

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية العلوم الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق



عنوان المذكرة :

التصادم البحري

مذكرة مكملّة لنيل شهادة الماستر
تخصص : قانون النشاطات البحرية و المينائية

إشراف الأستاذة :
• د. قنطار كوثر

من تقديم الطالبة :
• عماري مريم
• بورمة انيس

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بوغنيّ سمية	أستاذة محاضرة	رئيسا
د/ بوغازي مريم	أستاذة محاضرة	مناقشا
د/ قنطار كوثر	أستاذة محاضرة	مشرفا

دورة جوان 2026

الشكر والتقدير

نحمد الله عز وجل الذي وفقنا في اتمام هذا البحث
العلمي، والذي ألهمنا الصحة والعافية والعزيمة
فالحمد لله حمدا كثيرا

نتقدم بجزيل الشكر والتقدير الى الاستاذة
الدكتورة المشرفة "قنطار كوثر" على كل ما
قدمته لنا من توجيهات ومعلومات قيمة ساهمت
في إثراء موضوع دراستنا في جوانبها المختلفة
كما نتوجه بخالص الشكر إلى جميع
أساتدتنا الكرام على ما قدموه لنا طيلة تكويننا
ونشكر أيضا كل من ساهم في تحفيزنا
ومساندتنا ولو بكلمة طيبة

اهداء

أيام مضت من عمرنا بدأناها بخطوة وها نحن اليوم نقطف ثمار مسيرة اعوام
كان هدفنا فيها واضحاً وكنا نسعى في كل يوم لتحقيقه والوصول اليه مهما كان صعباً
وها نحن وصلنا وببدينا شعلة علم وسنحرص عليها كل الحرص حتى لا تنطفئ وشكراً
لله أولاً واخيراً على ان وفقنا وساعدنا على ذلك.

مرت قاطرة البحث بكثير من العوائق، ومع ذلك حاولت ان اتخطاها
بثبات بفضل من الله ومنه.

الى من أحمل اسمه بكل افتخار...الى ينبوع العطاء

الى بسمه دربي .. الى معنى الحب والحنان.....

الى توأم روحي ورفيق دربي... اليك زوجي حبيبي .

الى من غابت عن الحياة ولكن لم تغب عن الازهان.....جدتي الغالية رحمها الله

من ساعدني من قريب أو بعيد .

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



مقدمة

يُعدّ النقل البحري من أهم وسائل النقل في العالم، باعتباره الركيزة الأساسية للتجارة الدولية وحلقة الوصل بين مختلف الدول والقارات، حيث يتم عبره نقل النسبة الأكبر من البضائع والسلع والمواد الأولية. وقد أدى التطور التكنولوجي الهائل في صناعة السفن وازدياد حركة الملاحة البحرية إلى ارتفاع عدد الرحلات البحرية، الأمر الذي ساهم في تنامي المخاطر البحرية وظهور العديد من الحوادث، وفي مقدمتها حوادث التصادم البحري.

و يشكل التصادم البحري ظاهرة قانونية واقتصادية ذات أهمية بالغة ، لما يترتب عليه من أضرار مادية وبشرية جسيمة قد تصيب السفن أو حمولتها أو الأشخاص الموجودين على متنها ، كما أن الطبيعة الدولية للملاحة البحرية تجعل من التصادم البحري مسألة تتجاوز الحدود الوطنية ، مما يفرض وجود قواعد قانونية دقيقة ومحددة تنظم مختلف القواعد المنظمة للملاحة البحرية والمسؤولية المدنية والجزائية .

فالحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن في البحر أثناء النقل و التي تنطوي اليها الملاحة البحرية ، حيث يعتبر أخطرها على الاطلاق و أكثرها انتشارا بسبب وقوعها بشكل دائم و جسامه الأضرار و الخسائر المادية و البشرية التي تنجر عنها.

أهمية الموضوع

تتجلى أهمية موضوع التصادم البحري في كونه من المواضيع القانونية الحيوية المرتبطة مباشرة بحركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية، إذ يُعدّ النقل البحري الوسيلة الأساسية لنقل البضائع والأشخاص بين الدول، مما يجعل أي حادث تصادم بحري ذا تأثير اقتصادي وقانوني وبيئي كبير.

كما تبرز أهمية الدراسة في تزايد حوادث التصادم البحري نتيجة التطور التكنولوجي وارتفاع كثافة الملاحة البحرية، الأمر الذي يفرض ضرورة وجود تنظيم قانوني دقيق يحدد المسؤوليات ويضمن تعويض الأضرار الناتجة عن هذه الحوادث، سواء تعلق الأمر بالأضرار المادية أو البشرية أو البيئية.

وتكمن أهمية الموضوع أيضاً في ارتباطه بعدة فروع قانونية، كالقانون البحري والقانون التجاري والقانون الدولي، مما يجعله موضوعاً غنياً بالإشكالات القانونية المتعلقة بتحديد الخطأ البحري، وتوزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة، والاختصاص القضائي، والقانون الواجب التطبيق.

وتظهر أهمية الدراسة كذلك في محاولة إبراز مدى فعالية التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في تنظيم أحكام التصادم البحري، خاصة في ظل التطورات الحديثة التي يشهدها

قطاع النقل البحري، والسعي إلى تحقيق التوازن بين حماية الملاحة البحرية وضمان حقوق المتضررين.

كما يكتسي الموضوع أهمية عملية، نظرًا لكثرة النزاعات الناجمة عن حوادث التصادم البحري وما تتطلبه من حلول قانونية وقضائية دقيقة، الأمر الذي يجعل دراسته ذات فائدة للباحثين والممارسين في المجال القانوني والبحري.

أسباب اختيار الموضوع

يرجع اختيار موضوع التصادم البحري إلى مجموعة من الأسباب الذاتية والموضوعية، بالنظر إلى الأهمية القانونية والعملية التي يكتسبها هذا الموضوع في مجال القانون البحري.

فمن الناحية الذاتية، يعود اختيار الموضوع إلى الرغبة في التعمق في دراسة المنازعات البحرية باعتبارها من المواضيع القانونية الحديثة والمعقدة، إضافة إلى الاهتمام الشخصي بمجال النقل البحري وما يثيره من إشكالات قانونية متعددة تتعلق بالمسؤولية والتعويض وحماية الملاحة البحرية.

أما من الناحية الموضوعية، فتتمثل أسباب اختيار الموضوع في تزايد حوادث التصادم البحري على المستوى الدولي نتيجة التطور الكبير في حركة الملاحة البحرية وازدياد عدد السفن التجارية، الأمر الذي أدى إلى بروز الحاجة إلى تنظيم قانوني فعال يحدد المسؤوليات الناجمة عن هذه الحوادث.

