسباب الموضوعية:

تتمثل في الأهمية التي يكتسيها الموضوع في ظل التطور المتسارع للتجارة البحرية والنقل البحري، وما يترتب عن ذلك من ظهور إشكالات قانونية متعددة قد تؤثر على سلامة الملاحة البحرية واستقرارها، حيث قد يرجع التصادم إلى خطأ ربان السفينة أو أحد أفراد طاقمها نتيجة الإهمال أو مخالفة قواعد الملاحة البحرية، كما قد يكون بسبب السرعة المفرطة أو سوء المناورة وعدم إتخاذ الإحتياطات اللازمة لتفادي الخطر، إضافة إلى العوامل الطبيعية كالضباب و العواصف و التيارات البحرية، أو بسبب الأعطال التقنية ولعيوب التي تصيب السفينة، وقد يقع التصادم أيضا نتيجة قوة قاهرة أو حادث فجائي لا يمكن توقع أو دفعه.

الأسباب الذاتية:

تمثلت في ميولنا لدراسة مواضيع القانون البحري، وبالتحديد الحوادث البحرية نظرا لتوسع المواضيع التي تشملها.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة أحد أعقد المشكلات القانونية التي تتعكس على الملاحة البحرية والدور الذي تلعبه التشريعات البحرية في تحديد نطاق التصادم البحري ومعرفة الجهة التي لها مسؤولية الفصل في دعوى المسؤولية عن التصادم البحري.

الصعوبات التي واجهت الدراسة:

أثناء إعدادنا هذا البحث واجهتنا جملة من الصعوبات والعراقيل، كان من أبرزها نقص المراجع والدراسات السابقة، خاصة الجزائرية منها، بل ويمكن القول بندرتها في هذا المجال باعتبار أن الموضوع لا يزال من المواضيع غير المستهكة في المكتبة الوطنية. وقد إضطرنا ذلك إلى الإعتماد على مصادر ومراجع أجنبية، الأمر الذي استغرق من وقتنا وجهدا كبيرا.

كما واجهتنا صعوبة في الحصول على المعلومات والمعطيات اللازمة، لاسيما في ظل ضعف تعاون بعض المؤسسات مع الباحثين وعدم تقديم إجابات دقيقة عن التساؤلات المطروحة. ويضاف إلى ذلك قلة الحوادث المتعلقة بتصادم السفن في الجزائر، مما قلل من توفر التطبيقات العملية والدراسات الميدانية المرتبطة بالموضوع.

إشكالية الدراسة:

نظرا لما يطرحه موضوع المسؤولية الناشئة للتصادم البحري من مسائل وإشكالات قانونية، تهدف دراستنا إلى بيان الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري والمسؤوليات الناتجة عنه وتحديد الجهات المختصة قضائيا في دعوى التصادم البحري والتعويض في ظل القانون الجزائري، ومنه فإن الإشكالية التي تطرحها هذه الدراسة تتمثل فيما يلي:

إلى أي مدى تقوم المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري على توافر أركانها القانونية، وماهي الآثار المترتبة على قيامها وفق أحكام القانون البحري الجزائري؟

مناهج البحث:

لقد إتبعنا خلال هذه الدراسة المنهج التحليلي والوصفي، القائم على تفسير المعلومات وتحليلها من أجل الوصول إلى نتائج دقيقة حول موضوع الدراسة، هو المنهج الأنسب لمثل هذه الدراسة نظرا لطبيعة المعلومات التي يحتويها حيث قمنا بدراسة وتحليل نصوص الإتفاقيات الدولية والقانون البحري الدولي.

خطة الدراسة:

إتساقا مع منهجية البحث قمنا بتقسيم خطة الدراسة إلى فصلين، يتعلق الفصل الأول بأركان المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري وتطرقنا إلى ماهية التصادم البحري مفهوم وصور وشروط التصادم البحري (المبحث الأول)

ركن الخطأ في المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري (المبحث الثاني)

ركن الضرر في المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري (المبحث الثالث)

العلاقة السببية بين الخطأ والضرر (المبحث الرابع)

أما الفصل الثاني تطرقنا فيه إلى الجانب الإجرائي للمسؤولية التي تتمحور حول أطراف الدعوى والجهة المختصة بنظر الدعوى ودور التحكيم في حل النزاعات (المبحث الأول)

التعويض عن لأضرار الناتجة عن التصادم البحري (المبحث الثاني)

تحديات المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري في ظل إعتقاد التسيير الذاتي للسفن (المبحث الثالث)

الفصل الأول:

أركان المسؤولية المدنية

الناشئة عن التصادم

البحري

الفصل الأول: أركان المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري

تعد حوادث التصادم البحري من أخطر الحوادث التي تقع في الملاحة البحرية، لما يترتب عليها من أضرار جسيمة تمس السفن والأشخاص والبضائع، وقد تمتد أثارها إلى البيئة البحرية والإقتصاد البحري ومن هنا برزت أهمية تحديد المسؤولية القانونية عن هذه الحوادث خاصة في ظل تزايد حركة النقل البحري وتشابك المصالح التجارية بين الدول.

وعليه نتطرق في هذا الفصل:

الإطار المفاهيمي للتصادم البحري (المبحث الأول)

ركن الخطأ في المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري (المبحث الثاني)

ركن الضرر في المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري (المبحث الثالث)

العلاقة السببية بين الخطأ والضرر (المبحث الرابع)

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للتصادم البحري.¹

التصادم البحري يعتبر من أكثر الحوادث شيوعا وأخطرها، لما ينجر عنه خسائر مادية وبشرية لا سيما البيئة البحرية خاصة إذا نتج عن التصادم تسرب لمواد سامة أو بترولية منقولة بحرا فعلى ضوء كل هذا لزاما علينا تحديد:

مفهوم التصادم البحري (المطلب الأول).

أسباب التصادم البحري (المطلب الثاني).

شروط التصادم البحري (المطلب الثالث).

¹ حسان سعاد ، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والإتفاقيات الدولية للتصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، تخصص القانون البحري والنقل ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بالقايد ، تلمسان ، الجزائر، سنة 2018-2019، ص14.

المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري.

عالج كل من الفقه والإتفاقيات الدولية ذات الصلة بالتصادم البحري وأيضاً التشريع البحري الجزائري مفهوم التصادم البحري من زوايا مختلفة إختلفت وجهات النظر بشأنها باختلاف المكان الذي يقع فيه التصادم تارة، وصفة المنشأة المتصادمة تارة أخرى مع ضرورة توافر مجموعة أخرى من الشروط لإعتبار الحادث البحري تصادماً، وبناء على ذلك سنتناول في هذا المطلب تعريف التصادم البحري لغة (الفرع الأول) وتعريف التصادم البحري قانوناً (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التصادم البحري لغة:

كلمة تصادم جاءت من الفعل صدم أو صدمه أي دفعه وضربه بجسده، يقال صرعه بصدمة أي بدفعة واحدة، والصدم مصدر وأصله ضرب الشيء الصلب بمثله، ويستفاد من ذلك أن التصادم البحري هو التضارب والإحتكاك بين أجسام المنشأة العائمة وبمعنى آخر هو الإرتطام المادي بين جسمين عائمين.¹

الفرع الثاني: تعريف التصادم البحري قانوناً

نظراً لما ينطوي عليه التصادم البحري من خطورة وما قد تترتب عنه من أضرار مادية بشرية جسيمة، فقد إهتمت الهيئات الدولية بتنظيمه ووضع تعريف دقيق له، وأسفرت المؤتمرات الدولية عن إبرام عدة إتفاقيات تناولت أحكام التصادم البحري، ومن أبرزها إتفاقية بروكسل لسنة 1910 التي وضعت تعريفاً للتصادم البحري، كما سعى المشرع الجزائري بدوره إلى تحديد مفهومه.

عرفت إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري الموقعة بتاريخ 23 سبتمبر 1910 التصادم البحري باعتباره الحادث الذي يقع بين سفينتين بحريتين

¹ بطرس، محيط المحيط قاموس مطول للغة العربية، مكتبة لبنان، بيروت، 1983، ص504.

أو بين سفينة بحرية ومركب الملاحة الداخلية، بصرف النظر عن مكان وقوعه وقد شكلت هذه الإتفاقية خطوة مهمة نحو توحيد الأحكام القانونية المنظمة للتصادم البحري على المستوى الدولي.

كما أوضحت الإتفاقية أن وصف التصادم البحري يقتصر على الحوادث التي تكون إحدى وسائل الملاحة البحرية طرفاً فيها سواء وقع التصادم في البحار أو في المياه الداخلية أو الإقليمية وعليه فإن اصطدام سفينة بحرية بأجسام عائمة أو بحطام سفينة أخرى لا يعد تصادماً بحرياً بالمعنى المقصود في الإتفاقية ما لم يكن الطرف الآخر سفينة أو مركباً للملاحة البحرية الداخلية.

ومن خلال هذا التعريف نتوصل أن المعاهدة حسمت الجدل الفقهي المتعلق بمعيار إعتبار الحادث تصادماً بحرياً، إذ إعتمدت على طبيعة الوسيلة البحرية المشتركة في الحادث دون الإعتداد بمكان وقوع التصادم.¹

حيث عرف المشرع الجزائري التصادم البحري بأنه يعد تصادم سفن البحار كل إرتطام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم.²

ويلاحظ، أن المشرع الجزائري قد إنفرد بوضع تعريف أكثر وضوحاً ودقة للتصادم البحري مقارنة بما جاءت به إتفاقية بروكسل وبعض التشريعات الأخرى التي لحقت بعبارة وقوع تصادم دون تحديد المقصود بهذا المفهوم.

حيث إعتبر المشرع الجزائري في حكم التصادم ما تلحقه سفينة من خسائر نتيجة تنفيذ وإهمال ومناورة حتى وإن لم يحصل إرتطام بصفة مباشرة.³

¹ إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري الموقعة بتاريخ 23 سبتمبر 1910 للتصادم البحري.

² لمادة 273 من الأمر رقم 76-80 ، الصادر بالجريدة الرسمية، العدد 29 لسنة 1977، المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم.

³ المادة 274 القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم.

إعتبر المشرع الجزائري التصادم بأنه "يعد تصادم سفن في البحار كل إرتطام مادي بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، أن المشرع إعتد معيار السفينة أو المنشأة البحرية لإعتبار الواقعة تصادما بحريا، بحيث يكفي أن تكون إحدى وسائل الملاحة سفينة بحرية حتى تخضع الواقعة لأحكام التصادم البحري، دون الإعتداد بالمكان الذي وقع فيه الحادث، سواء في المياه الإقليمية أو أعالي البحار.¹

كما يتميز هذا التعريف باتساع نطاقه، إذ يشمل كل حادث تتصادم السفينة البحرية طرفا فيه، ويترتب عن ذلك إخضاع الأضرار التي تصيب الأشخاص والأشياء الموجودة على متن السفينة للقواعد العامة القانونية المنظمة للتصادم البحري، بعض النظر عن طبيعة المياه التي وقع فيها الحادث، وهو ما ينسجم مع الإتجاه الذي كرسه إتفاقية بروكسل.

بعدما تطرقنا لتعريف اللغوي والقانوني للتصادم البحري، يمكن القول بأنه من الضروري معرفة أسباب التصادم وذلك فيما يلي:

المطلب الثاني: أسباب التصادم البحري

تظهر صور التصادم عندما يقع الخطأ الذي يعد السبب الرئيسي في معظم الحوادث البحرية، إذ تتعلق أغلب الأحكام القضائية المنشورة بهذا النوع من التصادم. وتختلف النتائج تبعا لما إذا كان الخطأ فرديا أو مشتركا. ووفقا لمعاهدة بروكسل سنة 1910 إستخدمت تعبير "خطأ السفينة". ويقصد "بخطأ السفينة كل خطأ يصدر عن أحد الأشخاص المسؤولين عن قيادة السفينة أو إدارتها أو صيانتها. وغالبا ما يكون مرتكب الخطأ مجهولا ويكتفى بمعرفة أنه أحد أفراد الطاقم وبالتالي لا تقام قرينة ضد سفينة معينة.

وبناء على ذلك سنتناول في هذا المطلب الإخلال بالإلتزام بالطريق الواجب إتباعه (الفرع الأول)، الإخلال بالإلتزام بالسرعة الآمنة (الفرع الثاني)، الإخلال بالإلتزام بإظهار الأنوار (الفرع الثالث)، الإخلال بالإلتزام بإطلاق الإشارات الضوئية والصوتية (الفرع الرابع).

¹ المادة 273 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

1- الفرع الأول: الإخلال بالالتزام بالطريق الواجب اتباعه

يتعين على السفن أثناء الإبحار الالتزام بقواعد السير في البحر لتقادي خطر التصادم وتنص الفقرة 1 من قواعد منع التصادم على أنه: " عندما تتقابل سفينتان مسيرتان آليا على خطوط سير عكسية بحيث ينجم على ذلك خطر التصادم، يجب على كل منهما أن تغير خط سيرها إلى اليمين بحيث تمر كل منهما على الجانب الأيسر للسفينة الأخرى " ¹

كما نصت القاعدة من القواعد ذاتها على أنه " عندما يتقاطع خط سير سفينتين اليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم يجب على السفينة التي تكون الأخرى على جانبها الأيمن أن تخلي الطريق وأن تتجنب قطع سير السفينة الأخرى " ².

وتتطبق قاعدة السير على اليمين كذلك على سفن الصيد وعلى حالات التصادم التي تقع في الموانئ، ما لم توجد قاعدة محلية خاصة تخالف ذلك . أما إذا كانت السفن تسير في مسارات متوازية فإن قاعدة السير على اليمين لا تطبق طالما أن كل سفينة تحافظ على خط سيرها.

وفيما يتعلق بالملاحة داخل القنوات الضيقة قد نصت القاعدة من قواعد منع التصادم توضيحا للجانب الذي يجب على السفينة أن تتخذه عند المرور في القنوات الضيقة فنصت على أنه: "يجب على كل سفينة تسير في قناة أو ممر ملاحي ضيق أن تسير بالقرب من الحد الخارجي للقناة أو الممر الملاحي على جانبها الأيمن كلما كان ذلك مأمونا عمليا " ³

¹ القاعدة رقم 14 من المعاهدة الدولية الأساسية التي تد "قواعد المرور " في عرض البحر لمنع الحوادث البحرية، اعتمدها المنظمة البحرية الدولية (imo) في 20 أكتوبر 1972 ودخلت حيز التنفيذ في يوليو 1977.

² القاعدة 15 اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972.

³ القاعدة 09 اتفاقية 1972 الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972.

الفرع الثاني: الإخلال بالالتزام بالسرعة الآمنة¹

تعد السرعة من العناصر التي قد تشكل خطأ ملاحيا فالسفينة تعتبر مخطئة إذا كانت سرعتها مفرطة أو غير ملائمة للظروف، حتى لو كانت تستخدم كامل قدرتها الميكانيكية. وتعد السرعة الزائدة أكثر خطورة في حالات ضعف الرؤية بسبب الضباب أو عند الاقتراب من الموانئ ، وتتعلق القاعدة من قواعد منع التصادم على ضرورة إلتزام السفن بسرعة آمنة (safe speed) تمكنها من إتخاذ الإجراءات المناسبة لتجنب التصادم، وقد حددت هذه القاعدة عدد من العوامل التي يجب مراعاتها عند تحديد السرعة الآمنة ، ومنها حالة الرؤية وكثافة حركة المرور البحري بما في ذلك تجمعات سفن الصيد أو غيرها من السفن إضافة إلى قدرة السفينة على المناورة والتوقف ضمن المسافة اللازمة في الظروف السائدة وتأثير الرياح والبحر والتيارات المائية ومدى القرب من الأخطار الملاحية، وهناك عوامل إضافية تناولتها هذه القاعدة وهي خصائص ومدى كفاءة وحدود جهاز الرادار ، وتأثير حالات البحر والطقس على دقة الكشف وإحتمال وجود مصادر تشويش ، إضافة إلى مدى قدرة الرادار على إكتشاف الأهداف الصغيرة أو العوائق العائمة أو كتل الثلج على مسافات كافية.

وقد وقع تصادم بين السفينتين C. Appollo ضد Sanshin Victory يوم 21 يوليو 1987 حيث أثبتت التحقيقات كلا من السفينتين أخفقتا في الإلتزام بقواعد منع التصادم وذلك على النحو التالي:

لم تتحرك أي من السفينتين بسرعة آمنة وفقا لما نصت الإتفاقية التي تهدف إلى تمكين السفينة من التوقف في الوقت المناسب وعلى مسافة كافية، أخفقت كل من السفينتين عن إتخاذ إجراءات فعالة لتفادي التصادم مثل إيقاف الآلات أو إجراء تعديل جوهري في خط السير وهوما يشكل مخالفة للقاعدة رقم 08.

كذلك تم الإبحار بسرعة غير مناسبة مع عدم توخي الحذر الكافي أثناء ضعف الرؤية الأمر الذي يعد مخالفة للقاعدة 19 حيث حكمت محكمة الأدميرالية بلندن باعتبار كلا من

¹ القاعدة 06 إتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972.

السفينين مخطئتين في تطبيق قواعد منع التصادم وأن نسبة خطأ السفينة C.Appollo والسفينة Sanshin Victory 45%.