كما أن موضوع التصادم البحري يُعد من المواضيع المهمة التي تجمع بين البعد الوطني والدولي، لارتباطه بالاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية المختلفة، مما يجعله مجالاً خصباً للدراسة والتحليل القانوني، خاصة فيما يتعلق بمدى كفاية القواعد القانونية الحالية في مواجهة التطورات الحديثة في الملاحة البحرية.

ومن بين أسباب اختيار الموضوع أيضاً قلة الدراسات الأكاديمية المتخصصة في هذا المجال مقارنة بأهميته العملية، إضافة إلى محاولة إبراز موقف المشرع الجزائري من تنظيم أحكام التصادم البحري ومدى انسجامه مع القواعد الدولية المنظمة للملاحة البحرية.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على مختلف الجوانب القانونية المتعلقة بالتصادم البحري، من خلال تحليل القواعد المنظمة له في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية،

وذلك قصد الوصول إلى فهم دقيق للإطار القانوني الذي يحكم هذا النوع من الحوادث البحرية.

كما تهدف الدراسة إلى بيان مفهوم التصادم البحري وصوره وأسبابه، مع توضيح الشروط القانونية اللازمة لقيام المسؤولية الناجمة عنه، وبيان الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية في مجال الملاحة البحرية.

وتسعى الدراسة كذلك إلى تحليل الأحكام المتعلقة بتوزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة، وبيان كيفية تقدير التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري، سواء كانت أضراراً مادية أو بشرية أو بيئية.

ومن بين أهداف الدراسة أيضاً إبراز مدى فعالية التشريع الجزائري في تنظيم أحكام التصادم البحري، ومدى انسجامه مع الاتفاقيات الدولية والقواعد الحديثة المعمول بها في مجال القانون البحري.

كما تهدف هذه الدراسة إلى المساهمة في إثراء البحث العلمي في مجال القانون البحري، وتقديم إضافة أكاديمية يمكن الاستفادة منها من طرف الباحثين والمهتمين بالمنازعات البحرية والممارسين في المجال القانوني والقضائي.

صعوبات الدراسة

يثير موضوع التصادم البحري العديد من الإشكالات القانونية بالنظر إلى خطورة آثاره وتعدد الأطراف المتدخلة فيه، خاصة مع التطور المستمر في مجال النقل البحري وازدياد حركة الملاحة الدولية، الأمر الذي جعل حوادث التصادم البحري من أبرز المنازعات التي تستدعي تنظيمًا قانونيًا دقيقًا يحدد المسؤوليات ويضمن حماية الحقوق وتعويض الأضرار.

وعلى الرغم من تدخل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية لتنظيم أحكام التصادم البحري، إلا أن التطبيق العملي ما يزال يطرح عدة صعوبات تتعلق بتحديد الخطأ البحري، وتوزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة، وتحديد الجهة القضائية المختصة، فضلاً عن الإشكالات المرتبطة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم.

إشكالية الدراسة:

نظراً لما يطرحه موضوع التصادم البحري من المسائل وإشكالات القانونية، تهدف دراستنا : **كيف نظم المشرع الجزائري التصادم البحري بما يحقق سلامة الملاحة البحرية و الممتضرر في ظل القانون الجزائري، و منه فان الإشكالية التي يطرحها هذه الدراسة تتمثل فيمايلي :**

ما هو تأصيل القانوني لتصادم البحري و كيفية تسوية النزاعات الناشئة عن التصادم البحري ؟

منهج الدراسة :

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج التحليلي باعتباره المنهج الأنسب لموضوع التصادم البحري، وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة لحوادث التصادم البحري، سواء الواردة في التشريع الوطني أو في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية، مع تفسير الأحكام القانونية وبيان مدى فعاليتها في معالجة النزاعات الناجمة عن التصادم البحري.

كما تم الاعتماد على المنهج الوصفي من أجل عرض المفاهيم الأساسية المرتبطة بالتصادم البحري، وبيان صوره وأسبابه وآثاره القانونية، إضافة إلى توضيح مختلف الإجراءات والقواعد المنظمة للمسؤولية والتعويض في هذا المجال..

خطة الدراسة

تنسيقا مع منهجية البحث قمنا بتقسيم خطة الدراسة الي فصلين ، تطرقنا في الفصل الأول إلى و ذلك من خلال تأصيل القانوني لتصادم البحري و ذلك خلال مبحثين ، خصصنا المبحث الأول الاطار القانوني لتصادم البحري ، أما المبحث الثاني قيام المسؤولية عن التصادم البحري في حين يتناول الفصل الثاني تسوية المنازعات الناشئة عن التصادم البحري ، في مبحثين يتم في المبحث الأول تسوية المنازعات التصادم البحري عن طريق القضاء ، أما المبحث الثاني تسوية المنازعات التصادم البحري عن طريق التحكيم فيتضمن لينتهي هذه الدراسة بخاتمة تتضمن أهم النتائج التي توصل إليها إضافة إلى مجموعة من الاقتراحات التي يمكن طرحها بهذا الصدد.

الفصل

الأول

يعد التصادم البحري من أهم المسائل القانونية في قانون البحري التي تواجه الملاحة البحرية ، نظرا لما يترتب عنه من خسائر مادية جسيمة وأضرار بشرية قد تمس النقل البحري والتجارة الدولية.

وقد أدى التطور الكبير الذي عرفه قطاع الملاحة البحرية ، من حيث ازدياد عدد السفن و تنوع أحجامها و حمولاتها ، إلى تزايد احتمالات وقوع التصادمات البحرية ، الأمر الذي جعل هذه الظاهرة محل اهتمام التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية .

وقد عملت مختلف القوانين البحرية ، يهدف علو وضع تنظيم قانوني خاص بالتصادم البحري ، يهدف أي تحديد مفهومه و بيان شروط قيامه ، وكذا تحديد المسؤولية الناشئة عنه و كيفية التعويض عن الأضرار الناتجة عنه ، غير أن تطبيق أحكام التصادم البحري لا يخلو من صعوبات قانونية و عملية ، خاصة في الحالات التي يقع فيها الأمر بسفن مملوكة للدولة أو مخصصة لأغراض عسكرية أو خدمات عمومية ، إذ يثير ذلك إشكالية تتعلق بمدى خضوعها لأحكام التصادم البحري.

كما أن المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري تقوم أساسا على المسؤولية التقصيرية ، باعتبار أن الخطأ الملاحي أو الإهمال يعد السبب الرئيسي في أغلب حوادث التصادم ، وهو ما يترتب عنه استبعاد تطبيق قواعد المسؤولية العقدية في هذا المجال .

و تختلف صور المسؤولية بحسب سبب وقوع الحادث، فقد يتحمل أحد أطراف التصادم المسؤولية كاملة إذا ثبت ارتكابه للخطأ ، وقد تتوزع المسؤولية بين السفن المتصادمة إذا ثبت اشتراكها في الخطأ المؤدي إلى وقوع الحادث ، كما قد تنتفي المسؤولية في بعض الحالات الاستثنائية كالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي.

و تبرز أهمية دراسة التصادم البحري في كونه من المواضيع الدقيقة التي تجمع بين الجوانب القانونية و التقنية ، فضلا عن ارتباطه المباشر بسلامة الملاحة البحرية و حماية الأرواح و الممتلكات في البحر . لذلك سعت الاتفاقيات الدولية ، و على رأسها اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري ، إلى توحيد الأحكام القانونية المنظمة لهذا الحادث البحري و الحد من تنازع القوانين بشأنه.

و عليه ، سيتم التطرق في هذا الفصل إلى ماهية التصادم البحري من خلال اطار القانوني لتصادم البحري في المبحث الأول و قيام المسؤولية عن التصادم البحري في المبحث الثاني.

المبحث الأول :الاطار القانوني للتصادم البحري

نظرا لكثرة وقوع الحوادث البحرية ، و ما يخلف من خسائر وأضرار جسيمة تلحق بالركاب أو الطاقم السفينة أو أضرار مادية تلحق بالسفينة نفسها ، الأمر لذي استدعى وضع اطار قانوني ينظم أحكامه و يحدد المسؤولية الناشئة عنه ، و يستمد هذا الاطار القانوني قواعد من الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية البحرية، التي تهدف الى ضمان سلامة الملاحة البحرية و حماية الحقوق و المصالح المترتبة على التصادم البحري .

و من ثم كان من الضروري وضع قواعد قانونية خاصة تنظم أحكام التصادم البحري. و بناءا على ذلك سنناولفي هذا المبحث مفهوم التصادم البحري في مطلبه الأول و الشروط التصادم في مطلبه الثاني و أنواع التصادم البحري في مطلبه الثالث

المطلب الأول : ماهية التصادم البحري

شهد المجتمع الدولي جهودا متواصلة لتنظيم مسألة التصادم البحري ، نظرا لما ينجم عنه من أضرار جسيمة مادية و بشرية . و قد تجسدت هذه الجهود في عقد عدة مؤتمرات و ابرام اتفاقيات دولية ، من أبرزها اتفاقية بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بالتصادم البحري ، ثم اتفاقية بروكسل لسنة 1952 الخاصة بتوحيد بعض قواعد الاختصاص المدني و الجنائي .

كما عملت بعض التشريعات الوطنية ، بما فيها العربية ، على تبني نصوص قانونية مستمدة من هذه الاتفاقيات و سيتناول هذا المطلب تحديد مفهوم التصادم البحري من خلال ، مفهوم التصادم البحري في فرعه الأول التصادم البحري صور الخطأ في التصادم البحري في فرعه الثاني و صور الخطأ في التصادم البحري

الفرع الأول :مفهوم التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري من أهم الموضوعات التي تناولها القانون البحري لما ترتب عنه من أضرار مادية و بشرية تمس السفن و بالبضائع و الأشخاص ، وتبرز أهمية دراسة التصادم البحري في تحديد المسؤولية القانونية و التعويض عن الأضرار الناتجة عنه ، خاصة مع تطور حركة النقل البحري و تزايد المبادلات التجارية الدولية ،مما جعل المشرع الدولي و الوطني يضعان قواعد قانونية خاصة لتنظيم أحكامه و ضمان سلامة الملاحة البحرية و هذا ما سنتناوله في هذا الفرع التعريف لتصادم البحري أولا ، خصائص التصادم البحري ثانيا

أولا : تعريف التصادم البحري

التصادم البحري من أهم الحوادث البحرية التي تحدث جراء التنقل عبر الملاحة البحرية و في هذا الاطار ،سنقوم بتعريف اللغوي ، الفقهي و القانوني لتصادم البحري

1/التعريف اللغوي لتصادم البحري

كلمة التصادم جاءت من الفعل " صدم "أو صدمه ، أي دفعه و ضربه بجسده يقال صرعه بصدمة أي بدفعة واحدة و يعني بذلك أن التصادم الحري هو التضرار و الاحتكاك بين أجسام المنشأة العائمة بمعنى آخر هو الارتطام المادي بين جسمين عائمين.¹

2/ التعريف الفقهي لتصادم البحري

اختلف الفقهاء في تحديد مفهوم التصادم البحري ، حيث ركز جانب منهم على صفة الوسائل التصادم ،معتبرين أن التصادم البحري يتحقق عندما يقع ارتباط مادي بين سفينتين بحريتين أو أكثر، أو بين سفينة بحرية أخرى نهريّة أو حتى مع مركبات الملاحة الداخلية ، دون اعتبار لطبيعة المياه التي حدث فيها التصادم.²

سواء حتى مع مركبات الملاحة الداخلية ،سواء حدث ذلك في البحار أو الأنهار أو المياه الداخلية في المقابل ، تبني اتجاه فقهي آخر معيارا مغايرا ، يقوم على إيلاء الأهمية لمكان وقوع التصادم ، معتبرا أن وصف " البحري " لا يصدق إل إذا حدث الاصطدام في الوسط البحري ، بصرف النظر عن طبيعة الوسائل المتصادمة ، سواء كانت سفنا بحرية أو وحدات ملاحية داخلية.³

و يتوافق هذا الاتجاه مع ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1910 ، التي وسعت نطاق التصادم ليشمل مختلف حالات الارتطام بين السفن ، بغض النظر عن طبيعة المياه التي وقع فيها الحادث.⁴

في المقابل ، يرى اتجاه آخر على ضرورة التركيز على محل وقوع التصادم البحري ، معتبرا أن العبرة بوقوعه في البيئة البحرية ، بصرف النظر عن طبيعة الوسائل المتصادمة، سواء كانت سفنا بحرية او وسائل ملاحية نهريّة.⁵

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

²ابن المنظور ، لسان العرب ، دار صادر ، بيروت ، 1983، ص504

³بن منظور ، المرجع نفسه

⁴د/ عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في الشرح القانون المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،