الفرع الثالث: الإخلال بالتزام إظهار الأنوار¹

تضمنت القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972، تحديد الأنوار التي يتعين على السفن إظهارها سواء على الصواري أو الجانب أو المؤخرة وقد نظمت هذه القواعد أنوار السفن الآلية أثناء الإبحار، والسفن الآلية التي تقوم بعملية القطر أو الدفع والسفن الشراعية، وسفن الصيد، والسفن الغير القادرة على المناورة أو المقيدة بقدرتها على المناورة والسفن المقيدة بغاطسها، وسفن الإرشاد، والسفن الراسية أو الجانحة، والطائرات المائية.

ويستفاد من هذه القواعد أن الأنوار تختلف بحسب نوع السفينة وحالتها، سواء كانت آلية أو شراعية أو سفينة صيد أو قاطرة أو غير ذلك. كما يتعين على بعض السفن مثل سفن الإرشاد وسفن الصيد، اظهار أنوار خاصة عند قيامها بعملياتها.

وقد أجازت قواعد منع التصادم لسنة 1960 إظهار أنوار خاصة بالسفن الحربية، ثم أجازت القواعد الجديدة لسنة 1972 لحكومات الدول وضع قواعد خاصة بمواقع الأنوار أو أشكالها أو إشارات الصوتية بالنسبة للسفن الحربية والسفن العاملة في قوافل أو سفن الصيد.²

على أن هذه الأنوار الخاصة التي تضعها الدول لا يجوز أن تكون في مواقع قد تسبب إلتباسا أو تتعارض مع الأنوار أو الإشارات المنصوص عليها في القواعد الدولية، وخاصة السفن القصيرة التي لا تكون مزودة بالأدوات المطلوبة.

¹ القواعد من 20 إلى 31 اتفاقية الأنظمة الدولية 1972.

² القاعدة 13 قواعد منع التصادم 1960.

الفرع الرابع: الإخلال بالتزام إطلاق الإشارات الصوتية والصوتية

خصصت هذه الإشارات للاستخدام عند انتشار الضباب أو في حالات ضعف الرؤية التي يصعب معها رؤية السفن لبعضها البعض الأمر الذي يحد من القدرة على الملاحة ويزيد من احتمال وقوع التصادم، لذلك تفرض قواعد منع التصادم مجموعة من الإلتزامات على السفن لمواجهة هذه الظروف ومن أهمها تزويد السفن بالأدوات اللازمة لإطلاق نغمات صوتية محددة، تستخدم لبيان حالة السفينة سواء كانت سائرة أو متوقفة، أو مقيدة بقدرتها على المناورة، أو منشغلة بالصيد. ولا يقتصر استخدام الإشارات الصوتية على حالات الرؤية المحدودة، بل تستعمل أيضا عند وضوح الرؤية فعندما ترى السفن بعضها بالعين المجردة وترغب إحداها في تغيير مسارها فإنها تطلق إشارات صوتية محددة فإذا أرادت تغيير إتجاهها إلى اليمين تطلق صفارة قصيرة واحدة، أما إذا أرادت تغيير مسارها إلى اليسار فتطلق صفارتين قصيرتين، وهكذا بحسب طبيعة المناورة المطلوبة.¹

كما تستخدم الإشارات الصوتية لتلبية متطلبات القواعد المحلية في الموانئ Local Rules وكذلك عندما تحاول إحدى السفن تجاوز سفينة أخرى أمامها في قناة أو ممر ملاحي، سواء من جهة اليمين أو اليسار، حيث تطلق إشارات محددة نصت عليها قواعد منع التصادم، وقد تستعمل هذه النغمات أيضا لتحديد السفن المجاورة عندما يكون هناك شك في نوايا إحدى السفن أو في قيامها بالمناورة المطلوبة وفقا لما تقتضيه القواعد القانونية.

المطلب الثالث: شروط التصادم البحري

إذا كان التصادم البحري يقصد به وقوع إحتكاك مباشر ومادي بين منشأتين بحريتين، بحيث تكون إحداها على الأقل سفينة بحرية، فإن تطبيق قواعد وأحكام التصادم البحري سواء وفق التشريعات الوطنية أو اتفاقية بروكسل لسنة 1910 يقتضي توافر شرطين أساسيين الأول أن يقع الحادث بين منشأتين عائمتين تكون إحداها سفينة بحرية، والثاني يحدث إرتطام بين العائمتين يؤدي إلى حدوث إضطرابا إحدى المنشأتين.

¹ القواعد 31، 20 اتفاقية الأنظمة الدولية 1972.

وعليه سنتطرق في هذا المطلب إلى:

أن يقع التصادم بين منشأتين عائمتين إحداهما على الأقل سفينة (الفرع الأول)، وقوع إرتطام بين منشأتين بحريتين (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أن يقع التصادم بين منشأتين عائمتين إحداهما على الأقل سفينة بحرية

لا يكفي لقيام التصادم البحري مجرد حدوث إصطدام بين منشأتين عائمتين، بل يشترط أن تكون إحداهما على الأقل سفينة بحرية.¹

وعليه، فإن الركن الأساسي لإعتبار الواقعة تصادما بحريا يتمثل في وقوع إرتطام بين سفينتين أو أكثر، أو بين مركب من مراكب الملاحة الداخلية فيما بينها، وكذلك التصادم الذي يقع بين حطام سفينة وسفينة أخرى.

كما لا تعد من قبيل التصادمات البحرية الحالات التي تصطدم فيها السفن بالمنشآت الثابتة، مثل الأرصفة والجسور والرافعات والمناورات والسدود وغيرها من المنشآت التي لا تتمتع بصفة العائمة البحرية.

غير أن المشرع الجزائري خالف هذا الإتجاه، على إعتبار الإرتطام الواقع بين سفينة بحرية ومنشأة ثابتة تصادما بحريا يخضع للأحكام الخاصة بالتصادم البحري.²

الفرع الثاني: وقوع إرتطام بين منشأتين بحريتين

يتحقق التصادم عادة بوجود إرتطام مادي بين سفينتين أو بين سفينة ومنشأة عائمة ويعد هذا الشرط من أهم عناصر قيام التصادم. وقد نص المشرع الجزائري على ضرورة وجود إصطدام أو إرتطام بدرجة معينة من القوة، سواء كان قويا أو مجرد إحتكاك بسيط.

¹ المادة 01 اتفاقية بروكسل 1910.

² بن ددوش سيد أحمد، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري و اتفاقيتي بروكسل 1910 1952 مجلة الدراسات الحقوقية المجلد 8، العدد 4، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان الجزائر، ماي 2021 ص ص 230، 231 .

غير أن حصر مفهوم التصادم البحري في التلامس المادي فقط قد يؤدي إلى إستبعاد بعض الأضرار التي تتسبب فيها السفينة نتيجة الإهمال أو مخالفة قواعد الأمن والسلامة البحرية، رغم عدم وقوع إصطدام مباشر.

ولهذا جاءت إتفاقية بروكسل لسنة 1910، الأثر الإيجابي من خلال نصها: "تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو عدم إتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم".

ومن خلال ذلك يتضح أن وقوع الإرتطام المادي بين السفينتين ليس شرطاً أساسياً دائماً، إذ يمكن إعتبار التصادم قائماً حكماً حتى دون تلامس مباشر، نتج الضرر عن حركة خطيرة أو مخالفة لقواعد الملاحة البحرية.

كما تبني المشرع الجزائري في تشريعه البحري: "وتشبه تصادم السفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعات القواعد مع عدم حصول إصطدام أو إرتطام بصفة مباشرة". حيث إعتبر في حكم التصادم البحري كل ضرر تسببت فيه سفينة لأخرى أو للأشخاص أو للأشياء الموجودة عليها نتيجة خطأ في المناورة ومخالفة قواعد الملاحة، حتى وأن لم يحدث إصطدام مباشر بين السفينتين.¹

المبحث الثاني: ركن الخطأ في المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري

تتعدد الأسباب التي تؤدي إلى وقوع التصادم البحري، كما أن تحديد المسؤولية عنه يرتبط أساساً بمدى وجود الخطأ. فقد ينشأ التصادم نتيجة خطأ مشترك بين هاتين المنشأتين كما قد يقع التصادم بسبب قوة قاهرة يستبعد فيها الخطأ لأي من المنشأتين، وقد يظل سبب الحادث مجهولاً لعدم إمكانية إثبات وقوعه.

¹ المادة 2/274 القانون الجزائري المعدل و المتمم.

ويميز التقنين البحري الجزائري بين ثلاثة أنواع من التصادم البحري مما يجدر عرض كل نوع على حدى. وبناء على ذلك سنتناول في هذا المبحث التصادم القهري والمشكوك في سببه (المطلب الأول)، التصادم الناشئ عن الخطأ من جانب واحد (المطلب الثاني) والتصادم الناشئ عن خطأ مشترك (المطلب الثالث).

المطلب الأول: التصادم القهري والمشكوك في سببه

يثير التصادم القهري أو المشكوك في سببه العديد من الإشكالات القانونية، خاصة فيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الأضرار البحرية الناجمة عنه، أو في ظروف غامضة يتعذر معها تحديد المتسبب الحقيقي في الحادث، الأمر الذي يستوجب بيان الأحكام القانونية المنظمة لهذه الصور من التصادم، وبناء على ذلك سنتناول في هذا المطلب التصادم القهري أو الحتمي (الفرع الأول)، التصادم بخطأ إحدى السفن (الفرع الثاني)، التصادم بخطأ مشترك (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التصادم القهري أو الحتمي

يعد التصادم عرضيا عندما يقع نتيجة حادث لا يمكن توقعه أو دفعه، ويكون خارجا عن إرادة كل من السفن المعنية، دون أن يكون لكل منهما دور في وقوعه. كما يعتبر كذلك إذا كان سببه قوة القاهرة لا يمكن التحكم فيها، حيث نص المشرع الجزائري على أنه: "إذا كان التصادم قهريا أو يسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم"¹.

وعلى مدعي حالة القاهرة إثباتها وإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ، وأنه إتخذ كل التدابير والإحتياطات التي تطلبها ظروف الحال، وفي الغالب تحدث القوة القاهرة في الموانئ والمراسي نتيجة عاصفة قوية تؤدي على قطع الحبال التي تربط السفينة بالرصيف واقتلاع

¹ المادة 281، قانون بحري جزائري المعدل والمتمم.

مرساها، ومن إستقراء الأحكام القضائية نجدها تعتبر القوة القاهرة والإحتياطات التي تتخذها السفن والإرتفاع المفاجئ للماء في الميناء أو الضباب تصادما قهريا.¹

ومن أمثلة على ذلك العواصف الشديدة، سوء الأحوال الجوية، تسرب المياه في السفينة... إلخ وفي هذه الحالات لا ترتب المسؤولية عن أي طرف لعدم إمكانية نسبة الخطأ إلى أحد.²

الفرع الثاني: التصادم المشكوك في سببه

ويقصد به الحالة التي لا يمكن تحديد السبب الحقيقي للتصادم ولا يمكن إثبات الخطأ عن أي من السفن وبالتالي، لا تقوم مسؤولية أي طرف نظرا لعدم إمكانية الفاعل أو سبب الحادث ، وقد جمع المشرع الجزائري بين التصادم القهري والتصادم المشتبه به وطبق عليهما نفس الحكم حيث نص المشرع الجزائري على أنه إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث تحمل الأضرار من تعرض التصادم بدون تميز الحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم ويسري هذا الحكم لا محل لإفتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار.³

يفترض أن كل سفينة تدار بواسطة ربان وطاقم مؤهلين، وقد قاموا بواجباتهم على الوجه المطلوب. ومع ذلك، إذا تعدر إثبات وجود خطأ من أي من السفن، فإن التصادم ينسب إلى سبب مجهول.

وتقوم القاعدة العامة في هذا النوع من التصادم على عدم قيام المسؤولية، بحيث يتحمل كل طرف الخسائر التي لحقت به. بمعنى أن كل سفينة تتحمل ما أصابها من أضرار، دون أن يكون لها حق الرجوع على السفينة الأخرى للمطالبة بالتعويض.

¹ أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 44.

² محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ط 4، القاهرة، مصر، 1993، ص 608.

³ المادتين 282 - 283 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

ويضل هذا الحكم قائماً حتى في الحالات التي يكون فيها إحدى السفن متوقفة أو راسية وقت وقوع التصادم، إذ أن مجرد وقوع الحادث لا يكفي لإثبات الخطأ، بل يجب إقامة الدليل عليه وهو ما يتعذر في مثل هذه الظروف مما يؤدي إلى إنتفاء المسؤولية.¹

المطلب الثاني: التصادم بخطأ إحدى السفن

يقصد بهذا النوع من التصادم الحالة التي يكون فيها الحادث ناتجا عن خطأ صادر من إحدى السفينين دون الأخرى، وقد نظم المشرع الجزائري هذا النوع من التصادم حيث أقرت بأن السفينة المتسببة في الخطأ تتحمل مسؤولية تعويض الأضرار الناجمة عن الحادث وتشمل هذه الأضرار ما يلحق بالسفينة المتضررة أو بالبضائع المشحونة أو بالركاب.

ويعود الخطأ في هذه الحالة غالبا إلى مخالفة الربان لقواعد الملاحة البحرية الدولية الخاصة بمنع التصادم، مثل عدم إفساح الطريق للسفينة التي لها أولوية المرور، أو عدم إستعمال أضواء الملاحة أثناء الليل، أو التقصير في المراقبة البحرية، أو عدم تخفيض السرعة عند سوء الأحوال الجوية وضعف الرؤية.

كما قد ينسب الخطأ إلى المجهز، إذا سمح بإبحار سفينة غير صالحة للملاحة، أو غير مجهزة بالوسائل الضرورية للسلامة، أو بطاقم غير مؤهل وفق المعايير المطلوبة. ويقع على عاتق المدعي إثبات الخطأ بجميع وسائل الإثبات الممكنة، كالتقارير البحرية، ودفاتر السفينة، والإستعانة بأهل الخبرة المختصين في المجال البحري.²

وأیضا، تتناول معاهدة بروكسل بأنه إذا وقع التصادم بخطأ إحدى السفينتين وجب تعويض الضرر على من إرتكب الخطأ. والمقصود بالخطأ هنا هو الخطأ الفعلي الذي يجب إثباته إذ لا يفترض وجوده تلقائيا. إذ أن المعاهدة تقرر بأنه ليست هناك قرائن قانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية. لذلك، لا مجال لتطبيق قواعد

¹ فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة الفكر، العدد 12، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة 2015، ص 173.

² فراح عز الدين، المرجع نفسه، ص 174.

مسؤولية حارس الأشياء المنصوص عليها في القانون المدني، لأن المسؤولية في هذا المجال تقوم على أساس الخطأ المفترض.¹

كما يلاحظ أن الحديث عن خطأ السفينة هو من باب المجاز، إذ لا يمكن نسبة الخطأ إلى السفينة ذاتها، والمقصود الحقيقي هو خطأ يرتكبه إما مجهزة السفينة أو أحد تابعيه البريين أو البحريين.

وغالبا ما يتمثل خطأ المجهز في التقصير في تجهيز السفينة أو صيانتها، في حين أن خطأ الربان أو البحارة قد يتخذ صورتين.²

تتمثل الصورة 1 للخطأ في مخالفة القواعد الدولية أو المحلية المنظمة لمنع التصادم في البحار، كعدم الالتزام بالإشارات والأضواء المقررة أو إهمال إطلاق الإشارات الصوتية اللازمة، أو عدم إتباع قاعدة السير على اليمين عند تقابل سفينتين. ويعد التصادم في هذه الحالة نتيجة خطأ إذا أخل ربان إحدى السفينتين بهذه القواعد. ومع ذلك، إذا إلزم ربان إحداهما بإصدار الإشارات الواجبة لتحديد السفينة الأخرى ولم يقوم ربان السفينة الثانية بأي إجراء لتفادي التصادم، فيكون ربان هذه السفينة مسؤولا عن التصادم.

أما الصورة 2، فتتمثل في الإهمال في إتخاذ الاحتياطات اللازمة في الظروف الإستثنائية سواء بالفعل أو بالإمتناع عنه، بالمخالفة لما تفرضه الخبرة البحرية والعناية الواجبة. وتطبيقا لذلك أحكام ربط السفينة الراسية، مما يؤدي إلى تحركها نتيجة تأثير المياه عند مرور سفينة أخرى، تتحمل السفينة غير المؤمنة جيدا المسؤولية الكاملة عن الحادث دون أن ينسب أي خطأ إلى السفينة التي مرت بالقرب منه طالما لم تصطدم بها.³

وعند ثبوت أن التصادم وقع بسبب خطأ إحدى السفينتين فإن هذه السفينة تتحمل مسؤولية جميع الأضرار التي لحقت بالسفينة الأخرى أو بما عليها، كما أن رفع الدعوى ضد السفينة المخطئة لا يمنع مجهزة السفينة المضرومة من مطالبة المؤمن على هذه السفينة

¹ المادة 03 معاهدة بروكسل حول التصادم البحري لسنة 1910.

² محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 609.

³ محمود سمير الشرقاوي، المرجع نفسه، ص 610.