⁵د/ مصطفى كماله ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2008، ص396

وبناء على ذلك ، يعد التصادم البحري قائما متى وقع اصطدام بين سفينتين أو أكثر في البحر ، سواء تعلق الأمر بسفن بحرية أو مركبات ملاحية داخلية . أما إذا وقع الارتطام في المياه الداخلية ، فيعد تصادما نهريا حتى وإن كانت السفن المتصادمة بحرية.¹

كما يستبعد من نطاق التصادم البحري الحالات التي يقع فيها الارتطام بين وسائل الملاحة الداخلية داخل الأنهار أو القنوات ، كذلك الاصطدام بين السفن والمنشأة الثابتة كالأرصعة أو الموانئ ، أو حتى بالصخور أو بحطام سفن بحرية أخرى أثناء الملاحة.²

من ناحية أخرى ، يميز الفقه بين التصادم البحري بوصفه حادثا من حوادث الملاحة البحرية ، وبين مفهومه في إطار التأمين البحري . ففي الفقه الفرنسي ، يقصد بالتصادم في مجال التأمين اصطدام السفينة بجسم ثابت كرصيف أو سد ، أو بجسم عائم كحطام سفينة بينما يرى اتجاه آخر أن التصادم يتحقق في كلتا الحالتين ، سواء تعلق الأمر باصطدام بين سفينتين أو بين سفينة ومنشأة ، طالما كانت السفينة تتمتع بالوصف القانوني.³

3/ التعريف القانوني لتصادم البحري:

عرفت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 التصادم البحري في مادتها الأولى بأنها الحادث الذي يقع بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية ، بغض النظر عن مكان وقوع الحادث.⁴

بإضافة أيضا كما نصت مادة من 273 الى المادة 298 الامر 80/76 المعدل و المتمم من القانون: 05/98 المتضمن القانون البحري الجزائري على نفس المفهوم ، حيث اعتبر التصادم البحري حادثا يقع بين سفت البحرية أو سفن مخصصة للملاحة الداخلية ، دون اعتبار لطبيعة المياه التي حدث فيها التصادم (بحرية أو داخلية)، وهذا يعني أن العبارة تكون بنوع المنشأة المتصادمة وتماشيا مع ذلك ، أخذ التشريع الفرنسي أيضا بنفس المبدأ حيث نص في القانون رقم 545 لسنة 1967 على تنظيم حوادث التصادم البحري وفق نفس الأسس كما وسع المشرع الجزائري في المادة 274 من قانون البحري وسع نطاق تطبيق أحكام التصادم ليشمل المنشآت العائمة بصفة عامة ، باستثناء تلك المثبتة بشكل دائم ، حيث تعامل هذه المنشأة وفق طبيعتها ، سواء كسفن بحرية أو كمراكب ملاحية داخلية.⁵

¹ د/ محمد فؤاد مهنا ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 274

² د/ رمضان أبو السعود ، الوسيط في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2016 ، ص 203.

³ أحمد أبو الفاء ، القانون البحري والجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007 ، ص 318

⁴ اتفاقية بروكسل الخاصة بتحديد بعض قواعد التصادم البحري ، المادة 01

⁵ قانون البحري ، المادة 274

ثانيا : خصائص التصادم البحري

التصادم البحري من البحري من أخطر الحوادث التي تعرفها الملاحة البحرية ، و قد استقر الفقه و القضاء البحري على مجموعة من الخصائص التي تميزه عن غيره من الحوادث ، و تنعكس مباشرة على النظام القانوني الواجب التطبيق و على تحديد المسؤولية الناشئة عنه و هذا ما سنتاوله في هذا الفرع الطابع البحري الدولي لتصادم البحري أولا و الطابع التقني لتعدد الفاعلين ثانيا و صعوبة تحديد لتعدد صور الخطأ ثالثا.

1/الطابع البحري الدولي لتصادم البحري

يتميز التصادم البحري بوقوعه في الوسط البحري ، سواء في البحار أو الموانئ أو الممرات الملاحية المياه الدولية ، و هو ما يمنحه طابعا خاصا يجعله خارج نطاق القواعد العامة المسؤولية المدنية ، و يدخله ضمن نطاق القواعد البحرية المتخصصة.¹

ما يتسم هذا النوع من الحوادث غالبا بالطابع الدولي ، نتيجة تعدد جنسيات السفن أو وقوع الحادث في مياه تخضع لأكثر من نظام قانوني ، مما يثير مسألة تنازع القوانين و تحديد القانون الواجب التطبيق.²

وقد تم تكريس هذا الطابع من خلال اتفاقية بروكسل للتصادم البحري 1910 التي وحدت بعض قواعد المسؤولية، وكذا اتفاقية قواعد منعالتصادم في البحار (كولوراج) التي وضعت موحدة لتنظيم الملاحة البحرية وتقادي التصادم.³

2/الطابع التقني لتعدد الفاعلين

يتسم التصادم البحري بطابع تقني دقيق ، إذ يرتبط بعناصر الملاحة البحرية مثل سرعة السفن اتجاهها ، أجهزة الرادار و الظروف الجوية و البحرية ، وهو ما يجعل تقييم الحادث يعتمد على معطيات فنية أكثر من المعطيات القانونية البحتة .⁴

كما يتميز بتعدد الأطراف المتدخلة فيه : حيث لا يقتصر على مالك السفينة ، بل يشمل الربان المسؤول عن القيادة ، و المجهز البحري ، وشركات التأمين ، إضافة إلى الأطراف المتضررة من ركاب و بضائع.⁵

3/صعوبة تحديد المسؤولية في تعدد صور الخطأ

¹د/عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في الشرح القانون المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ص522

²اتفاقية بروكسل لتوحيد المتعلقة بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري لسنة 1910

³اتفاقية كولوراج المتعلقة بالأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972

⁴د/بن أحمد عبد اللطيف ، النظام القانوني للتصادم البحري في القانون الدولي الخاص - دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه في القانون ، جامعة وهران ، 2011-2012 ، ص 11

⁵بن أحمد عبد اللطيف ، مرجع سابق ، ص11

تعد الصعوبة تحديد المسؤولية من أهم خصائص التصادم البحري ، و ذلك بسبب تداخل الأسباب المؤدية لحادث ، واعتماد الاثبات فيه على الرسائل تقنية حديثة مثل سجلات الملاحة وأجهزة الرادار ، إضافة إلى إمكانية وجود خطأ مشترك بين السفن .¹

كما يتعدد الخطأ في التصادم البحري ، فقد يتمثل في الإهمال في القيادة ، أو مخالفة قواعد الملاحة الدوائية، أو السرعة غير الملائمة ، أو ضعف المراقبة ، أو سوء التقدير الملاحي .²

الفرع الثاني : صور الخطأ في التصادم البحري

تعد مسألة الخطأ في التصادم البحري من أهم المحاور التي يقوم عليها تحديد المسؤولية القانونية بين أطراف الحادث ، فغالبا ما لا يقع التصادم نتيجة سبب عرضي بحت ، بل يكون نتيجة أخطاء بشرية أو تقنية تتفاوت في جسامتها وتأثيرها ، و تتنوع صور هذا الخطأ و يمكن تصنيفها الى الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد تجنب التصادم البحري في فرعه الأول و في : الأخطاء الناشئة عن الإهمال و عدم الاحتياط فرعه الثاني

أولاً: الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد تجنب التصادم البحري :

دراسة صور الخطأ في التصادم البحري تكتسي أهمية بالغة ، و تتمثل هذه الأخطاء في الاخلال بالقواعد الدوائية المنظمة لحركة السفن في البحر و التي تهدف إلى ضمان سلامة الملاحة و تفادي التصادم البحري و هذ اما سنتاوله في عدة نقاط الأخطاء المتعلقة بقواعد السير و المناورات أولاً و الأخطاء المتعلقة بمخالفة قواعد الأنوار و الأشكال ثانياً و الأخطاء المتعلقة بالإشارات الصوتية و التحذيرية ثالثاً .

1/ الأخطاء المتعلقة بقواعد السير و المناورات

تفرض القواعد الدولية على السفن الالتزام بسرعة أمنة تمكنها من تفادي الخطر و التوقف في الوقت المناسب ، خاصة في حالات الرؤية المحدودة ، و يعد الإبحار بسرعة مفرطة أو غير

ملائمة لظروف الملاحة خطأ موجبا للمسؤولية إذا كان سببا في التصادم البحري .³

كما يعد الاخلال بواجب المراقبة من أبرز صور الخطأ ، حيث يتعين على السفينة توفير مراقبة مستمرة باستخدام الوسائل البصرية و السمعية ، إضافة إلى حسن تفسير المعطيات المستمدة من أجهزة الملاحة البحرية .⁴

¹ د/رمضان أبو السعود ، القانون البحري ، السفن و التصادم البحري و المساعدة و الانقاذ البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2016 ، ص 214

² د/ محمد فؤاد مهنا ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 287

³ محمد فؤاد مهنا ، مرجع سابق ، ص 285

من جهة أخرى ، يشكل عدم الالتزام بقواعد تغيير الاتجاه أو اخلاء الطريق أو التأخر في المناورات المناسبة خطأ جسيماً يؤدي إلى قيام المسؤولية¹.

2/ الأخطاء المتعلقة بمخالفة قواعد الأنوار و الأشكال

تلتزم القواعد الدولية السفن بإظهار أنوار و علامات معينة تدل على حالتها (سائرة ، راسية ، قاطرة) و يعد عدم الالتزام بهذه القواعد ، سواء بعدم الإضاءة أو الإضاءة الخاطئة أو غير كافية ، من الأخطاء التي قد تؤدي إلى تضليل السفن الأخرى و منثم وقوع التصادم البحري².

3/ الأخطاء المتعلقة بالإشارات الصوتية و التحذيرية :

تلتزم القواعد البحرية السفن باستخدام إشارات صوتية معينة ، خاصة في حالات الضباب أو ضعف الرؤية أو عند تغيير الاتجاه و من ثم ، فإن عدم اطلاق هذه الإشارات أو اطلاقها بشكل خاطئ أو متأخر يعد خطأ يساهم في وقوع التصادم ، نظراً لأهمية هذه الإشارات في تنبيه السفن الأخرى³.

ثانياً : الأخطاء الناشئة عن الإهمال و عدم الاحتياط :

و يقصد بهذا النوع كل سلوك إيجابي أو سلبي يصدر عن القائمين على السفينة بالمخالفة للأصول البحرية و قواعد الحيلة و الحذر و الذي ستنال في عدة نقاط أخطاء الربان و أخطاء الطاقم ا و أخطاء المجهز و أخطاء المرشد

1/ أخطاء الربان :

يعد الربان المسؤول الأول عن قيادة السفينة و سلامة الرحلة البحرية ، و يسأل عن أخطائه الشخصية سواء كانت نتيجة تقدير أو إهمال أو مخالفة القواعد البحرية ، كما يلتزم الربان باتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة ، كاختيار المسار الأمن و مراعاة ظروف الملاحة و أي إخلال بهذه الالتزامات يرتب مسؤوليته⁴.

⁴ رمضان أبو السعود ، مرجع سابق، ص 216

¹ محمد عبد الحميد الشواربي، التصادم البحري و المسؤولية الناشئة عنه ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2002 ص 94

² اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض قواعد التصادم البحري ، المادة 04

³ د/ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 301

⁴ المرجع نفسه ، ص 301

2/ أخطاء الطاقم :

تشمل أخطاء الطاقم الإهمال في أداء المهام أو نقص الخبرة أو الإرهاق الناتج عن العمل المتواصل ، مما يؤثر على كفاءة المراقبة و اتخاذ القرار ، و قد أثبتت الدراسات أن الإرهاق و ضعف اللياقة الذهنية من الأسباب الرئيسية في الحوادث¹.

3/ أخطاء المجهز :

يلتزم المجهز بضمان صلاحية السفينة للملاحة ، و توفير التجهيزات اللازمة لطاقم مؤهل ، و يعد إهماله في الصيانة أو تجهيزات السفينة أو اختيار الطاقم سببا في قيام مسؤوليته عن أضرار الناتجة عن التصادم².

4/ أخطاء المرشد البحري :

شخص متخصص في الارشاد السفن داخل الموانئ و الممرات الضيقة ، و يجب عليه تقديم إرشادات دقيقة ، غير أن الخطأ في الارشاد قد يؤدي إلى تصادم ، و مع ذلك تبقى المسؤولية الأصلية على عاتق الربان ، مع امكانية مساءلة المجهز عن أخطاء المرشد باعتباره تابع له³.