بتعويض التأمين، بل إن المؤمن الذي يقوم بدفع التعويض يحل محل المجهز في حقوقه بقدر ما دفعه، ويكون له الرجوع على مجهز السفينة المخطئة.

ويقع إثبات الخطأ على من يدعيه، وله أن يثبت ذلك بكل وسائل الإثبات، مثل الاستعانة بدفتر يومية السفينة أو التقارير البحرية أو شهادة الشهود باعتبار أن الواقعة محل النزاع ذات طبيعة مادية. كما يجوز للمحكمة أن تستعين بخبير لتحديد أسباب التصادم وتقدير الأضرار المترتبة عليه.¹

المطلب الثالث: التصادم بخطأ مشترك

يقصد بهذا النوع من التصادم ذلك الذي يحدث نتيجة خطأ صادر على أحد أجهزة السفينة أو عن طاقمها في كلتا السفينتين المتصادمتين وقد نص الشرع الجزائري² على أنه إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأضرار التي إرتكبتها كل منها. وفي حالة الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينهما بالتساوي، وهذا ما وضحته الفقرة 2 من نفس المادة.³

وأيضاً، نصت معاهدة بروكسل أنه في حالة الخطأ المشترك، تتحمل كل سفينة المسؤولية بنسبة جسامه الخطأ الذي إرتكبته. وهذه القاعدة ماهي إلا تطبيق للقواعد العامة في تحديد المسؤولية.⁴

طبقاً للفقرة 1 من المعاهدة، إذا كانت الظروف لا تتيح تحديد نسبة جسامه الأخطاء أو إذا تبين أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسؤولية بالتساوي.

ومع ذلك، تقرر 2 من نفس المادة، فتتص على الأضرار التي تلحق بالسفن أو البضائع أو الممتلكات الموجودة على متنها تتحملها السفن المخطئة وفق النسب المحددة في الفقرة 1،

¹ محمود سمير الشرقاوي، المرجع نفسه، ص 611.

² المادة 287 فقرة 1 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

³ فراح عز الدين، المرجع السابق، ص 175.

⁴ المادة 04 فقرة 1 معاهدة بروكسل 1910.

دون تضامن فيها بينها إتجاه الغير. وبناء على ذلك يحق للمتضرر فيما يتعلق بالأضرار المادية بتوزيع مطالبته بين المسؤولين عن الخطأ وذلك وفقاً للقواعد العامة التي تنظم كيفية تقاسم المسؤولية عند مواجهة الغير.¹

غير أن الفقرة 3 من المعاهدة تقرر مبدأ التضامن بين المسؤولين عن التصادم فيما يخص الأضرار البدنية. وبموجب ذلك، إذا قام أحد المسؤولين بدفع تعويض يفوق حصته التي كان ينبغي تحملها، فإنه يملك الحق في الرجوع على باقي المسؤولين لإستيراد الفرق وذلك وفقاً لما تحدده الفقرة 1 من نفس المادة.²

المبحث الثالث: ركن الضرر في المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

يعد الضرر الناشئ عن التصادم البحري من أهم الأركان التي تقوم عليها المسؤولية المدنية عن التصادم البحري، إذ يترتب على وقوع التصادم إحداث خسائر مادية أو بشرية تمس السفن أو البضائع أو الأشخاص الموجودين على متنها، وسنتطرق في هذا المبحث: تعريف الضرر (المطلب الأول)، أنواع الضرر (المطلب الثاني) .

المطلب الأول: تعريف الضرر

لا يكفي لقيام المسؤولية التقصيرية في التصادم حدوث الفعل فقط، فربما يحدث تصادم دون تحقق أي ضرر كنتيجة له، وهنا تنتفي المسؤولية لهذا لا بد من حدوث الضرر، وعليه يشترط لقيام المسؤولية عن التصادم البحري أن يحدث ضرراً للغير، وهو الضرر الذي يصيب مال المضرور أو نفسه أو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه، أو مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة ذات قيمة مالية أو لم تكن، وقد يكون الضرر مادياً يصيب المضرور في جسمه أو في ماله وهو الأكثر شيوعاً، وقد يكون أدبياً يصيبه في شعوره وعاطفته وكرامته.³

¹ المادة 04 الفقرة 2 معاهدة بروكسل 1910.

² معاهدة بروكسل 1910.

³ حسان سعاد، المرجع السابق، ص 81.

المطلب الثاني: أنواع الضرر الناشئ عن التصادم البحري

يترتب عن التصادم البحري أضرار متعددة تمس السفن أو الأشخاص أو البضائع، وتختلف هذه الأضرار بحسب طبيعة الحادث والدرجة جسامته. لذلك حرص المشرع البحري على تنظيم الأحكام المتعلقة بالأضرار الناشئة على التصادم البحري، مع بيان أنواعها.

الضرر المباشر (الفرع الأول).

الضرر الغير مباشر (الفرع الثاني).

الضرر المادي (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الضرر المباشر

ويقصد بالضرر المباشر ذلك الضرر الذي يكون نتيجة طبيعية وفورية للتصادم البحري دون تدخل سبب أجنبي يفصل بين الحادث والضرر. أي أن العلاقة بين التصادم والضرر واضحة ومتصلة ومباشرة.

والضرر الواقع فعلا هو الضرر الذي تحققت أسبابه وظهرت آثاره بصورة مؤكدة، فلا يثور بشأنه أي شك.¹

ومن أمثلة على ذلك:

تحطم جزء من السفينة بسبب الإصطدام، تلف البضائع الموجودة على متن السفينة غرق السفينة بسبب قوة التصادم، ويعد الضرر المباشر قابلا للتعويض متى ثبتت العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

الفرع الثاني: الضرر الغير المباشر:

أما الضرر الغير المباشر فهو الضرر الذي لا ينتج عن التصادم بصورة فورية، وإنما يتحقق نتيجة أسباب أو عوامل لاحقة تتوسط بين الحادث والنتيجة الضارة. وغالبا لا يكون

¹ فرحات حميد، العمل المستحق للتعويض "المسؤولية التقديرية" كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2022-2023، ص 29.

الضرر الغير المباشر محل تعويض إلا إذا كان متوقعا وثابت الصلة بالتصادم البحري، لأن القضاء يشترط وجود علاقة سببية واضحة بين الحادث والضرر المطالب به.¹

الفرع الثالث: الضرر المادي

يعد الضرر المادي من أبرز الأضرار التي تترتب على التصادم البحري، ويقصد به كل خسارة تصيب الأموال أو الأشياء نتيجة وقوع تصادم بين السفن، ويظهر هذا الضرر بصورة واضحة في المجال البحري لما قد يترتب عن الحادث من تلف للسفن أو البضائع أو المعدات البحرية، ويجب توافر في الضرر المادي ثلاث شروط:

- الشرط الأول: الإخلال بحق مالي للمضروب أو مصلحة مالية

حيث يتحقق الضرر المادي إذا ترتب عليه المساس بحق مالي أو مصلحة مالية مشروعة للمضروب، سواء تعلق الامر بحقوق عينية كحق الملكية، أو بحقوق شخصية، أو حتى بمصالح مالية أخرى. ومن أمثلة ذلك إتلاف الأموال أو الممتلكات وتخريبها، وكذا الإصابات الجسدية التي يترتب عنها خسائر مالية كنفقات العلاج أو العجز عن العمل وفقدان الكسب. كما قد لا ينشأ الضرر عن المساس بمصلحة مالية للمضروب، بشرط أن تكون هذه المصلحة مشروعة ويحميها القانون²

- الشرط الثاني: أن يكون الضرر محققا

يشترط لقيام الضرر الموجب للتعويض أن يكون ضرا محققا، أي وقع فعلا في المستقبل أمرا مؤكدا. وقد إستقر القضاء على أن التعويض لا يمنح إلا إذا ترتب عن الفعل إخلال بمصلحة مالية للمضروب وكان الضرر محقق الوقوع.

¹فرحات حميد، المرجع نفسه، ص29.

² محمد صبري السعدي الواضح في شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام المسؤولية التقصيرية، الفعل المستحق للتعويض، دار الهدى عين مليلة - الجزائر ص 78.

ويتخذ الضرر المحقق الوقوع عدة صور، أولها الضرر الواقع، وهو الضرر الذي حدث بالفعل كإصابة شخص في حادث أو إتلاف أمواله نتيجة حريق. وثانيها الضرر المستقبلي المؤكد، وهو الذي لم يقع بعد لكن أسبابه تحققت وأصبح وقوعه حتمياً.

أما الضرر الإحتمالي فهو الضرر الذي لم يقع بعد ولا يوجد ما يؤكد وقوعه مستقبلاً من أمثله:

إحتمال إنهيار منزل بسبب خلل لم تتأكد آثاره بعد، ففي هذه الحالة يلتزم المسؤول بإصلاح الخلل فقط، ولا يستحق التعويض عن الضرر المحتمل إلا عند وقوعه بصورة فعلية.¹

- الشرط الثالث: ضرر قابل للتعويض²

يشترط لطلب التعويض أن يكون الضرر قد صاب الشخص المطالب به بصورة مباشرة أو شخصية، بحيث تتوفر له المصلحة القانونية في رفع دعوى المسؤولية، ويؤكد ذلك أن التعويض يهدف إلى جبر الخسارة المادية أو المعنوية التي لحقت بالمضرور نفسه، فلا يجوز للشخص المطالبة بالتعويض عن ضرر أصاب غيره، إلا إذا إنتقل إليه الحق قانوناً كحالة الورثة.

ولا يشترط أن يكون الفعل الضار قد مباشرة على طال التعويض، بل يكفي أن يمتد أثر الضرر إليه شخصياً. ومن التطبيقات القضائية على ذلك الحكم بتعويض والد الزوجة عن الضرر الذي أصابه نتيجة فقدان زوج إبنته ليلة الزفاف، باعتبار أن الضرر إنعكس عليه بصورة شخصية.

كما قد يتعلق الضرر بمصالح جماعية، كالأضرار التي تمس الأجزاء المشتركة للعمارات أو حقوق العمال أو المستهلكين، وهنا أجاز المشرع لبعض الهيئات والجمعيات الدفاع عن هذه المصالح المشتركة ورفع الدعاوى المتعلقة بها، مثل النقابات المهنية وجمعيات حماية المستهلك باعتبارها أكثر قدرة على حماية تلك الحقوق بصورة جماعية.

¹ محمد صبري السعدي، المرجع نفسه، ص 79.

² فرحات حميد، المرجع السابق، ص ص 29، 30.

المبحث الرابع: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

تعد العلاقة السببية بين الخطأ والضرر من أهم أركان المسؤولية المدنية، إذ لا يكفي لقيام المسؤولية مجرد وقوع خطأ وحده، بل يجب أن يترتب عنه ضرر يكون نتيجة مباشرة لهذا الخطأ فالعلاقة السببية تمثل الرابطة التي تصل بين الفعل الضار والنتيجة المترتبة عنه ومن خلالها يمكن إسناد المسؤولية إلى الشخص المتسبب في الضرر. وبناء على ذلك سنتناول في هذا المبحث إثبات العلاقة السببية (المطلب الأول)، إنقطاع العلاقة السببية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: إثبات العلاقة السببية

تُعد علاقة السببية شرطاً جوهرياً لقيام المسؤولية، إذ لا يكفي تحقق الخطأ ووقوع الضرر، بل يجب إثبات وجود رابطة مباشرة بينهما. ويُفترض مبدئياً أن الإدارة لا تسأل تجاه أي شخص إلا عن الأضرار التي تكون نتيجة مباشرة لخطئها أو لنشاطها، باعتبار أن هذا الخطأ أو النشاط هو السبب في إحداث الضرر.

وسنتطرق هنا إلى: تحديد مفهوم العلاقة السببية (الفرع الأول)، تطبيقات العلاقة السببية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تحديد مفهوم علاقة السببية

إن وجود رابطة سببية بين الخطأ والضرر، يُعد شرطاً أساسياً لقيام المسؤولية، سواء في القانون المدني أو الإداري ويستفاد هذا الشرط الذي يفيد بأن المسؤولية لا تقوم إلا إذا ترتب عن الفعل ضرر وكانت هناك علاقة سببية قائمة بينهما¹.

وإذا كان الفقه والقضاء متفقين على ضرورة توافر هذه الرابطة فإن الخلاف يثور حول كيفية تحديد السبب الذي أدى إلى حدوث الضرر خاصة في حالات تعدد الأسباب أو تعاقبها.

¹ المادة 124 الأمر 75/58 المتضمن القانون المدني.

أما إذا اجتمع خطأ الغير مع خطأ المدعى عليه، فإن ذلك يؤثر في مدى مسؤولية هذا الأخير.

أولاً: تعدد الأسباب¹

في حالة تعدد الأسباب التي تسهم في إحداث الضرر، ظهرت نظريتان أساسيتان :

1-نظرية تكافؤ الأسباب: تقوم على إعتبار جميع الأسباب التي ساهمت في إحداث الضرر متساوية في القيمة، طالما أن كل سبب منها كان ضرورياً لوقوع. النتيجة وبالتالي لا يُعتد بمدى قوة كل سبب أو أهميته، بل يكفي أن يكون قد ساهم في تحقق الضرر .

2-نظرية السبب المنتج السبب الكافي: تذهب إلى ضرورة التمييز بين الأسباب والأخذ فقط بالسبب الذي يُعد في المجرى العادي للأمور منتجاً للضرر .أي السبب الذي من عادة إحداث النتيجة دون غيره من الأسباب العرضية أو الثانوية.

وقد إنتقدت نظرية تكافؤ الأسباب لكونها توسع من نطاق المسؤولية بشكل مبالغ فيه إذ تُحمّل المسؤولية لأسباب قد تكون بعيدة أو ضعيفة التأثير .في حين تُعد نظرية السبب المنتج أكثر دقة وعدالة، لأنها تقتصر على السبب الفعّال في إحداث الضرر .

وقد أخذ المشرع الجزائري بهذه الفكرة ضمناً، من خلال إشتراط أن يكون الضرر نتيجة طبيعية للفعل .

ثانياً: تعاقب الأضرار²

تختلف هذه الحالة عن تعدد الأسباب إذ يكون الفعل الواحد سببا لسلسلة متتابعة من النتائج وهنا يُطرح التساؤل حول مدى التعويض عن هذه الأضرار المتعاقبة .

¹ عزري الزين، العلاقة السببية كشرط لمسؤولية الإدارة في مجال العمران، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية جامعة محمد خيضر، بسكرة الجزائر، العدد 22، ديسمبر 2004، ص 92

² عزري الزين، المرجع نفسه، ص93.

الفرع الثاني: تطبيقات العلاقة السببية

أولاً: الشكل المباشر للضرر¹

يقوم هذا المعيار، وفقاً للنظرية السائدة في هذا المجال، والمتمثلة في نظرية "السبب المنتج"، على اعتبار أن الضرر المطلوب للاعتداد به سواء لقبول الدعوى الإدارية أو لقيام المسؤولية، يجب أن يكون مرتبطاً بصورة مباشرة بخطأ الإدارة أو بنشاطها.

ثانياً: الصعوبات الخاصة²

وفقاً لما سبق، فإن في هذه الحالة تثير إشكالية مؤكدة تتمثل في انخفاض القيمة التجارية أو الإستغلالية للعقار. وبالتالي يثور التساؤل حول الأساس القانوني الذي يخول للمالك المطالبة بالتعويض.

ومن ثم، فإن المالك لا يحق له المطالبة بالتعويض عن الأرباح التي فاته، لأن الضرر في هذه الحالة لا يعد مرتبطاً مباشرة بخطأ الإدارة.

غير أن هذا التوجه الذي تبناه مجلس الدولة لم يسلم من الانتقاد، إذا اعتبر مجحفاً في حق المالكين، لكون الإدارة قد تمارس سلطة الرفض بصورة غير مشروعة، مسببة أضراراً للخواص دون تحمل أي التزام بالتعويض.

المطلب الثاني: إنقطاع الرابطة السببية

يعتبر ركن الرابطة السببية أساساً لقيام المسؤولية، غير أن هذه العلاقة قد تنقطع في بعض الحالات نتيجة تدخل سبب أجنبي يجعل الضرر غير مرتبطاً مباشرة بخطأ المسؤول. ويترتب عن إنقطاع الرابطة السببية إنتفاء المسؤولية أو التخفيف منها، متى ثبت أن الضرر كان نتيجة عامل مستقل لا يد للمدعي عليه فيه.

¹ عزري الزين، المرجع نفسه ص 94.

² عزري الزين، المرجع نفسه ص ص 95، 96.

وبناء على ذلك سوف نتناول في هذا المطلب القوة القاهرة (فرع الأول)، إنتفاء المسؤولية لخطأ الغير (الفرع الثاني)، إنتفاء المسؤولية لخطأ الضحية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: القوة القاهرة أو (الحادث المفاجئ)¹

نص المشرع الجزائري بأنه: "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم". ومن خلال النص، نجد المشرع الجزائري جمع بين التصادم القهري والمشتبه في سببه وطبق عليهما حكما واحدا، بتقريره عدم مساءلة السفينة الصادمة إذا كان التصادم راجعا لقوة القاهرة أو حادث فجائي أو كان هناك شك في وقوعه، وإلحاق السبب المجهول بحالة القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، إذ تتحمل السفينة المصدومة ما أصابها من أضرار سواء كانت السفن المتضررة أو إحداها أثناء المسير أو كانت راسية وقت الحادث.²

وهذا النص يوافق ما جاءت به إتفاقية بروكسل والتي نصت: "إذا كان التصادم فجائيا أو ناجما عن حالة القوة القاهرة، أو إذا كان هناك شك في أسباب التصادم يتحمل الأضرار من لحقته..³"

بحيث صارت قاعدة تحمل الأضرار ممن تعرض للتصادم القهري أو المشتبه فيه قاعدة دولية.

الفرع الثاني: إنتفاء المسؤولية لخطأ الغير⁴

بخلاف الحالات التي تقوم فيها المسؤولية على أساس القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، فإن خطأ الغير يُعد سبباً أجنبياً وذلك إستنادا إلى أحكام القانون المدني. فمتى ثبت أن الضرر قد نشأ بفعل الغير، تجاه الأضرار التي لحقت بالغير نتيجة ذلك الفعل .

¹ عزري الزين، المرجع نفسه، ص93.

² المادة 281 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

³ المادة 2 من إتفاقية بروكسل 1910.

⁴ عزري الزين، المرجع السابق، ص 99.

ويتجه موقف المشرع الجزائري إلى الاعتراف بخطأ الغير كسبب لنفي المسؤولية البحرية بصورة ضمنية، رغم عدم النص عليها، وذلك من خلال تطبيق أحكام السبب الأجنبي وقطع العلاقة السببية.

فإذا كان خطأ الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، دون أن يُنسب أي خطأ إلى المدعى عليه، سواء كان خطأ ثابتاً أو مفترضاً، فإن المسؤولية تقع كاملة على عاتق الغير، ويُعفى المدعى عليه منها. أما إذا كان فعل الغير لا يُعد خطأً، وإنما يدخل ضمن حالات القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، فلا تقوم مسؤولية على أي طرف أما إذا اجتمع خطأ الغير مع خطأ المدعى عليه، فإن ذلك يؤثر في مدى مسؤولية هذا الأخير، شريطة أن يكون خطأ الغير قد ساهم فعلياً في وقوع الضرر، وأن لا يكون من الأشخاص الذين يُسأل المدعى عليه عن أفعالهم. فإذا كان الغير خاضعاً لرقابة المدعى عليه أو يعمل الشخصي . كما أن خطأ الغير قد يؤدي إلى تخفيف مسؤولية المدعى عليه أو نفيها، بحسب مدى تأثيره في إحداث الضرر. فإذا إستغرق خطأ الغير خطأ المدعى عليه إنتفت مسؤوليته، أما إذا إشتراك الخطآن في إحداث الضرر، عُد كل منهما سبباً فيه، وتوزعت المسؤولية بينهما .

الفرع الثالث :إنتفاء المسؤولية نتيجة خطأ الضحية¹

وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية، يُعد خطأ الضحية (المضرور) من قبيل الأسباب الأجنبية التي قد تؤدي إلى إعفاء المدعى عليه من المسؤولية، متى ثبت أن سلوك الضحية إتسم بالإهمال أو عدم إتخاذ الحيطة والحذر، أو كان عمدياً، بما يقطع كلياً أو جزئياً علاقة السببية بين الفعل والضرر .

وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا المبدأ، حيث إعتبر أن خطأ الضحية قد يؤدي إلى الإعفاء الكلي أو الجزئي من المسؤولية بحسب مساهمته في إحداث الضرر. فإذا إستغرق خطأ الضحية خطأ المسؤول إنتفت المسؤولية نهائياً، أما إذا إشتراك الطرفان في وقوع الضرر يتم توزيع المسؤولية بينهما بنسبة مساهمة كل طرف في الخطأ. ويستند ذلك إلى

¹ عزري الزين، المرجع نفسه، ص 100.

قواعد المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري التي تقوم على علاقة السببية بين الخطأ
والضرر

الفصل الثاني:

قيام المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري

الفصل الثاني: قيام المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري

تعد المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري من الموضوعات المهمة في مجال القانون لما يترتب على حوادث التصادم من أضرار مادية وبشرية تستوجب تحديد المسؤول عن تعويضها، ولا تقوم هذه المسؤولية إلا بتوافر شروط وأركان قانونية معينة، تهدف إلى تحقيق العدالة وحماية حقوق المتضررين ومن ثم فإن دراسة قيام المسؤولية الناشئة عن التصادم تقتضي الوقوف على العناصر التي يعتمد عليها القانون لإسناد المسؤولية وتحديد آثارها القانونية.

الجانب الإجرائي للمسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري (المبحث الأول).

التعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري (المبحث الثاني).

تطور أحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري بفعل السفن المسيرة ذاتيا (المبحث الثالث).

المبحث الأول: الجانب الإجرائي للمسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري.

لا تقتصر المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري على الجوانب الموضوعية المتعلقة بقيام الخطأ والضرر والرابطة السببية، بل تمتد كذلك إلى الجوانب الإجرائية التي تنظم كيفية المطالبة بالحقوق والتعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم.¹

وبناء على ذلك سنتناول في هذا المبحث:

أطراف المسؤولية المدنية عن التصادم البحري (المطلب الأول)

الجهة المختصة بنظر دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري (المطلب الثاني)

¹ عباس سامية، دعوى التعويض عن أضرار التصادم البحري تعليق على قرار المحكمة العليا رقم 593110 بتاريخ 2009/09/09 الصادر عن الغرفة التجارية البحرية المنشور في العدد الثاني 2009 من مجلة المحكمة العليا، الصفحة 220، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 58، العدد 04، سنة 2021، ص ص 212،

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري¹

يترتب على ثبوت الضرر حق المتضرر في اللجوء إلى القضاء للمطالبة بجبر الأضرار التي لحقت به ويُطلق عليه صفة المدعي في حين يُسمّى خصمه بالمدعى عليه. ولتوضيح ذلك، يتعين تحديد الأشخاص الذين يملكون صفة رفع دعوى المسؤولية وذلك في (فرع أول) ثم بيان الأشخاص الذين ترفع عليهم هذه الدعوى في (فرع ثان).

الفرع الأول: المدعين في دعوى المسؤولية المدنية

لا تختلف دعوى التعويض الناتجة عن التصادم البحري عن باقي الدعاوى القضائية، إذ تخضع للشروط القانونية العامة لقبول الدعوى، والمتمثلة في توافر الصفة والمصلحة.² كما يثبت حق التقاضي لكل من الشاحنين والركاب وأفراد الطاقم، وينتقل هذا الحق على ذوي حقوق المتضرر في حالة وفاته، حيث يحق لهم المطالبة بالتعويض طبقاً للقواعد العامة.

الفرع الثاني: المدعى عليهم في دعوى المسؤولية المدنية

نص المشرع الجزائري على أنه إذا وقع التصادم نتيجة خطأ إحدى السفن، فإن مسؤولية تعويض الأضرار تقع على عاتق السفينة المتسببة في الخطأ، كما أيضاً يطرح هذا النص مسألة كيفية رفع الدعوى ضد السفينة المخطئة، وتحديد الأشخاص الذين يحق لهم اللجوء إلى القضاء للمطالبة بحقوقه.³

وكذلك أيضاً أوضح المشرع الجزائري مجموعة من الأسباب التي قد تؤدي إلى وقوع السفينة في الخطأ، ومن بينها ما يتعلق بالتجهيز والإعداد.⁴

¹ - عباس سامية، المرجع نفسه، ص ص 213، 216.

² المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³ المادة 1/277 القانون البحري لجزائري المعدل والمتمم.

⁴ المادة 2/277 القانون البحري لجزائري المعدل و المتمم.

وتتمثل الأسباب الأخرى في الأخطاء المتعلقة بقيادة السفينة والملاحة وسوء تنفيذ المناورات إضافة إلى عدم إحترام القواعد والأنظمة الخاصة بالوقاية من التصادم البحري أو الإخلال بتدابير السلامة المفروضة، وهي إلزامات تقع على عاتق ربن السفينة.

وبناء على ذلك، فإن تحديد أسباب الخطأ يساعد في معرفة الأشخاص المسؤولين عنه وإمكانية متابعتهم قضائياً. لذلك، فإن خطأ السفينة لا يقصد به خطأ واحد فقط، بل يشمل مجموعة من الأخطاء التي قد يرتكبها الربان أو الطاقم أو مجهز السفينة. وقد أطلق على هذه الأخطاء مصطلح "خطأ السفينة" لإرتباطها باستغلال السفينة وتشغيلها وصيانتها، وما يتصل بذلك من أعمال الملاحة والدخول إلى الموانئ والخروج منها، وهي الظروف التي يمكن أن تقع خلالها هذه الأخطاء من طرف الربان أو أفراد الطاقم.

أولاً: مجهز السفينة

يقصد بتجهيز السفينة تزويدها بكل ما يلزمها من ربان وبحارة ووقود ومؤون. ويُطلق على من يتولى هذا العمل اسم "المجهز".

وقد عرفه المشرع الجزائري بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة بإسمه، سواء بصفته مالكا لها أو إستاداً إلى صفة أخرى تخوّله حق إستعمالها¹.

كما نص المشرع على الإلتزامات المجهز الواجب توافرها حتى تكون السفينة صالحة للقيام بالرحلات البحرية²، أما في مشروع القانون العربي الإسترشادي البحري لسنة 2018 فقد عرف المجهز بأنه الشخص الذي يتولى إستغلال السفينة لحسابه، سواء كان مالكا لها أو مستأجراً لها، ويُفترض في المالك أنه مجهز ما لم يثبت خلاف ذلك.

إنطلاقاً مما سبق، قد يجتمع وصف المالك والمجهز في شخص واحد، كما قد يكون المجهز شخصاً آخر غير المالك ونص المشرع على الأسباب التي تعطي مالك السفينة الحق بتحديد مسؤوليته، وهذا يعني في الأصل قيام المسؤولية تامة.

¹ المادة 572 من القانون البحري المعدل والمتمم.

² المادة 428 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

1-مُجهز السفينة المالك:

قد يقوم مالك السفينة بنفسه تجهيزها وإستغلاله، أو يقوم بتأجيرها للغير بعد تزويدها بالمعدات والتجهيزات اللازمة، بحيث تصبح تحت تصرف المستأجر، وفي حالي إستئجار السفينة على أساس الرحلة¹ وإستئجار السفينة لمدة معينة²، يُطلق على المالك في هذه الحالة صفة المالك المُجهز .

وتتحدد مسؤولية مالك السفينة والتزامه بالتعويض عن الأضرار وفقا لما قرره المشرع الجزائري، حتى في الحالات يعتمد فيها نظام تحديد المسؤولية³ .

تترتب مسؤولية مالك السفينة سواء إتجاه المتعاقدين معه أو إتجاه الغير، إلا أن هذا التحديد لا يُطبّق إذا كان الضرر ناتجا خطأ عن شخصي من جانبه .كما يشمل تطبيق نظام تحديد المسؤولية كلا من المستأجر، والمجهز، والمجهز المدير إضافة إلى ربان السفينة وطاقمها، وكذلك كل من ينوب عن المالك أو المستأجر أو المجهز أو المجهز المدير متى كانوا يؤدون مهامهم بصفتهم الوظيفية، وذلك على نحو مماثل لمسؤولية المالك نفسه.⁴

1-مجهز السفينة غير المالك (المستأجر)

يعرف عقد إيجار سفينة غير مجهزة في العقد الذي يلتزم بموجبه مالك السفينة بوضعها تحت تصرف المستأجر دون تجهيزها، بحيث توضع تحت تصرفه ليتولى هو تجهيزها وإستغلالها مقابل أجر محدد.

وقد يحدث أن يتولى شخص غير مالك السفينة عملية تجهيزها، كما في حالة تأجير السفينة من طرف مالكها، فيتولى المستأجر تجهيزها بنفسه .وقد أطلق المشرع الجزائري على هذا النوع من التصرف تسمية إستئجار السفينة بهيكلها .

¹ المادة 650 قانون بحري المعدل والمتمم.

² المادة 695 قانون بحري المعدل والمتمم.

³ المادة 92 وما يليها من القانون البحري المعدل والمتمم.

⁴ المادة 111 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

ويترتب على ذلك إكتساب المستأجر صفة المجهز عند إستئجار السفينة بهيكلها، لأن
المشرع الجزائري يجعل من تجهيز السفينة وتسييرها الملاحي والتجاري من واجبات المجهز
ولهذا السبب يسمى المستأجر في هذه الحالة مجهزا للسفينة¹.

وإضافة إلى ذلك، لا تقبل دعوى التعويض ضد المستأجر إذا لم يكن هو القائم فعليا
بتسيير السفينة لحسابه الخاص ولم يتحمل مخاطر هذا التسيير.

ثانيا :ربان السفينة

نظم المشرع الجزائري صلاحيات ربان السفينة وواجباته ومسؤولياته ضمن الكتاب 2
المعنون بالاستغلال التجاري للسفينة، وتحديدا في الباب 1 الخاص ب التجهيز في الفصل 2
المتعلق ب ربان السفينة.

ومن أبرز المهام الموكلة إليه تمثيل المجهز قانونا أمام الجهات القضائية ما لم يكن هذا
الأخير قد فوض شخصا آخر للقيام بهذا الدور .

ويتميز مركز القانوني للربان في علاقته بالمجهز بكونه لا يعد وكيلاً عادياً، وإنما يعد
وكيلاً إستثنائياً، إذ منحه القانون الحق في مباشرة إجراءات التقاضي بإسمه الشخصي لحساب
المجهز حتى دون ذكر إسم المجهز في أوراق الدعوى، ويُعد هذا خروجاً عن القواعد العامة في
كون الربان له الحق في التقاضي، مع أنه ليس شريكا في ملكية السفينة وليس متضررا ضرا
شخصيا من التصادم ولكن من منطلق تشخيص السفينة la capitaine personnifie le
navire و من هذا المنطلق يمثلها أمام القضاء².

¹المواد 728، 729، 730 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

²المواد من 580 إلى 608 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

المطلب الثاني: الجهة المختصة بنظر دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري

تعد مسألة تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى التصادم البحري من المسائل الجوهرية في القانون البحري ونظرا لما قد يترتب عن هذا الحادث من أضرار مادية وبشرية ولطابعه الدولي في كثير من الأحيان، لذلك وضع المشرع قواعد خاصة لتحديد الاختصاص القضائي تراعي مكان وقوع التصادم وجنسيات السفن وميناء التسجيل أو المكان الذي تم فيه حجز السفينة، وبناء على ذلك سنتناول في هذا المطلب تعيين المحاكم المختصة في نظر دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري (الفرع الأول)

وتعيين القانون الواجب التطبيق على منازعات المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري (الفرع الثاني)

الفرع الأول: تعيين المحاكم المختصة في نظر دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري

وفيما يتعلق بتحديد المحكمة المختصة بالفصل في النزاع الناشئ عن التصادم البحري تجدر الإشارة إلى أن القواعد الدولية قبل وقوع حادثة" اللوتس "كانت تفتقر إلى أحكام واضحة تحدد الجهة القضائية المختصة بنظر دعوى التصادم، وقد شكلت قضية" اللوتس " منطلقا أساسيا للتفكير في وضع قواعد دولية تهدف على توحيد التشريعات الوطنية المختلفة وتنظيم مسألة الاختصاص القضائي في هذا المجال.¹

أولا-جهات القضاء المختصة بنظر دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم طبقا لمعاهدة بروكسل 1952

وفيما يتعلق بالاختصاص القضائي في دعوى التصادم البحري، فقد منحت معاهدة بروكسل لسنة 1952 للمدعي حق رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المحددة بقولها: على أنه يجوز

¹فراح عز الدين، المرجع السابق، ص 175.

رفع الدعوى الناشئة عن التصادم الواقع بين السفن البحرية أو بين هذه السفن ومراكب الملاحية الداخلية أمام إحدى المحاكم الآتي بيانها وحسب:¹

أ- أمام محكمة محل موطن المدعى عليه المعتاد، أو أمام المحكمة التي يقع ضمن دائرة إختصاصها أحد مراكز إستغلاله.

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

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

وفي حالة تعدد المدعين الناشئة حقوقهم عن واقعة تصادم واحدة، وكانوا ينتمون إلى دول مختلفة فإن الإختصاص ينعقد للمحكمة التي رفعت أمامها أول دعوى ناشئة عن ذلك التصادم ضد نفس المدعى عليه نفسه، وذلك تقاديا لتعدد الإجراءات القضائية و تعارض الأحكام، وهو ما تنص عليه المعاهدة بقولها² " :إذا تعدد المدعون جاز لكل واحد منهم رفع دعواه أمام المحكمة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه".

وعليه إذا وقع تصادم بحري فإن المدعي يمكن رفع دعواه أمام إحدى المحاكم السابق ذكرها، ولكن نشير إلى أنه لكي نستطيع تطبيق أحكام هذه المعاهدة يجب أن تكون المنشآت المتورطة في التصادم ترفع أعلام دول مصدقة على بقولها³ " :تسري أحكام هذه الإتفاقية

¹المادة 01معاهدة بروكسل 1952 المتعلقة في الإختصاص المدني في المسائل التصادم البحري.

²المادة 01 من معاهدة بروكسل لسنة 1952 .