المطلب الثاني: شروط التصادم البحري

من خلال التعاريف السابقة للتصادم البحري ، يمكن أن نستخلص الشروط التي من أجلها تعتبر الواقعة تصادما بحريا ، ذلك لأنه ليس كل تصادم بحري يدخل في نطاق المسؤولية و تطبق عليه أحكام المنصوص عليها قانونا ، و هو ما سنتولى بيانه في هذا المطلب ، سنعرض للشروط المتعلقة بوسيلة التصادم و هي السفينة في فرعه الأول ، ثم الشرط المتعلق بالفعل المادي في فرعه الثاني

الفرع الأول : الشروط المتعلقة بوسيلة التصادم

ان المقصود هذا الوسيلة التصادم هي السفينة ، و المقرر في التشريعات المقارنة ز معاهدة بروكسل أنه من أجل إعمال أحكام التصادم البحري لا بد أن تتورط في التصادم سفينة و هي المنشأة البحرية العائمة ، و هو ما سنتولى بيانه في التصادم منشأتين بحريتين أولا و تصادم منشأتين على الأقل إحداها سفينة ثانيا

¹ د/ د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2007 ، ص 542

² علي البارودي ، قانون البحري ، لدار الجامعية ، القاهرة ، 1998 ، ص

³ محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ص 131

أولا : التصادم بين منشأتين بحريتين

يعد تصادما بحريا ، إذا كان هذا التصادم قد حدث بين سفن مخصصة للملاحة البحرية ، أو بين سفينة بحرية و مركب مخصص للملاحة الداخلية النهرية و غالبا ما يكون ذلك عند اجتياز السفن البحرية للأنهار بقصد الوصول على الموانئ ، و لا ينظر إلى نوع السفينة التي كانت طرفا في الحادث أو غرضها ، إذ يستوي في ذلك ، ما إذا كانت إحدى سفن الحادث غرضها تجاريا أو صيد أو نزهة ، كما لا ينظر إلى موقع الحادث الذي يحصل فيه التصادم ، سواء ان كان ذلك في البحر أو الأنهار ، إلا أنه لا يمكن اعتبار الحادث تصادما بحريا ، إذا وقع بين مراكب مخصصة للملاحة النهرية الداخلية حتى و إن كان ذلك في المياه البحرية.¹

و عليه فإذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أو أمواج أو صخور ، فلا يعد الحادث تصادما بحريا بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية ، و كذلك الحكم فيما لو ارتطمت السفينة بجسم عائما لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحة الداخلية كرافعة أو طائرة بحرية.²

و تطبق أحكام التصادم البحري أيضا على التصادم الذي يحصل بين سفينتين تابعتين لنفس المجهز ، إذ أن كلتا السفينتين تعد ذمة بحرية مستقلة و يؤمن عليها عادة لدى مؤمنين مختلفين ، وهو ما يطلق عليه بالتصادم بين السفن الشقيقة ، و قد يبدو للوهلة الأولى أنه ليس من المعقول أن يرفع المجهز دعوى التصادم على نفسه بصفته مالكا لسفينة المخطئة و السفينة المضرورة معا ، و من ناحية أخرى فان كل سفينة تعتبر ثروة بحرية مستقلة بما لها من حقوق و ما يثقلها من التزامات ، و بالتالي فانه تسوية الحقوق و المسؤوليات الناشئة عن التصادم تماما كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفتين.³

ثانيا : التصادم بين منشأتين على الأقل إحداهما سفينة

لا يكفي لاعتبار الحادث تصادما أن يحصل بين منشأتين أو أكثر ، بل يجب أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية سواء كانت في ذلك أكانت صادمة أو مصدومة ، وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية ، و كثيرا ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة.⁴

¹د/ عادل المقدادي، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري ، في القانون الدولي الخاص ، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص ، جامعة تلمسان ، كلية الحقوق ، السنة 2009/2008 ص 195 و مايليها .

²د/محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، عنابة ، 2010 ، ص73

³علي بارودي ، مرجع سابق ، ص346

⁴محمود شحماط ، ص73

و يقصد بمنشأة العامة هي سفينة بحرية عائمة معرضة فعلا و بطريقة معتادة المخاطر البحر ، كما يقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية أن تكون صالحة لهذه بأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما تتعرض له من أخطار ، و هذه الصلاحية للملاحة و يزول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية للملاحة و يزول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت خطا¹.

و متى توفر وصف السفينة في إحدى المنشآت المتصادمة يتحقق التصادم البحري و لو كانت المنشأة الثانية صادمة أو مصدومة من أحد مراكب الملاحة الداخلية ، و على ذلك لا يعد تصادما يخضع للقانون البحري التصادم الذي يقع فحسب بين مراكب الملاحة الداخلية و لو وقع في البحر ، كذلك الارتطام بجسم ثابت أو عائم طالما أنه لا يعتبر سفينة في نظر القانون أي غير صالح للملاحة ، و عليه المنشأة وصف السفينة لا يهم الغرض الذي تخصصه له ، فالقاعدة تتعلق بالملاحة البحرية بصرف النظر عن الغرض من هذه الملاحة².

الفرع الثاني : الشروط المتعلقة بالفعل المادي

يشترط اعتبار الحادث تصادما بحريا أن يحصل ارتطام مادي بين منشأتين العائمتين ، سواء حصل الارتطام بين جسمي السفينتين أو ملحقاتهما ، و قد يكون التصادم مركبا و هو التصادم الذي يحصل بين أكثر من منشأتين بحريتين كما إذا اصطدمت السفن الثلاث جميعا في وقت واحد ففي هذه الحالة يحدد مركز كل سفينة مع غيرها من السفن الأخرى كما لو كان التصادم بين سفينتين فقط³.

و حيث أن واضعي معاهدة لبروكسل ارتأوا عدم الوقوف عند الضيق المفهوم التصادم ، و هذا التوسع نجده معتمدا في قوانين الكثير من الدول سواء كانت منضمة لمعاهدة بروكسل أو لم تكن كذلك ، و قد سلك المشرع الجزائري بدوره هذا المسلك في نص المادة 274 الفقرة الثالث التي تنص على : " و تشبه كذلك بتصادم سفن البحار كل خسارة تسببها سفين إما لسفينة أخرى و إما لأشخاص موجودين على متنها تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة " ⁴.

و يظهر جليا من هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يقف عند المعنى اللغوي للتصادم و لقد عبر عن ذلك بشكل صريح بقوله : " مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة

¹فراح عز الدين ، التصادم البحري ، المجلة المفكر ، العدد 12 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، 2015 ، ص 169

² محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 32 ز مايليها.

³ الهاشم رمضان الجزائري ، المرجع السابق ، ص 55 و مايليها

⁴ قانون الحري ، المرجع السابق ، المادة 274

" ، وبهذا المسلك القانون الجزائري قد تطابق بما جاء في معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم.¹

و يتوافر الشرط السابق ذكره يمكن اعتبار التصادم تصادما بحريا تطبق عليه أحكام التصادم البحري ، ولكن هناك حالات قد تتوافر فيها الشروط التصادم البحري من الناحية القانونية ، وهذا ما سنتطرق اليه التصادم بين سفينة المملوكة للدولة أولا ، تصادم بين سفينة مقطورة ثانيا و تصادم بين سفينة الارشاد ثالثا.

أولا : إذا وقع التصادم بين سفينة المملوكة للدولة :

سواء كانت بحرية أو مخصصة لخدمة عامة أو لملاحة عامة ، إذ هذه السفن لا تخضع لقواعد القانون الحري ، وكذا السفن البحرية ، وهو ما نصت عليه المادة 11 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 بقولها : " لا تطبق أحكام المعاهد الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة " .²

ولقد عرفت المادة 29 من اتفاقية لسنة 1982 السفينة الحربية بأنها : " السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت تحمل إمرة ضابط معين رسميا من حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها ، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية .³

ثانيا : إذا وقع التصادم بين سفينة مقطورة

و نظمه المشرع الجزائري في المواد من 279 إلى 281 بارتباط السفينتان بعقد القطر وهو الذي ينظم العلاقة بين السفينتين ، والمسؤولية العقدية تستبعد هذا المسؤولية التقصيرية الناشئة على التصادم .⁴

لما كان القطر عبارة عن عقد فان أي تصادم يحدث بين سفينة القطر و السفينة المقطورة سيخرج من نطاق أحكام التصادم البحري ليخضع للأحكام الواردة في العقد و بهذا أخذت معاهد بروكسل الخاصة بالتصادم حين قضت المادة 10 بعدم سريان أحكام المعاهدة على ما ينشأ من التزامات نتيجة عقد نقل أو أية عقود أخرى ، و ما دام الأمر كذلك فانه يعد ضروريا تحديد اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ عقد القطر و اللحظة التي

¹ بن عصان جمال ، الاعتراف بأحكام التحكيم الدولية وتنفيذها في ظل قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، مجلة دراسات قانونية ، العدد 8 ، لسنة 2010 ، ص 55

² محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 39

³ اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ، مادة 29

⁴ محمود سمير الشرفاوي ، القانون ابحري ، الطبعة 4 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1993 ، ص 595

ينتهي فيها ، إذ ما يخضع للمسؤولية العقدية للتصادم الذي يكون أثناء تنفيذ عقد القطر، أما خارج ذلك فهو يخضع لأحكام التصادم المقررة في القانون البحري متى توفرت الشروط.¹

ثالثا : إذا وقع التصادم بين السفينة التي تقوم بالإرشاد

و يعرف بأنه المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي السلطة المينائية المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول الى الموانئ و الفرض و المياه الداخلية و الخروج منها ، و هذا ما قرره المادة 05 من معاهدة بروكسل مسؤولية المالك أو المجهز عما يحدث من تصادم نتيجة خطأ المرشد حتى ولو كان الارشاد اجباريا ، و قد سلك المشرع الجزائري نفس الاتجاه إذ تقرر المادة 283 من القانون البحري الجزائري مسؤولية مجهزة السفينة أو مالكيها في حالة التصادم حتى ولو كان نتيجة خطأ المرشد وحتى ولو كان الارشاد اجباريا ، ونشير الى أن خضوع التصادم البحري الذي يحدث بين السفينة المرشدة و سفينة الارشاد للأحكام المقررة لعملية الارشاد انما يكون أثناء القيام بهذه العملية ، وهي تبدأ وفقا لمقتضيات القانون الجزائري اعتبارا من وصول المرشد لحدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة الى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو المحطة.²

المطلب الثالث :أنواع التصادم البحري

من أخطر الحوادث البحرية التي تحدث هي التصادم البحري و لما ينجر عنه من خسائر مادية و بشرية و ما يتوجب التعويض عنها من طرف المتسبب في التصادم و لكن يتوجب قبلها تحديد نوع التصادم البحري الواقع و الذي ستناوله في التصادم القهري أو المشكوك في سببه في الفرع الأول و التصادم الناشئ عن خطأ احدى منشأتين في الفرع الثاني والتصادم الناشئ بخطأ مشترك بين سفينتين في فرعه الثالث .

الفرع الأول: التصادم القهري المشكوك في سببه

تنص المادة من 281 من القانون البحري الجزائري على أنه : "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث ، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدور تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو احداها راسية عند وقوع التصادم"، و

¹ بن عصمان جمال ، المرجع السابق ، ص57

² محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، ص595

يتعذر الوقوف على سبب وقوع التصادم على وجه القطع ، فإنه يكون قرب إلى اعتباره تصادماً قهرياً ، وقد أخذت التشريعات الحرية العربية و غيرها بهذا المنطق كما أخذت به المعاهدة بروكسل لسنة 1910 .¹

و على مدعي حالة القاهرة اثباتها و اثبات أنه لم يرتكب أي خطأ ، و أنه اتخذ كل التدابير و الاحتياطات التي تطلبها ظروف الحال ، و في الغالب تحدث القوة القاهرة في الموانئ و المراسي نتيجة عاصفة قوية تؤدي إلى قطع الحبال التي تربط السفينة بالرصيف و اقتلاع مرساها ، و من استقرار الأحكام القضائية نجدها تعتبر القوة العاصفة و الاحتياطات التي تتخذها السفن و الارتفاع المفاجئ للماء في الميناء أو الضباب تصادماً قهرياً .²

ومتى كان التصادم البحري واقعا نتيجة قوة القاهرة فان كل سفينة من السفن المتصادمة تتحمل ما أصابها من ضرر ، و في ذلك محض تطبيق للقواعد العامة التي تغف المدين من المسؤولية إذا كان الضرر قد نشأ عن قوة القاهرة إذ لا يمكن نسبة الخطأ اليه .³

فالتصادم المشكوك في سبب وقوعه فيكون عند ما تجد المحكمة أن البيانات المقدمة لها لا تثبت القوة القاهرة ، و لا تثبت وجود خطأ إحدى السفن أو الخطأ مشترك تسبب في وقوع الحادث ، و قد قضى باعتبار التصادم متضاربة بحيث لم يكن في الإمكان تغليب احدهما على الأخرى ، و هنا نكون بصدد تصادم مشتبه في سببه عندما لا يمكن للطرفين اثبات حالة القوة القاهرة أو خطأ نتج عنه الحادث كما جاء في نص المادة 281 السالفة الذكر .⁴