³المادة 08 معاهدة بروكسل 1952.

على جميع ذوي الشأن عندما تكون السفن التي تشملها الدعوى تابعة جميعها للدول المتعاقدة ."

أما إذا تعلق النزاع بدول غير منتمية للمعاهدة، فإنه يجوز تطبيق أحكامها متى توافرت المعاملة بالمثل، وفي المقابل، إذا كان أطراف النزاع ينتمون إلى الدولة التي رفعت الدعوى أمام محكمتها، فإن القانون الوطني لتلك الدولة هو الواجب التطبيق، وهو ما أكدت عليه المادة المشار إليها سابقا.

ثانيا - جهات القضاء المختصة بنظر دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم طبقا لأحكام القانون البحري الجزائري:

وبهذا الخصوص وضع المشرع الجزائري قاعدة واستثناء .

1- القاعدة: توزيع الاختصاص على عدة جهات قضائية

وقد نص المشرع الجزائري في القانون البحري على مسألة الاختصاص القضائي في دعوى التصادم حيث¹ يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية المذكورة فيما يلي :

أ- تختص بنظر الدعوى المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم إذا حالة حصول ذلك في أحد الموانئ، كما يجوز رفعها أمام المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات استغلاله ونشاطه.

ب- كما يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها المكان الذي تم فيه حجز سفينة المدعى عليه أو أي سفينة أخرى مملوكة له، متى كان هذا الحجز جائزا قانونا. ويمتد الاختصاص أيضا إلى المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الذي كان من الممكن توقيع الحجز فيه، إذا قدم المدعى كفالة أو أي ضمان آخر للإفراج عن السفينة أو لتجنب حجزها.

¹ المادة 290 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

ت- تختص بنظر الدعوى المحكمة الكائنة في المكان الذي وقع فيه التصادم، متى حدث داخل أحد الموانئ أو في المياه الداخلية.

ولقد أشار أيضا لمسألة الاختصاص في حالة وقوع تصادم بين عدة سفن بقولها في حالة وقوع تصادم تورطت فيه عدة سفن تختص المحكمة التي رفع إليها النزاع تطبيقا لأحكام المادة أعلاه، بالحكم في جميع الدعاوى المرفوعة عن الحادث نفسه.¹ ففي هذه الحالة تختص المحكمة التي سبق ورفعت إليها الدعوى من الحادث نفسه.

2-الإستثناء:

ورد بالقانون البحري الجزائري عدة إستثناءات تتعلق بمنح الاختصاص بالفصل في دعاوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري لجهات أخرى ويتعلق الأمر بمايلي:

أ-الجهات القضائية المتفق عليها من الخصوم:

حيث نص المشرع الجزائري، على أن أحكام المادة أعلاه لا تمنع الأطراف المتضررة من التصادم البحري من رفع الدعوى أما الجهات القضائية التي إتفقوا عليها مسبقا، أو عرض النزاع على التحكيم.²

ب-الإختصاص الحصري للقضاء الجزائري:

ينص المشرع الجزائري على أن الدعاوى المتعلقة بطلب التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري، إذا كانت موجهة ضد بعض السفن التابعة للدولة الجزائرية، لا يمكن رفعها إلا أمام القضاء الجزائري دون غيره.³

¹ المادة 293 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

² المادة 291 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

³ المادة 293 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

ج- عرض النزاع على التحكيم

ونشير إلى أنه يجوز للأطراف الإتفاق على رفع دعواهم أمام أي محكمة يختارونها أو عرضها على التحكيم، وهو ما نصت عليه المعاهدة بقولها: لا تخل أحكام المادة 1 بأي حال من الأحوال بحق الخصوم في رفع دعوى أمام أي محكمة يكونون قد إتفقوا عليها فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم. "فيمكن للأشخاص الإتفاق فيما بينهم على محكمة يرونها مناسبة لعرض النزاع أمامها، أو الإتفاق على عرض مسائل التصادم على التحكيم يتم بعد وقوع الحادث إذ لا نتصور الإتفاق سبقا على ذلك كونه لا يمكن التنبؤ بوقوع الحادث وبذلك نكون أمام مشاركة التحكيم¹ .

وقد سائر المشرع الجزائري المعاهدة في ذلك إذ نص المشرع الجزائري على أن أحكام المادة أعلاه لا تمس حق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع دعوى بسبب تصادم السفن في البحار أمام الجهة القضائية التي سبق لهم إختيارها بإتفاق مشترك بينهم أو في عرضها على التحكيم.

حيث يُعد التحكيم البحري نظاماً قانونياً معتمداً لحل المنازعات البحرية وهو من الأنظمة القديمة التي اشتهرت بميزتها الأساسية المتمثلة في السرعة في الفصل في النزاعات، كما أسهم في تسهيل تنفيذ المعاملات التجارية، إضافة إلى ما يوفره من سرية في إجراءات الجلسات. ويتميز المحكمون كذلك بامتلاكهم خبرة متخصصة في موضوع النزاع وإلمامهم بطبيعة قضايا التجارة البحرية الأمر الذي ساعد على إنتشار نظام التحكيم حتى في مجالات التجارة الدولية والعلاقات البحرية .

أما في الجزائر، فقد تم إدخال نظام التحكيم منذ سنة 1993 من خلال إصدار أول مرسوم تشريعي يحمل رقم 09-93 المؤرخ في 25/04/1993 المتضمن قانون الإجراءات المدنية، والذي كرس صراحة مبدأ التحكيم التجاري الدولي، وجعله متاحا للأفراد وكذلك

¹ المادة 02 معاهدة بروكسل 1952 .

للأشخاص المعنويين. كما أعاد المشرع الجزائري تنظيم أحكام التحكيم التجاري الدولي مرة أخرى بعد التعديل الذي طرأ بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية منه.¹

يُعرّف التحكيم الدولي بأنه نظام قانوني يُعنى بتسوية النزاعات التي تتعلق بالمصالح الإقتصادية المرتبطة بدولتين على الأقل. ومن خلال ذلك يتضح أن المشرع اعتمد في تحديد مفهوم التحكيم التجاري الدولي على المعيار الاقتصادي، الذي يتناول حركة رؤوس الأموال وتداولها عبر الحدود، مما يدل على أن المشرع تبني مفهوماً واسعاً يقوم على إعتبار إنتقال رؤوس الأموال وتداولها بين الدول عنصراً أساسياً في وصف النزاع بالطابع الدولي.

وبناءً على ذلك، أصبح التحكيم يؤدي دوراً مهماً في تسوية المنازعات، حيث تشير الإحصائيات الحديثة إلى أنه يمثل الوسيلة الأساسية في إطار التسوية الودية للنزاعات البحرية على الصعيدين الدولي والمحلي غير أن إختيار طريق التحكيم لا يعني إقصاء رقابة القضاء بشكل كامل، إذ يظل للقاضي دور في بعض الإجراءات خاصة فيما يتعلق بتعيين المحكمين عند إمتناع أحد الأطراف عن القيام بذلك، وكذلك في تنفيذ حكم التحكيم أن حكم التحكيم يكون قابلاً للتنفيذ في الجزائر بأمر من رئيس المحكمة المختصة سواء كانت محكمة التحكيم صادرة داخل دائرة إختصاصها أو كانت موجودة خارج الإقليم الوطني، مع إمكانية الطعن فيه بالإستئناف أمام المجلس القضائي طبقاً لأحكام المادة.²

كما نصت المادة من القانون ذاته على أن الإجراءات المتبعة أمام هيئة التحكيم يمكن تحديدها باتفاق الأطراف في إتفاقية التحكيم، وفي حال عدم وجود إتفاق تتولى هيئة التحكيم تنظيم هذه الإجراءات مباشرة، أو بالاستناد إلى قانون أو نظام تحكيم معتمد مثل القواعد الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي يعترف بأحكام التحكيم الدولي في الجزائر متى أثبت الطرف المتمسك بها وجودها، وذلك من خلال تقديم أصل الحكم أو نسخة

¹ المادة 1039، رقم 09-93 المؤرخ في 25/04/1998 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

² المادة 1039، قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

مطابقة مستوفية لشروط صحتها، مرفقة بإتفاقية التحكيم. ويتم تنفيذ هذا الحكم بموجب أمر يصدره رئيس المحكمة التي صدر الحكم التحكيم ضمن دائرة إختصاصها، أو من رئيس المحكمة المختصة بمكان التنفيذ¹.

إذا كان مقر هيئة التحكيم يقع خارج الجزائر، فإن ذلك يخضع الأحكام المادة من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.²

الفرع الثاني: تعيين القانون الواجب التطبيق على منازعات المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري

أولاً-التصادم الواقع في المياه الإقليمية

كثيرا ما يثور تنازع القوانين عند وقوع تصادم في المياه الإقليمية لدولة ما بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة، وهو ما يثير صعوبات متعددة في تحديد القانون الواجب التطبيق . وقد اختلفت الآراء في هذه المسألة وسنتطرق بهذا الخصوص لموقف الفقه والقضاء ثم لموقف المشرع الجزائري.

1-تحديد القانون الواجب التطبيق طبقا للفقه والقضاء :

تعد مسألة القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري من المسائل التي تثير إشكالات قانونية، خاصة عند وقوع التصادم بين سفن تنتمي إلى دول منظمة إلى إتفاقية بروكسل، حيث تتكفل هذه الإتفاقية بتحديد القانون الواجب التطبيق، غير أن الإشكال يظل قائما عندما يحصل التصادم بين سفينتين أو أكثر، تنتمي إحداها إلى دولة غير منظمة إلى الإتفاقية المذكورة. إذ تبرز أهمية تعيين القانون الواجب التطبيق عمليا لتحديد نطاق

¹ المادة 1051 قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

² قنطازي خير الدين، القانون البحري، محاضرات موجهة لطلبة سنة ثالثة قانون خاص، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سنة 2020، 2021 ص ص 106، 109.

المسؤولية، وتقدير التعويض والجهة الملزمة به، لاسيما في حالات الخطأ المشترك أو عند غموض أسباب التصادم.

تطبيق القانون الوطني:¹

يعد هذا المبدأ من المبادئ المعتمدة في تشريع وقضاء العديد من الدول، حيث يخضع كل تصادم يقع في المياه الإقليمية لقانون الدولة التي تتبعها تلك المياه، ويعتبر ذلك تطبيقاً للقاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية التي تقضي بخضوع الفعل الضار لمكان وقوعه فالمياه الإقليمية تعتبر جزءاً من إقليم الدولة ووقوع فعل ضار في هذه المياه يعني وقوع هذا الفعل في إقليم الدولة الساحلية، مما يستوجب تطبيق قانونها على النزاع باعتباره الأقرب صلة بالعلاقة القانونية محل النزاع.

أ- تطبيق قانون العلم المشترك²

يميل قضاء بعض الدول البحرية إلى الخروج عن قاعدة تطبيق القانون المحلي في كل الأحوال، خاصة عند إتحاد علم السفن المتصادمة، حيث يتم تطبيق قانون الدولة التي ترفع السفن علمها، وقد أخذ بهذا الإتجاه القضاء النرويجي مثلاً حيث أخضعت المحكمة العليا النرويجية تصادماً بين سفينتين نرويجيتين في نهر إنجليزي للقانون النرويجي.

غير أن أهم ما يمكن ملاحظته بشأن هذه الأحكام هو أنها وإن كانت قد طبقت قانون العلم المشترك، فإن ذلك في الواقع تنتهي في نفس الوقت ذاته إلى تطبيق قانون القاضي، وهو ما يثير تساؤلاً مشروعاً حول ما إذا كان تطبيق قانون العلم المشترك يعد غاية أم أنه مجرد وسيلة تؤدي في النهاية إلى تطبيق القانون الوطني، ويزداد هذا التساؤل وضوحاً عند صدور حكم حول تصادم يقع بين سفينتين تحملان أعلاماً مشتركة ويرفع النزاع أمام قضاء الدولة التي تنتمي إليها تلك السفن. وإذا كان هذا هو موقف القضاء، فإن غالبية الفقه يرفض فكرة التخلي عن القانون المحلي وتطبيق قانون العلم المشترك بصفة مجردة، معتبرة أن هذا

¹ ابن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة تلمسان، كلية الحقوق، السنة 2008-2009، ص 222.

² ابن عصمان جمال، المرجع نفسه، ص 224.

الأخير لا يستند إلا أساس قانوني متين، وإنما يقوم فقط على إعتبارات ظرفية مرتبطة باتحاد علم السفينة المتصادمة، ومن ثم فإن الحل الأفضل هو تطبيق قانون العلم المشترك فقط في حالة كونه هو أيضا قانون القاضي .

ج-تطبيق قانون القاضي

لقد وجد الإتجاه المؤيد بتطبيق قانون القاضي في مجال المسؤولية التقصيرية صدى لدى في بعض المحاكم، التي أخذت به في المنازعات المتعلقة بالمسؤولية المترتبة عن التصادم البحري الواقع داخل المياه الإقليمية .

¹ أما في فرنسا رغم إتجاه القضاء بدعم من غالبية الفقه إلى تطبيق القانون المحلي في جميع الأحوال، فإن ذلك لم يمنع بعض المحاكم من محاولة الخروج عن هذا المبدأ لصالح تطبيق قانون القاضي، وإن هو الأخير الذي ساد لدى بعض قضاة الموضوع في النصف الثاني من القرن 19 ونجد حكم محكمة Rouen الصادر في 1886/06/02 ما يدعم ذلك، إذ قضت هذه الأخيرة بخصوص تصادم وقع في Lisbonne البرتغال بأن الأجنبي الذي يقاضي فرنسيا أمام محكمة فرنسية على أساس المادة 15 من القانون المدني الفرنسي ليس له سوى تطبيق القانون الفرنسي .

ومن خلال إستقراء الأحكام القضائية يتبين بأن تفضيل تطبيق قانون القاضي يرجع أساسا إلى وجود عنصر وطني في النزاع يستوجب حماية رعايا الدولة. كما يستند إلى فكرة النظام العام باعتبار أن قواعد القانون الوطني لا يجوز مخالفتها. إضافة إلى الصعوبات العملية في إثبات مضمون القانون الأجنبي وما يرافقه من تعقيد، مما يدفع القاضي إلى تطبيق قانونه الوطني لسهولة معرفته به.

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

¹ بن عصمان جمال، المرجع نفسه، ص 226.

2- تحديد القانون الواجب التطبيق طبقا للتشريع الجزائري

إن المشرع الجزائري قد تعرض لهذه المسألة والتي جاء فيها ¹:

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

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

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

ت- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفينة المصدومة ترفع نفس الراية

بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم ² .

ويلاحظ من خلال هذا النص أن المشرع إعتد في مجال التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية قاعدة القانون المحلي فمتى وقع التصادم البحري في المياه الإقليمية الجزائرية فإن القانون الجزائري هو الواجب التطبيق بحيث أن كل تصادم يقع يخضع للدولة التي تتبعها تلك المياه وعليه إذا وقع تصادم في مياه إقليمه أجنبية فإن الإختصاص سيؤول لقانون الدولة التي تتبعها تلك المياه، هذا هو الأصل ثم أورد المشرع إستثناء في الفقرة (ج) حيث أنه يؤول الإختصاص لقانون العلم المشترك إذا كانت السفن تحمل نفس الراية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم سواء وقع في المياه الإقليمية أو في عرض البحر فلو أن سفينتين أجنبيتين تحملان نفس الراية حصل بينهما تصادم في المياه الإقليمية الجزائرية فإن الإختصاص لا يكون للقانون الجزائري، إنما يؤول للدولة التي يحملان رايتها ³ .

¹ المادة 287 القانون البحري الجزائري العدل والمتمم.

² المادة 287 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

³ المادة 1/287 القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم.

ثانيا: التصادم الواقع في أعالي البحار

1- إختلاف الفقه حول تحديد القانون الواجب التطبيق

دعانا موضوع التصادم البحري الواقع في أعالي البحار للبحث عن مسألة وقوع التصادم في مياه لا تنتمي لسلطان أي دولة وعليه عدم خضوعها لقانون يحكمها . لذلك فمسألة تنازع القوانين تكون في هذه الحالة أكثر تعقيدا من سابقتها حيث يصعب تحديد القانون الواجب التطبيق خاصة مع إختلاف حالات التصادم فقد يكون بين سفن ترفع علم دولة واحدة أو سفن ترفع أعلام دولة مختلفة، وهذه الأخيرة قد تكون منظمة أو غير منظمة لإتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بتوحيد قواعد الإختصاص المدني للتصادم البحري ومع تعدد هذه المسائل التي تطرح أشكال تحديد القانون الواجب التطبيق تعددت الآراء الفقهية لمحاولة إيجاد حلول لها وسنتولى عرضها وتحديد مضمون كل منها .

أ- تطبيق القانون البحري العام

يرى أنصار هذا الإتجاه، أن فكرة الإستناد إلى قانون بحري عام لحل منازعات التصادم البحري تقوم على أساس غير سليم، إذ لا يوجد في الواقع قانون بحري عالمي موحد بالمعنى الحقيقي، وإنما تود مجموعة من القواعد والمبادئ المشتركة التي تتبناها الدول البحرية. غير أن إشتراك هذه الدول في بعض القواعد لا ينفي وجود إختلافات جوهرية بين تشريعاتها وما ينشأ عنها من تنازع القوانين. كما أن المبادئ التي نادى بها الفقه واعتبرها قانونا للشعوب أو قانونا مشتركا للأمم البحرية تبقى عبارة عن أفكار غامضة وشاسعة تحديد مفهومها يبقى أمرا ضروريا، وهذا ما لم يفعله الفقه المؤيد لهذا الاتجاه¹ .

وأخيرا، يثبت الواقع العملي أن المحاكم التي تبنت هذا الإتجاه إنتهت في النهاية إلى تطبيق قانونها على أساس من القول بأنه قائم على فكرة القانون البحري العام، وهذا يعني أن الفكرة الأخيرة ما هي في النهاية إلا ستار وواجهة يخفي وراءها مبدأ آخر هو حل النزاع طبقا لقانون القاضي .

¹ بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 232.

ب- تطبيق قانون القاضي

ذهب بعض الفقه إلى أن قانون القاضي المعروض عليه النزاع هو القانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن التصادم البحري، ويعد هذا الحل حلاً عملياً يؤخذ به في حالة عدم وجود حل أفضل، وأبرز المبررات التي يستند إليها هذا الاتجاه أنه يجنب القاضي الصعوبات الناجمة عن البحث عن قانون أجنبي واجب التطبيق، كما أن القاضي يكون أكثر دراية بقانونه الوطني وأكثر قدرة على تفسيره وتطبيقه تطبيقاً سليماً مقارنة بالقوانين الأجنبية الأخرى¹.

وعلى الرغم من الانتقادات العديدة الموجهة فقد أيد عدد من الفقهاء تطبيق قانون القاضي في حالة التصادم الواقع في أعالي البحار، مستندين في ذلك إلى دوره كحل إحتياطي يلجأ إليه عند تعذر تحديد قانون آخر واجب التطبيق. ومع ذلك، لم ينكر أنصار هذا الرأي بأن تطبيق قانون القاضي لا يخلو من نقائص، منها كما رأينا فتح باب التحايل وإمكانية التوصل إلى حل مرضي.

ت- تطبيق قانون العلم

ذهب جانب من الفقه إلى تبني قانون العلم المشترك باعتباره القانون الواجب التطبيق على لتصادم البحري الواقع في أعالي البحار، وهو يعتبر أكثر الحلول إنسجاماً مع طبيعة المسؤولية الناشئة عن حوادث السفن. ولا يثير هذا الحل أي صعوبة في حالة إتحاد علم كل من السفينتين المتصادمتين، إذ يطبق في هذه الحالة قانون الدولة المشتركة التي تنتمي إليها السفينتان، وهو ما يحظى بإجماع فقهي واسع ويأخذ به القضاء في مختلف الدول، لكن في الواقع نجد أن أغلب حالات التصادم لا تقع بين سفن تحمل أعلاماً مشتركة، بل تقع بين سفن تحمل أعلاماً مختلفة، إختلف الفقه بشأن أي قانون يتم تطبيقه هل هو قانون السفينة الصادمة أو المصدومة؟ أو تطبيق كلاهما أم أنه يعطى الحق للمضروب في إختيار القانون الأنسب له.

¹ بن عصمان جمال، المرجع نفسه، ص240.

د- تطبيق قانون علم السفينة الصادمة

يذهب هذا الإتجاه إلى أن الحل الأكثر ملاءمة لطبيعة المسؤولية الناشئة على التصادم البحري الواقع في البحار، في حالة إختلاف علم السفينتين المتصادمتين، يتمثل في تطبيق قانون الدولة التي ترفع السفينة المخطئة علمها، باعتبار القانون الأوثق صلة بالخطأ المسبب للتصادم¹.

وهذا أمر في رأيهم مؤيدا مع المبدأ الأساسي الذي تقوم عليه فكرة إختيار قانون العلم بوصفه القانون الواجب التطبيق على حوادث التصادم في أعالي البحار، إذ المقرر أن كل من يرتكب الخطأ يجب أن يتحمل آثاره وفقا لقانونه لا وفقا لقانون آخر، لأن تحديد وجود خطأ وآثاره القانونية إنما يتم بالرجوع إلى القانون المنطبق على السفينة مرتكبة الخطأ باعتباره القانون الذي يفترض علمها بأحكامه والتزامه بها.

وبعبارة أخرى، فإن وجود سفينة في أعالي البحار يجعلها خاضعة لإختصاص الدولة التي ترفع علمها وحدها، وملتزمة بالأحكام المقررة في قانونها، ومن ثم لا يجوز مساءلة الخطأ أو تحميله المسؤولية إلا في الحدود التي يرسمها هذا القانون.

وقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا الرأي في أغلب أحكامه، حيث حصل تصادم بين السفينة الإنجليزية (Appollo) والسفينة الفرنسية (precursur) في البحر العام بخطأ من السفينة الإنجليزية، و الدعوى عرضت أمام محكمة (Brest) الفرنسية، طلب حينها مجهزا السفينة الإنجليزية تحديد مسؤوليتهم عن التعويض بترك السفينة والأجرة إستنادا إلى ما جاء في القانون التجاري الفرنسي، إلا أن رفضت المحكمة هذا الطلب وطبقت القانون الإنجليزي ومع ذلك فإن المحاكم الفرنسية قد اشترطت للأخذ بهذا الرأي أن لا يكون في هذا القانون ما يخالف حسن الآداب والنظام العام.

¹ بن عصمان جمال، المرجع نفسه، ص 236.

هـ تطبيق قانون علم السفينة المصدومة

على خلاف الإتجاه السابق يتجه ذهب بعض الفقه إلى تطبيق قانون علم السفينة المتضررة على المسؤولية التقصيرية الناشئة على التصادم البحري الواقع في البحار. ويستند هذا الرأي إلى أن قواعد المسؤولية التقصيرية تهدف أساساً إلى حماية المضرور وضمان حصوله على التعويض عن الأضرار التي لحقت به، مع مراعات أن الأمر لا يتعلق بعلاقة تعاقدية تكون فيها مصالح الدائن هي الراجحة إنما بمسؤولية تقصيرية تستوجب إيلاء عناية خاصة لمصلحة الطرف المتضرر.¹

و- تطبيق كلا القانونين

ويقوم هذا الإتجاه على أساس أنه في حالة التصادم بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة في أعالي البحار، لا يعطي الأفضلية لقانون إحدى السفينتين على حساب الأخرى. بل يتم الأخذ بقانونيهما معاً. إما بتطبيقهما تطبيقاً مشتركاً أو بتوزيع مجال تطبيق كل منهما بحسب ظروف النزاع. ويبرز اللجوء إلى هذا الإتجاه بصورة خاصة في حالات التصادم الناجم عن خطأ مشترك من السفينتين، حيث ينظر إلى قانون كل سفينة عند تحديد المسؤولية والآثار المترتبة عنها.

ذهب فريق من الفقه إلى الأخذ بتطبيق الجامع للقانونين، بحيث لا تثبت المسؤولية إلا إذا توافرت شروطها وفقاً لقانون كل من دول التي ترفع السفن المتصادمة علمها، غير أم هذا الإتجاه تعرض للانتقاد لأنه قد يؤدي عملياً إلى ترجيح مصلحة السفينة مرتكبة الخطأ إذ أن اشتراط تحقق المسؤولية في كلا القانونين قد يفضي إلى عدم مساءلة مالك السفينة أو تجهزها إذا كانت شروط المسؤولية غير متوافرة في أحد القانونين رغم توافرها في القانون الآخر.²

¹ بن عصمان جمال، المرجع نفسه، ص 236.

² بن عصمان جمال، المرجع نفسه، ص 238.

ي- تطبيق القانون الأصلح للمضرور

ومن مزايا هذا الإتجاه أنه يمنح الحق للمضرور في إختيار القانون الأصلح، بما يكفل له حماية أفضل ويتيح له الحصول على أكبر قدر ممكن من التعويض عن الضرر الذي لحق به.

ولقد أخذ بهذا الرأي القضاء الألماني في بعض أحكامه، إذ أعطى للمضرور حق اختيار القانون الأكثر تحقيقا لمصالحه، ومع ذلك فإن هذا الحل منتقد أيضا لأنه قد يكون قانون المدعي يحوي نقاط في صالح المدعى عليه، وفي نقاط أخرى لغير صالحه، وكذلك الحال في قانون المدعى عليه، وبالتالي لا يمكن تجزئة أي من القانونين.

2- تحديد القانون الواجب التطبيق طبقا للتشريع الجزائري

في حالة التصادم بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة، فإذا كانت هذه الدول أطرافا في إتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بالإختصاص المدني، فإن أحكام المعاهدة هي التي تطبق. أما إذا كانت السفن تتبع دولا غير منظمة للإتفاقية، فهنا يثور الإشكال حول القانون الواجب التطبيق، حيث يطرح التساؤل حول ما إذا كان ينبغي تطبيق قانون القاضي أم قانون إحدى الدولتين، وفي هذه الحالة يسعى كل طرف إلى التمسك بالقانون الذي يحقق له حماية أكبر أو يوفر له مزايا أكثر مع تقديم الحجج والمبررات القانونية الداعمة لموقفه.

أما المشرع الجزائري فقد كان موقفه واضحا من خلال الفقرتين (ب) و(ج) على " : أنه تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار¹

ب_ لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر .

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

¹ المادة 287 القانون بحري جزائري المعدل والمتمم.

من الفقرتين يظهر أن القانون الواجب التطبيق في حالة التصادم الواقع في أعالي البحار هو قانون المحكمة المختصة أي قانون القاضي وهو بذلك أخذ الرأي الغالب عند الفقه ويكون في حالة التصادم بين سفن تحمل أعلاماً مختلفة، وهو ما تضمنته الفقرة (ب). أما في حالة وقوع التصادم بين سفن تحمل العلم نفسه، فإن القانون الوطني للدولة التي تنتمي إليها "السفينتان يكون هو القانون الواجب التطبيق وهو ما تضمنته الفقرة (ج) يتوقف تحديد القانون الواجب التطبيق على مدى إتحاد علم السفن المتصادمة، وقع التصادم بين سفن تحمل أعلاماً مشتركة كان قانون الدولة التي تنتمي إليها السفن هو الواجب التطبيق، أما إذا اختلفت الأعلام فيتم تطبيق قانون القاضي المختص بنظره.

المبحث الثاني: التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري

يعد التعويض من أهم الآثار المترتبة عن قيام المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري، إذ يهدف إلى جبر الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو السفن أو البضائع نتيجة وقوع التصادم.

وبناء على ذلك سنتناول في هذا المبحث:

تقدير التعويض عن المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري (المطلب الأول).

ضمانات التعويض عن المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري (المطلب الثاني)، تقام دعوى التعويض عن المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري (المطلب الثالث).

المطلب الأول: تقدير التعويض عن المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري¹

يخضع تقدير التعويض في حوادث التصادم البحري لقواعد المسؤولية التقصيرية حيث يشمل التعويض الضرر الذي لحق بالمضروب سواء كان ضرراً متوقعاً أو غير متوقع شريطة أن يكون هذا الضرر نتيجة مباشرة لخطأ المسؤول ويُعد الضرر مباشراً إذا نشأ بشكل

¹ فهد الحقباني، التصادم البحري في النظام البحري التجاري السعودي، مجلة القانون والإقتصاد، جامعة الأعمال والتكنولوجيا، المملكة العربية السعودية، العدد 98، ص ص 390، 392.

طبيعي عن هذا الخطأ. ولم تتناول إتفاقية التصادم لسنة 1910 تحديداً مفصلاً لكيفية تقدير التعويض.

إعتبر المشرع الجزائري على أنه إذا وقع التصادم بين سفينتين أو أكثر في البحر وأدى ذلك إلى حدوث أضرار بالسفن أو بالبضائع أو بالأشخاص أو بأي ممتلكات موجودة على متن السفينة، فإن التعويض عن هذه الأضرار يتم وفق الأحكام القانونية المنظمة للتصادم البحري. كما تؤكد المادة على ضرورة مراعاة القواعد المتعلقة بمسؤولية مالك السفينة عند تحديد التعويض، وذلك لضمان حماية حقوق المتضررين وتحقيق العدالة بين الأطراف المتسببة في الحادث.¹

كما نص المشرع الجزائري على أنه إذا وقع تصادم البحري بسبب خطأ مشترك بين سفينتين أو أكثر، فإن مسؤولية التعويض توزع بين السفن بحسب درجة الخطأ الذي ارتكبه كل سفينة. كلما كان خطأ السفينة أكبر من لتعويض. أما إذا تعذر تحديد نسبة مساهمة كل سفينة في الحادث، أو تبين أن الأخطاء متساوية، فإن المسؤولية تقسم بالتساوي بين السفن المتسببة في التصادم. وتهدف هذه المادة إلى تحقيق العدالة في توزيع المسؤولية بين الأطراف وفقاً لمدى مساهمتهم في وقوع الضرر.²

وأيضاً، يوضح المشرع الجزائري كيفية تحمل التعويض في حالة الخطأ المشترك المنصوص عليه في المادة السابقة، حيث تقرر أن الأضرار المادية التي تصيب السفن أو البضائع أو أمتعة المسافرين يتحملها كل طرف بنسبة خطئه فقط، دون وجود تضامن بين السفن. أما إذا ترتب عن التصادم وفاة أشخاص أو إصابتهم بجروح، فإن السفن المخطئة تكون مسؤولة بالتضامن من تجاه المتضررين، ويحق للضحية مطالبة أي سفينة بكامل التعويض، ثم ترجع السفينة التي دفعت التعويض على باقي السفن حسب نسبة خطأ كل منها.³

¹ المادة 275 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

² المادة 278 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

³ المادة 279 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

كما أن، التعويض يشمل الخسارة الفعلية التي تكبدها المضرور إضافة إلى ما فاتته من كسب. كذلك يمكن تقدير الأضرار في حالة الهلاك الكلي للسفينة ولتحقيق العدالة في التعويض يتعين على القاضي احتساب القيمة الحقيقية للسفينة وقت وقوع التصادم. ويدخل ضمن هذا التقدير كل ما يزيد من قيمة السفينة مثل التجهيزات الفاخرة في بعض اليخوت .

فإذا فقدت سفينة نتيجة خطأ سفينة أخرى، فإن لمالك السفينة المتضررة الحق في الحصول على ما يُعرف بمبدأ Restitutio in Integrum أي إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، بحيث يحصل المضرور على مبلغ مالي يضعه في نفس المركز المالي الذي كان سيؤول إليه لو لم تقع الخسارة. وبذلك يكون التعويض معبراً عن القيمة الحقيقية للسفينة في زمان ومكان وقوع الضرر، وهو ما يُعد المعيار الصحيح لتقدير التعويض.

وبناءً على ذلك، فإن السفينة الجديدة تُقدّر قيمتها بثمن شرائها، أما السفينة المستعملة فيُراعى عند تقدير قيمتها ما لحقها من استهلاك نتيجة الاستعمال، مع ملاحظة أنه قد يحدث العكس في بعض الحالات عند إرتفاع الأسعار ولا يعتد بالقيمة التأمينية للسفينة باعتبارها مؤشراً حاسماً على قيمتها الحقيقية، إذ قد يتعذر أحياناً تحديد السعر السوقي للسفينة التي تعرضت للغرق بسبب حادث تصادم، وفي هذه الحالة يجب أن يضمن التعويض العادل لمالك السفينة جبر الضرر بصورة كاملة¹.

يضاف إلى قيمة السفينة التعويض عن الأرباح التي حرم منها مالكا نتيجة فقدانها، وهو إتجاه أخذت به معظم التشريعات المقارنة وفي هذا السياق، قضى القضاء الإنجليزي بأن معيار التعويض يتمثل في تقدير قيمة السفينة بالنسبة لمالكها باعتبارها مشروعاً تجارياً يدرّ دخلاً. ويرتبط ذلك بمبدأ قانوني يُعرف بقاعدة "القيمة وقت وقوع الخسارة" (*Value at the Time of Loss Rule*).

وتُعد قضية The Medina من القضايا التاريخية البارزة في القانون البحري الإنجليزي حيث تظهر فيها عام 1876، وتم خلالها تطبيق مبدأ تقييم الخسائر البحرية على أساس

¹ فهد الحقباني، المرجع السابق، ص 393.

القيمة السوقية للسفينة أو للبضائع المتضررة، وهو ما ساهم في ترسيخ القواعد المتعلقة بالتعويض العادل في حوادث التصادم البحري كما يشمل التعويض أيضاً تكاليف إصلاح الأضرار الفعلية، والتي تعد أساساً في تقدير قيمة التعويض، إذ ينبغي أن يكون الهدف من التعويض إعادة السفينة إلى حالتها التي كانت عليها قبل وقوع الضرر. غير أن تحديد القيمة الحقيقية للضرر قد يستلزم أحياناً تعديل قيمة التعويض بالزيادة أو النقصان تبعاً لظروف معينة.

فقد يكون من الضروري تخفيض قيمة التعويض إذا أدت الإصلاحات إلى زيادة قيمة السفينة عن قيمتها قبل الحادث، وهو أمر يحدث غالباً في السفن القديمة خاصة تلك التي لم تخضع ببرر لصيانة منتظمة. وعلى العكس من ذلك، قد يكون هناك ما زيادة التعويض إذا انخفضت القيمة السوقية للسفينة رغم إجراء الإصلاحات اللازمة.

ويمتد التعويض كذلك ليشمل ما فاتته من كسب باعتبار أن هذا الكسب قد يتكون من عناصر متعددة يمكن أن تجتمع معاً في وقت واحد. ولذلك يجب مراعاة عدم احتساب الضرر ذاته أكثر من مرة عند تقدير التعويض.

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

والعنصر الثاني للكسب الفائت هو فقد أجرة النقل عندما يكون التصادم قد أدى إلى قطع رحلة السفينة مما ترتب عليه فسخ عقد النقل ورد أجرة النقل وهو ضرر يستحق عنه المجهز تعويضاً على أن يؤخذ في الاعتبار أجرة النقل الصافية ويقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المتضرر بشرط أن يكون الضرر نتيجة طبيعية ومباشرة للتصادم ويشمل التعويض ما لحق المتضرر من خسارة فإن هلكت السفينة وجب دفع قيمتها

¹ فهد الحقباني، المرجع السابق ص 393.

وقت التصادم، وإذا تلفت وجب دفع قيمة الإصلاحات التي أجريت كما يشمل التعويض ما فات المتضرر من كسب كأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي حدث التصادم خلالها، والربح الذي ضاع عليه بسبب تعطل السفينة أثناء الملاحة.

المطلب الثاني: ضمانات التعويض¹

تعد فكرة منح التعويضات الناشئة عن حوادث التصادم البحري حق إمتياز على السفينة المتسببة في الضرر أمراً غير مألوف في بعض التشريعات الأجنبية، وكذلك في القوانين المستمدة منها مثل قانون المصري فوفقاً لهذه التشريعات لا يثبت للمضرور حق إمتياز على الشيء الذي كان سبباً في إحداث الضرر لأن الإمتياز يعد صفة خاصة بالدين ذاته، وينظر إليه كضمان قانوني للدائن في حال عدم وجود ضمان إتفاقي .

أما في الفقه الأنجلوسكسوني، فيعطى للمضرور حق إمتياز على الشيء الذي نشأ عنه الضرر، إستناداً إلى وجود علاقة مباشرة بين الشيء والدين .

وفي البداية، لم يمنح قانون التجارة الفرنسي لسنة 1807 تعويضات التصادم البحري صفة الإمتياز، إلى أن تم إبرام إتفاقية بروكسل الخاصة بالإمتيازات والرهون البحرية في 10 أبريل 1926، والتي أدت إلى تعديل بعض أحكام القانون الفرنسي، فأصبحت التعويضات الناتجة عن حوادث التصادم البحري تتمتع بامتياز قانوني وقد قسمت هذه الاتفاقية الامتيازات إلى فئتين رئيسيتين:

الفئة الأولى: الإمتيازات الدولية التي تتقدم على الرهن البحري، وعددها خمسة، ولا يجوز للتشريعات الوطنية تعديلها .

الفئة الثانية: الإمتيازات الداخلية، وهي التي تترك للتشريعات. الوطنية حرية تنظيمها على أن تأتي في المرتبة التالية للرهن البحري.

¹ فهد الحقباني، المرجع نفسه، ص 394.

كما تأثرت هذه الإتفاقية بالنظرية الأنجلوسكسونية فيما يتعلق بتحديد الإمتيازات الدولية حيث تقضي هذه النظرية بعدم منح إمتياز للديون التعاقدية، نظراً لإمكانية حصول أصحابها على ضمانات بحرية أخرى، مثل الرهن البحري. ولذلك فإن الإمتياز يمنح أساساً للديون غير التعاقدية كتعويضات التصادم التي لا يمكن إشتراط ضمان اتفاقي لها وقت نشوء الالتزام .

وقد إستمرت هذه القواعد إلى أن أبرمت إتفاقية لاحقة في بروكسل بتاريخ 27 أبريل 1967، والتي جاءت لتحل محل الاتفاقية السابقة¹.

حيث إتجه المشرع الجزائري إلى إقرار مجموعة من الضمانات القانونية التي تكفل حصول المضرور على حقه في التعويض، وذلك بهدف تحقيق الحماية القانونية للمتضررين وضمان جبر الأضرار التي تلحق بهم. وتتمثل هذه الضمانات في إلزام المسؤول بالتعويض عن الضرر مهما توافرت أركان المسؤولية، مع تمكين المتضرر من اللجوء إلى القضاء للمطالبة بحقه، إضافة إلى إقرار بعض الأنظمة الخاصة كالتأمين الإجباري وصناديق التعويض التي تهدف ضمان تنفيذ التعويض حتى في حالة عجز المسؤول عن الوفاء به، كما حرص المشرع الجزائري على تنظيم إجراءات المطالبة بالتعويض وتحديد آجالها بما يحقق التوازن بين مصلحة المضرور وإستقرار المعاملات القانونية.

المطلب الثالث: التقادم عن دعوى التعويض

تنص معاهدة بروكسل لسنة 1952 على أن دعوى التعويض الناشئة عن التصادم البحري تتقادم بمضي سنتين إبتداء من تاريخ وقوع الحادث.

أما في حالة مطالبة أحد المسؤولين في التصادم بمبلغ يفوق نصيبه نتيجة وفاءه بالتزامه التضامني مع غيره، فإن دعوى الرجوع تتقادم بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث. أما في حالة مطالبة أحد المسؤولين في التصادم بمبلغ يفوق نصيبه نتيجة وفاءه بالتزامه التضامني مع غيره، فإن دعوى الرجوع تتقادم بمضي سنة واحدة تبدأ من تاريخ الوفاء.²

¹ فهد الحقباني، المرجع السابق، ص 395.

² المادة 07 معاهدة بروكسل لسنة 1952.

وقد تبني المشرع الجزائري هذا الإتجاه، على أن دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن التصادم البحري تتقدم بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث.¹

كما أيضا حدد المشرع الجزائري الأجل الخاص بدعوى الرجوع، حيث جعلته سنة واحدة من يوم الدفع، ولا يسري في هذه الحالة التقادم العام.²

ويستفاد من ذلك أن دعاوى التعويض الناتجة عن التصادم البحري يجب رفعها خلال أجل أقصاه سنتان من تاريخ الحادث، وإلا سقط الحق في المطالبة بالتعويض بسبب التقادم أما في حالة التضامن بين المسؤولين عن التعويض وقيام أحدهم بالوفاء بمبلغ يزيد عن حصته، فإنه يحق له الرجوع على باقي المسؤولين خلال أجل سنة واحدة من تاريخ الوفاء وإلا سقط حقه في الرجوع بالتقادم.

المبحث الثالث: تطور أحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري بفعل السفن المسيرة ذاتيا

أفرز التطور التكنولوجي في مجال الملاحة البحرية ظهور السفن المسيرة ذاتيا، مما أدى إلى طرح إشكالات قانونية جديدة بشأن المسؤولية المدنية عند وقوع التصادم البحري. وسنتطرق في هذا المبحث على ماهية الذكاء الاصطناعي (المطلب الأول)، بروز نظرية الشخصية الاصطناعية وتحديات قيام المسؤولية المدنية للذكاء الاصطناعي عن التصادم البحري (المطلب الثاني)

المطلب الأول: ماهية الذكاء الاصطناعي

أدى الإعتماد المتزايد على الذكاء الاصطناعي في تسيير السفن إلى ظهور تحديات قانونية جديدة، خاصة فيما يتعلق بمدى مسؤولية لأنظمة الذكاء عن الأضرار الناجمة عن التصادم البحري الأمر الذي يستوجب دراسة مختلف الإشكالات المرتبطة بمتابعة الذكاء الاصطناعي قانونا، سنتناول في هذا المطلب تعريف الذكاء الاصطناعي (الفرع الأول)، مدى إمكان

¹ المادة 289 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

² المادة 280 القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

تطبيق أحكام الشخصية القانونية على الذكاء الاصطناعي لتحميله المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري (الفرع الثاني)

الفرع الأول: تعريف الذكاء الاصطناعي¹

هو أية أنظمة مصنعة تؤدي مهامها في ظل ظروف متنوعة وغير متوقعة، دون إشراف بشري كبير، أو يمكنها التعلم من تجربتها وتحسين أدائها. قد يتم تطوير هذه الأنظمة في برامج الكمبيوتر أو الأجهزة المادية أو سياقات أخرى لم يتم التفكير فيها بعد. يمكن أن تقوم هذه الأنظمة بحل المهام التي تتطلب إدراكا شبيها بالإنسان أو التخطيط أو التعلم أو التواصل أو العمل البدني، بشكل عام، كلما كان النظام شبيها بالإنسان في سياق مهامه يمكن القول أنه يستخدم الذكاء الاصطناعي.

كما أيضا تم تعريفه على أنه: مجموعة من الحلول التكنولوجية التي تجعل من الممكن محاكاة الوظائف الإدراكية البشرية.²

الفرع الثاني: مدى إمكان تطبيق أحكام الشخصية القانونية على الذكاء الاصطناعي لتحميله المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري:

يُعد كل من الشخص والموضوع ركنين أساسيين في الحق، ويُقصد بالشخص قانوناً كل من يتمتع بالشخصية القانونية أي القدرة على اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات. ويقتصر ذلك على الأشخاص الطبيعيين والمعنويين، إذ لا يمكن أن يكون صاحب الحق غير مُتَّصف بصفة "الشخص".

ولا ترتبط الشخصية القانونية بالإدراك أو الإرادة أو حتى بالصفة الإنسانية، بل تقوم على وجود حقوق يقرها القانون وعلى الجهة التي تُنسب إليها هذه الحقوق ومن هذا المنطلق، يثير الذكاء الاصطناعي تساؤلات حول مدى إمكانية تطوير مفهوم الشخصية القانونية أو الإبقاء

¹ كرستيان يوسف، المسؤولية المدنية عن فعل الذكاء الاصطناعي، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، فرع 2 الجامعة اللبنانية، العام الجامعي 2019-2020، ص 11.

² كرستيان يوسف، المرجع نفسه، ص 13.

عليه كما هو. فهل يمكن إعتبار الذكاء الاصطناعي شخصاً قانونياً؟ للإجابة عن هذا التساؤل، ينبغي أولاً إستعراض شروط إكتساب الشخصية القانونية، ثم التطرق إلى فكرة الشخصية القانونية للذكاء الاصطناعي.

1-تطور مفهوم الشخص المعنوي ليشمل الذكاء الاصطناعي كمسؤول عن التصادم البحري:

بعيدا عن الشخص الطبيعي ظهرت إتجاهات تنادي بإعطاء الذكاء الاصطناعي المركز القانوني للشخص المعنوي أي معاملته قانونا بنفس القواعد.¹

يقصد بالشخص المعنوي مجموعة من الأشخاص أو الأموال التي تنشأ لتحقيق هدف محدد ويمنحها القانون شخصية قانونية بالقدر اللازم لبلوغ ذلك الهدف حتى تتمكن من ممارسة الحقوق وتحمل الإلتزامات في سبيل تحقيق غاياتها.

يمكن من الناحية النظرية تصور تطور الفقه القانوني ليشمل إمكانية منح الشخصية المعنوية للذكاء الاصطناعي، سواء بشكل مستقل أو ضمن إطار الشخص المعنوي القائم غير أن هذا الطرح يثير تساؤلات حول مدى توافقه مع الواقع العملي.

فالواقع أن نشأة الشخص المعنوي لم تكن وليدة الصدفة بل جاءت نتيجة تطور إجتماعي وإقتصادي، فرض الحاجة إلى وجود كيانات قانونية مستقلة. وقد أصبح هذا المفهوم اليوم من المسلمات، رغم أنه لم يكن كذلك في السابق ومن ثم، فإن التفكير في منح الذكاء الاصطناعي شخصية قانونية يستدعي دراسة متأنية لتقييم مدى ملاءمته.

كما أن الشخصية المعنوية لا تقوم على مجرد تقليد للأشخاص الطبيعيين، بل تتطلب وجود مصلحة واضحة وتنظيماً يسمح ببلورة إرادة مستقلة وهنا يبرز الفارق بين الإنسان والذكاء الاصطناعي، إذ يظل الأخير مجرد وسيلة تقنية، حتى وإن بدا قادراً على محاكاة بعض مظاهر الإرادة.

¹ كريستيان يوسف، المرجع نفسه، ص20.

تبرز مسألة مسؤولية الشخص المعنوي كموضوع جدير بالاهتمام خاصة عندما تترتب على تصرفاته أو على أعمال ممثليه أضرار تلحق بالغير. ونظرًا لكون الشخص المعنوي، بحكم طبيعته، لا يستطيع مباشرة التصرفات القانونية بنفسه، وإنما يمارسها من خلال ممثليه فإن ذلك يثير إشكالية تحديد الأساس القانوني لمسؤوليته المدنية، سواء عن أعمال أجهزته أو عن أفعال ممثليه. وبما أن المسؤولية المدنية تقتضي إلزام المتسبب في الضرر بتعويض المتضرر، فإن القضاء يواجه صعوبة في إيجاد الأساس القانوني للتعويض عندما يكون الضرر منسوبًا إلى الشخص المعنوي ذاته. إذ إن تطبيق مبدأ المسؤولية عن الفعل الشخصي يصبح غير ملائم في هذه الحالة، لعدم إمكانية إسناد الخطأ الذي تقوم عليه هذه المسؤولية، إلى الشخص المعنوي أو إلى شخصية افتراضية كالذكاء الاصطناعي، خاصة وأن تحقق الخطأ في القانون يفترض توافر عنصر الإدراك والتمييز لدى الفاعل¹.

ومن جهة أخرى، إذا كان الخطأ صادرًا عن الممثل القانوني بشكل واضح، فإنه يمكن الاستناد إلى القواعد العامة لإقامة مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه متى تسبب هذا الأخير في إلحاق ضرر بالغير أثناء ممارسته لنشاطه لحساب الشخص المعنوي. أما في المجال الجزائي، فرغم استحالة تطبيق العقوبات الجسدية على الشخص المعنوي فإنه يمكن إخضاعه لعقوبات تتناسب مع طبيعته كالغرامات المالية والمصادرة والحل.

المطلب الثاني: بروز نظرية الشخصية الاصطناعية وتحديات قيام المسؤولية المدنية للذكاء الاصطناعي عن التصادم البحري

بعد توضيح ماهية الذكاء الاصطناعي وإستبعاده من فئة الكيانات القانونية التقليدية يتبين أنه لا يندرج ضمن من تُمنح لهم الحقوق أو من يمارسونها بذاتهم. ومع ذلك برز في أوروبا توجه قانوني يدعو إلى إستحداث فئة جديدة من الأشخاص الإعتباريين، تُعرف بـ"الأشخاص الإصطناعيين"، استنادًا إلى فكرة إقرار شخصية قانونية مستقلة للأنظمة الذكية

¹ كريستيان يوسف، المرجع نفسه، ص 21.

إلى جانب الأشخاص الطبيعيين والمعنويين. ولتقييم هذا التوجه، يجدر أولاً عرض الآراء المطروحة بشأنه، ثم ثانياً استخلاص ما قد يترتب عليه من نتائج.

الفرع الأول: إستحداث فئة جديدة من الأشخاص الاعتباريين¹

أشار البرلمان الأوروبي في بيان صدر بتاريخ 16 فبراير 2017 إلى إمكانية منح الروبوتات المتطورة صفة "شخصية إلكترونية"، بما يسمح بتحميلها مسؤولية قانونية خاصة في مجال المسؤولية المدنية. وقد بني هذا المقترح على أساس أن الأنظمة الذكية الأكثر إستقلالية قد تكون قادرة على تحمل تبعات الأضرار التي تتسبب فيها من خلال نظام قانوني يسند المسؤولية مباشرة إلى هذه الشخصية المستحدثة، بما قد يسهم في تحسين معالجة الحالات الجديدة التي يطرحها التطور التكنولوجي خصوصاً في ظل قصور القواعد التقليدية عن مواكبتها.

ومع ذلك، يواجه هذا الطرح إنتقادات عدة، إذ يُنظر إليه على أنه يفقر إلى أساس قانوني متين، خاصة وأن الأنظمة الحالية للمسؤولية يمكن تكييفها لمعالجة هذه الأضرار كما يمكن الإستعانة بالقواعد المتعلقة بحماية المستهلك لضمان تعويض المتضررين من المنتجات الذكية.

إضافة إلى ذلك لا تبدو جدوى إقرار الشخصية الإصطناعية، واضحة، نظراً لصعوبة تطبيق قواعد المسؤولية القائمة على الفعل الشخصي، ولا سيما عنصر الخطأ المعنوي ومن ناحية أخرى، فإن منح هذه الشخصية ذمة مالية مستقلة يثير إشكالات عملية، إذ إن عبء التعويض سيعود في النهاية إلى أحد الأطراف المرتبطة بالنظام كالمصنع أو المبرمج أو المالك أو المستخدم.

وعلى صعيد آخر، تظل مسألة إخضاع الذكاء الإصطناعي للعقوبات غير واضحة مما يطرح تساؤلات حول فعالية هذا النظام. كما أن تحميل المسؤولية لكيان اصطناعي

¹ كريستيان يوسف، المرجع نفسه، ص 22.

مستقل قد يؤدي إلى إعفاء الفاعلين الحقيقيين من إلتزاماتهم، وهو ما قد يضعف الحوافز لديهم لضمان سلامة الأنظمة وتقليل المخاطر المرتبطة بها، بدلاً من تعزيزها.

كما أشار قرار البرلمان الأوروبي إلى مجموعة من خصائص الروبوتات الذكية التي يمكن الإستناد إليها لصياغة تعريف قانوني لها، من بينها: القدرة على الإستقلالية عبر أجهزة الإستشعار أو من خلال تبادل البيانات مع البيئة المحيطة، وتحليل هذه البيانات.¹

وبين القرار أن توافر هذه العناصر قد يؤدي إلى إضفاء الشخصية القانونية على أنظمة الذكاء الاصطناعي، غير أن صعوبة تحديد هذه المعايير بدقة في ظل التطور السريع لتقنيات الذكاء الاصطناعي تجعل من الضروري توشي الحذر عند إعتماـد شروط منح الشخصية القانونية حتى لا يفهم أن ذلك أمر مستحيل.²

ومن ناحية أخرى، فإن طبيعة الضرر المحتمل الناجم عن الروبوتات تستدعي النظر إلى إستقلاليتها وقدراتها المعرفية باعتبارها أكثر أهمية من مكوناتها المادية ومع ذلك، فإن الطابع النسبي لهذه الاستقلالية لا يسمح بوضع إطار قانوني واضح يحدد بشكل دقيق متى يمكن إعتبار كيان ما شخصاً قانونياً.

وإذا إفترضنا أن أنظمة الذكاء الاصطناعي ستبلغ مستوى من القدرة يمكنها من إتخاذ قرارات مستقلة وممارسة الحقوق، فإن ذلك يثير تساؤلات حول مدى هذا الإستقلال، وما إذا كان ينبغي إشتراط إذن مسبق من المالك أو المستخدم وقد يؤدي ذلك إلى تمكين النظام من إتخاذ إجراءات قانونية لحماية مصالحه في حال الإعتـراف له بالشخصية القانونية.

ومن المرجح أن يتم الإعتـراف تدريجياً، مصحوباً بظهور ما يشبه "هوية" لهذه الأنظمة كما اقترح البرلمان الأوروبي سنة 2017 إمكانية منح بعض الروبوتات أرقام تسجيل بما يمهد لإعتبارها أشخاصاً إعتباريين.

¹ كريستيان يوسف، المرجع نفسه، ص 23.

² كريستيان يوسف، المرجع نفسه، ص 24.

الفرع الثاني: توجهات مستقبلية لمساءلة الذكاء الاصطناعي عن التصادم البحري

تعد المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار الذكاء الاصطناعي من الموضوعات القانونية الحديثة التي فرضتها التطورات التكنولوجية المتسارعة، الأمر الذي أوجد تحديات جديدة أمام القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية، فهذه القواعد وضعت أساساً لتنظيم الأفعال البشرية، مما جعلها غير قادرة في بعض الحالات على إستيعاب الخصائص المميزة لأنظمة الذكاء الاصطناعي، خاصة مما يتعلق باستقلاليته في إتخاذ القرارات و صعوبة تحديد المسؤول عن الأضرار التي تنجم عنها. وقد أفرز ذلك إتحاهين في البحث على أساس قانوني لهذه المسؤولية، يتمثل الأول في الإعتماد على الأسس التقليدية كالمسؤولية عن الفعل الشخصي أو عن فعل الغير أو عن الأشياء، غير أن هذه الأسس أظهرت قصوراً في مواجهة خصوصية الذكاء الاصطناعي، أما الإتحاه الثاني فيقوم على أسس حديثة ، من أبرزها مسؤولية المنتج ونظرية النائب الإنساني ، بإعتبارهما أكثر ملائمة للتعامل مع الأضرار الناشئة عن هذه التقنيات . ومع ذلك، لا تزال هذه الحلول تواجه بعض الصعوبات العملية، خاصة فيما يتعلق بإثبات أركان المسؤولية، لذلك تبرز الحاجة إلى تطوير إطار تشريعي خاص يراعي الطبيعة المتميزة للذكاء الاصطناعي ويوفر حماية قانونية فعالة للمتضررين من أضراره.¹

¹ محمد أمين سعدي ، الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن أضرار الذكاء الاصطناعي ، قانون خاص ، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 11، العدد 02 ، كلية الحقوق جامعة بالحاج بوشعيب ، عين تيموشنت ، سنة 2025، ص 453.

خاتمة:

أضحت الملاحة البحرية ركيزة أساسية تعتمد عليها التجارة الخارجية، وأصبح البحر حلقة وصل حيوية بين الشعوب والدول لنجر عبره مختلف الأنشطة والتبادلات التجارية، كحركة نقل السلع بمختلف أنواعها إضافة إلى رحلات المسافرين نحو العديد من الوجهات التي لا يسهل بلوغها برا وقد أسهم ذلك في تطوير المنشآت البحرية وإدخال تقنيات متقدمة عليها. ومع ذلك لم يمنع هذا التطور من وقوع حوادث التصادم أثناء الرحلات البحرية وهو ما دفع المجتمع البحري ومؤسساته إلى إيلاء عناية أكبر لهذه الظاهرة.

وفي هذا الإطار، حاولنا تسليط الضوء على أبرز الجوانب القانونية المرتبطة بالتصادم البحري، وما جاءت به معاهدة بروكسل لسنة 1910، هناك إتفاقية بروكسل 1952 أيضا إلى جانب موقف المشرع الجزائري في ضوء مختلف النصوص الدولية ذات الصلة. وتبين من خلال دراستنا أن المشرع الجزائري سائر إلى حد كبير الحلول التي أقرتها معاهدة 1910 دون أن يمنع ذلك من سن قواعد داخلية تراعي خصوصياته الوطنية بهدف سد بعض الثغرات التي تفرضها المستجدات المتسارعة في مجال التجارة البحرية .

ومن خلال بحثنا توصلنا للنتائج التالية:

-إختلف الفقه في تحديد مفهوم التصادم البحري بين الإعتماد على صفة السفن أو على طبيعة المياه التي وقع فيها التصادم.

-حسنت معاهدة بروكسل لسنة 1910 هذا الجدل، وإعتبرت التصادم البحري كل حادث يقع بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية.

-تبنت العديد من التشريعات العربية والغربية، ومنها التشريع الجزائري، أحكام إتفاقية بروكسل ومبادئها.

-لا يعد كل حادث تصادم بحريا إلا إذ توافرت شروط معينة، أهمها وقوع التصادم بين منشأتين بحريتين وحدوث ضرر أو إرتطام مادي.

-تبرز أهمية القانون الواجب التطبيق خاصة عند إختلاف جنسية السفن أو عدم إنضمامها لإتفاقية بروكسل، لما لذلك من أثر تحديد المسؤولية والتعويض، مع إمكانية عرض النزاع أمام القضاء المختص أو اللجوء إلى التحكيم للفصل فيه.

-يجوز للأطراف عرض نزاعهم على القضاء من خلال رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة قانوناً، كما يمكنهم الإتفاق على إحالة النزاع إلى هيئة تحكيم للفصل فيه.

ومن خلال ما تقدمنا به نرى جملة من الإقتراحات التي في شأنها المساهمة في الحد من حوادث التصادم البحري، وتتمثل هذه الإقتراحات في:

-الحرص على إجراء الصيانة الدورية للسفن، مع تأهيل وتدريب العنصر البشري على أساليب القيادة السليمة لتفادي وقوع حوادث التصادم.

-إيجاد حلول للمسائل التي ماتزال محل خلاف ولم تعالجها المعاهدات القائمة، ومع العمل على إتفاقيات جديدة وإدخال تعديلات على الإتفاقيات السابقة.

-إنشاء محاكم متخصصة للنظر في المنازعات المرتبطة في التصادم البحري.

-إعتماد تعريف رسمي للذكاء الاصطناعي.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر

1- المعاهدات:

- إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري الموقعة بتاريخ 23 سبتمبر 1910، التصادم البحري.
- المعاهدة الدولية الأساسية التي تحدد قواعد المرور للسفن في عرض البحر لمنع الحوادث البحرية، إعتمدتها المنظمة البحرية الدولية (mo) في 20 أكتوبر 1972 ودخلت حيز التنفيذ في يوليو 1977.

2- القوانين:

- القانون البحري الجزائري.
- القانون رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم الصادر بالجريدة الرسمية العدد 29 لسنة 1977.

3- الأوامر:

- الأمر 58-75 المؤرخ في 26/09/1976 المتضمن القانون المدني.
- الأمر 93/09 المؤرخ في 24/04/1998 المتضمن قاو الإجراءات المدنية و الإدارية.

4- المراسيم:

- مرسوم تشريعي رقم 09-93 المؤرخ في 25/04/1993 المتضمن قانون الإجراءات المدنية.

ثانياً: المراجع

1- قاموس

- بطرس، محيط قاموس مطول للغة العربية، مكتبة لبنان، بيروت، 1983.

2- الكتب

- أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر.
- الدكتور أحمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، المسؤولية التقصيرية الفعل المستحق للتعويض، دار الهدى، عين مليلة الجزائر.

-فرحات حميد، العمل المستحق للتعويض "المسؤولية التقديرية"، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2023 2024.

-محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، طبعة 4، دار النهضة العربية، القاهرة 1993.

3- المقالات العلمية

- بن ددوش سيد أحمد، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري، واتفاقيتي بركسل 1952، 1910، مجلة الدراسات الحقوقية، المجلد 8، العدد 4، جامعة أبي بكر تلمسان الجزائر، ماي 2021 .

-عزري الزين، العلاقة السببية كشرط لمسؤولية الإدارة في مجال العمران، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 22، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة محمد خيضر بسكرة الجزائر، ديسمبر 2004.

-عباس سامية، دعوى التعويض عن أضرار التصادم البحري، تعليق عن قرار المحكمة العليا رقم 593110 بتاريخ 2009/09/09 الصادر عن الغرفة التجارية البحرية المنشورة في العدد الثاني 2009 من مجلة المحكمة العليا، الصفحة 220، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 58، العدد 04، سنة 2021.

-فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة الفكر، العدد 12، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2015.

-فهد الحقباني، التصادم البحري في النظام البحري التجاري والسعودي، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة الأعمال والتكنولوجيا، المملكة العربية السعودية، العدد 98.

-محمد أمين سعدي ، الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن أضرار الذكاء الاصطناعي ، قانون خاص ،مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 11، العدد 02 ، كلية الحقوق جامعة بالحاج بوشعيب ، عين تيموشنت ،سنة 2025، ص 453.

4-الرسائل والمذكرات

-بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية الناتجة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، تخصص قانون خاص، جامعة تلمسان، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2008-2009 -حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية والتصادم البحري والمساعدة والانقاذ البحريين، أطروحة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص تخصص قانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر تلمسان سنة 2018 2019.

-كرستيان يوسف، المسؤولية المدنية عن فعل الذكاء الاصطناعي، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، الفرع الثاني، الجامعة اللبنانية، العام الجامعي 2019 2020.

5- المحاضرات

- قنطازي خير الدين، القانون البحري، محاضرات موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص
جامعة ماي 1945 قالمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سنة 2020 2021

الفهرس

رقم الصفحة	العنوان
أ-هـ	مقدمة
7	الفصل الأول أركان المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري
7	المبحث الأول: الإطار المفاهيم للتصادم البحري
7	المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري
8	الفرع الأول: تعريف التصادم البحري لغة
8	الفرع الثاني: تعريف التصادم البحري قانوناً
10	المطلب الثاني: أسباب التصادم البحري
11	الفرع الأول: الإخلال بالالتزام بالطريق الواجب اتباعه
12	الفرع لثاني: الإخلال بالالتزام بالسرعة الآمنة
13	الفرع الثالث: الإخلال بالتزام إظهار الأنوار
14	الفرع الرابع: الإخلال بالتزام إطلاق الإشارات الضوئية والصوتية
14	المطلب الثالث: شروط التصادم البحري
15	الفرع الأول: أن يقع التصادم بين منشأتين عائمتين إحداهما على الأقل سفينة بحرية
15	الفرع الثاني: وقوع إرتطام بين منشأتين بحريتين
16	المبحث الثاني: ركن الخطأ لقيام المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري
17	المطلب الأول: التصادم القهري والمشكوك في سببه
17	الفرع الأول: التصادم القهري أو الحتمي
18	الفرع الثاني: التصادم المشكوك في سببه
19	المطلب الثاني: التصادم بخطأ إحدى السفن

21	المطلب الثالث: التصادم بخطأ مشترك
22	المبحث الثالث: ركن الضرر في المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري
22	المطلب الأول: تعريف الضرر
23	المطلب الثاني: أنواع الضرر الناشئ عن التصادم البحري
23	الفرع الأول: الضرر المباشر
23	الفرع الثاني: الضرر الغير المباشر
24	الفرع الثالث: الضرر المادي
25	المبحث الرابع: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر
26	المطلب الأول: إثبات العلاقة السببية
26	الفرع الأول: تحديد مفهوم العلاقة السببية
27	أولاً: تعدد الأسباب
27	1- نظرية تكافؤ الأسباب
27	2- نظرية السبب المنتج السبب الكافي
27	ثانياً: تعاقب الأضرار
28	الفرع الثاني: تطبيقات العلاقة السببية
28	أولاً: الشكل المباشر للضرر
28	ثانياً: الصعوبات الخاصة
29	المطلب الثاني: انقطاع الرابطة السببية
29	الفرع الأول: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ
39	الفرع الثاني: إنتفاء المسؤولية لخطأ الغير
30	الفرع الثالث: إنتفاء المسؤولية نتيجة خطأ الضحية
33	الفصل الثاني: قيام المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري
33	المبحث الأول: الجانب الإجرائي للمسؤولية المدنية عن التصادم البحري

34	المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية المدنية عن التصادم البحري
34	الفرع الأول: المدعين في دعوى المسؤولية المدنية
34	الفرع الثاني: المدعى عليهم في دعوى المسؤولية المدنية
35	أولا: مجهز السفينة
35	1- مجهز السفينة المالك
36	2- مجهز السفينة الغير المالك (المستأجر)
37	ثانيا: ربان السفينة
38	المطلب الثاني: الجهة المختصة بنظر دعوى المسؤولية المدنية الناشئة
38	الفرع الأول: تعيين المحاكم المختصة في نظر الدعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري
38	أولا: جهات القضاء المختصة بنظر دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري طبقا للقضاء والفقهاء
40	ثانيا: جهات القضاء المختصة بنظر دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري طبقا لأحكام القانون البحري الجزائري
40	1- القاعدة: توزيع على عدة جهات قضائية
41	2- الإستثناء
41	أ- الجهات القضائية المتفق عليها من الخصوم
41	ب- الإختصاص الحصري للقضاء الجزائري
42	ج- عرض النزاع على التحكيم
44	الفرع الثاني: تعيين لقانون الواجب التطبيق على منازعات المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري
44	أولا: التصادم الواقع في المياه الإقليمية
44	1- تحديد القانون الواجب التطبيق طبقا للفقهاء والقضاء
45	أ- تطبيق القانون الوطني
45	ب- تطبيق قانون العلم المشترك

46	ت- تطبيق قانون القاضي
47	2- تحديد القانون الواجب التطبيق طبقا للتشريع الجزائري
48	ثانيا: التصادم لواقع في أعالي البحار
48	1- اختلاف الفقه حول تحديد القانون الواجب التطبيق
48	أ- تطبيق القانون البحري العام
49	ب- تطبيق قانون القاضي
49	ت- تطبيق قانون العلم
50	ث- تطبيق قانون علم السفينة الصادمة
51	ج- تطبيق قانون علم السفينة المصدومة
51	ح- تطبيق كلا القانونين
52	خ- تطبيق القانون الأصلح للمضروب
52	2- تحديد القانون الواجب التطبيق طبقا للتشريع لجزائري
53	المبحث الثاني: التعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري
53	المطلب الأول: تقدير التعويض عن المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
57	المطلب الثاني: ضمانات التعويض عن المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
58	المطلب الثالث: تقادم دعوى التعويض عن المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
59	المبحث الثالث: تطور أحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري بفعل السفن المسيرة ذاتيا
59	المطلب الأول: ماهية الذكاء الاصطناعي
60	الفرع الأول: تعريف الذكاء الاصطناعي
60	الفرع الثاني: مدى إمكانية تطبيق أحكام الشخصية القانونية على الذكاء الاصطناعي لتحمله المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
61	أولا: تطور مفهوم الشخص المعنوي ليشمل الذكاء الاصطناعي كمسؤول عن

	التصادم البحري
62	ثانيا: إستحداث فئة جديدة من الأشخاص الإعتباريين
62	المطلب الثاني: بروز نظرية الشخصية الإصطناعية وتحديات قيام المسؤولية المدنية للذكاء الإصطناعي عن التصادم البحري
63	الفرع الأول: إستحداث فئة جديدة من الأشخاص الإعتباريين
65	الفرع الثاني: توجيهات مستقبلية لمساءلة الذكاء الاصطناعي عن التصادم البحري
66	الخاتمة.
69	قائمة المراجع
70	الفهرس