الفرع الثاني: التصادم الناشئ عن خطأ احدى منشأتين :

المبدأ أنه إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذي يترتب على التصادم و هذا ما جاءت به المادة 277 الفقرة الثالثة من قانون البحري الجزائري و التي تنص : "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ".⁵

و تجدر الإشارة إلى أنه بصريح العبارة المشرع لا يفترض الخطأ في المسؤولية الناشئة عن التصادم ، و يترتب على ذلك أن المدعي بالمسؤولية اثبات خطأ ربان أو مجهز السفينة التي تسببت في وقوع الحادث و هذا النص من شأنه استبعاد العمل بالقرائن التي ذهب القضاء

¹ د/ هاشم علي صادق ، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري و الحوادث الواقعة على ظهر السفن طبعة 2002 ، ص 80

² أحمد حسني ، الحوادث البحرية " التصادم و الإنقاذ " ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، ص 44

³ هاني دويدار ، موجز القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، ص 323

⁴ أحمد حسني ، المرجع السابق ، ص 323

⁵ قانون البحري الجزائري ، المادة 277

على الأخذ بها، أو افتراض الخطأ السفينة السائرة عند اصطدامها مع سفينة راسية أو منشأة عائمة غير مخصصة للملاحة البحرية.^{1/}

و هنا عندما تحصل أضرار مادية أو بدنية للغير تنشأ المسؤولية عن التصادم البحري و ليس الأضرار التي تحدث لركاب السفينة التي تصطدم بخطئها ، ولا للبضائع المشحونة على هذه السفينة، فلا ترتب حقا ناشئا عن التصادم ، و إنما تعد في الواقع ناشئة عن إخلال بتنفيذ عقد نقل البضائع أو عقد الأشخاص فالتعويض هنا أساسه العلاقة التعاقدية ، و المدعي بالتعويض عن الأضرار و ليس بحاجة إلى اثبات الخطأ للحصول على التعويض ، و إنما لكل من الشاحن و الراكب أن يتمسك بقرينة المسؤولية المنصوص عليها في القانون.^{2/}

الفرع الثالث: التصادم الناشئ بخطأ مشترك بين سفينتين:

ذلك التصادم الذي يحدث نتيجة خطأ صدر من ربان أو أحد أفراد الطاقم السفينتين التي وقع لهما الحادث.^{3/}

و قد يكون الخطأ المرتكب على درجة متساوية من الجسامة و قد يكون بدرجة متفاوتة ، إلا أنه يجب أن لكل من الخطأين أثر في الحصول التصادم البحري حتى تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ المرتكب و التصادم الحاصل ، وفي حالة التصادم بخطأ مشترك يكون هناك مجال لتوزيع المسؤولية عن الضرر بين السفن المتصادمة لذلك يلجأ كل طرف في دعوى التصادم إلى اسناد خطأ إلى الطرف الآخر ليلقى جزء من المسؤولية على تبعته.^{4/}

وقد ساير المشرع الجزائري ما جاء به معاهدة بروكسل حيث في مادته 278 على أنه " إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن ، وزرعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامة الأضرار التي ارتكبتها كل منها.^{5/}

و قد ينشأ عن التصادم بسبب الخطأ المشترك ضرر بسبب البضائع الشاحنين أو أمتعة المسافرين تقضي المادة 279 من قانون البحري الجزائري بأن مالكي السفينتين الداخلتين في التصادم يكونان مسؤولين بالتضامن قبل الغير ، يبدأ أن التضامن لا يسلم عن العيوب و ذلك الشاحن أو المسافر سيجنب الرجوع على الناقل الذي تعاقد معه حتى لا يحتج من مواجهته ،

^{1/} هاني دويار ، مرجع سابق ، ص 319

^{2/} المرجع نفسه، ص 31

^{3/} عادل علي مقدادي ، مرجع سابق، ص 210

^{4/} الهاشم رمضان الجزائري ، مرجع سابق ، ص

^{5/} قانون البحري الجزائري ، المادة 278

و يوجه دعوته الى المجهز و يحصل منه على التعويض كاملاً، قد يصطدم في تحديد المسؤولية الذي يتمسك به المجهز الآخر.¹

المبحث الثاني: قيام المسؤولية عن التصادم البحري

يعد التصادم البحري واقعة خطيرة ، و ذلك لما ينجر عنه من خسائر فادحة أو من يساهم فيه بتعويض الأضرار الناتجة عنه، سواء كانت أضراراً مادية تصيب السفن أو البضائع، أو أضراراً بشرية تمس الأرواح أو السلامة الجسدية، أو أضراراً بيئية تمس الوسط البحري

أما المسؤولية الجزائية فتقوم في الحالات التي يشكل فيها الفعل المرتكب خطأ جسيماً أو إهمالاً فادحاً أو مخالفة صريحة لقواعد الملاحة البحرية وقواعد منع التصادم، مما قد يعرض حياة الأشخاص أو سلامة السفن للخطر، فتترتب عنها عقوبات يقررها القانون الوطني المختص، ويتميز نظام المسؤولية في التصادم البحري بكونه يعتمد على فكرة الخطأ كأساس عام، مع إمكانية توزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة في حالة اشتراك أكثر من طرف في وقوع الحادث، وذلك بحسب درجة مساهمة كل طرف في الضرر الناتج .

كما يطرح التصادم البحري إشكالات عملية تتعلق بإثبات الخطأ، وتحديد المسؤولية في ظل الظروف التقنية والبيئية المعقدة التي قد تقع فيها الحوادث البحرية، مما يجعل الاعتماد على الخبرات الفنية والتقارير البحرية أمراً ضرورياً لتحديد المسؤوليات بدقة

ومن خلال ذلك يتضح أن المسؤولية في التصادم البحري تأخذ بعدين متكاملين: مدني يهدف إلى جبر الضرر، وجزائي يهدف إلى الردع وحماية النظام العام البحري، وهو ما يعكس خصوصية هذا النوع من المسؤولية مقارنة بباقي الأنظمة القانونية الأخرى.

و التي سنتناوله في المسؤولية المدنية في مطلبه الأول و المسؤولية الجزائية في مطلبه الثاني

المطلب الأول: قيام المسؤولية المدنية

تُعد المسؤولية المدنية عن التصادم البحري من أهم صور المسؤولية القانونية الناشئة عن حوادث الملاحة البحرية، إذ تهدف أساساً إلى جبر الضرر وتعويض المتضرر عما لحقه من خسائر نتيجة التصادم. وتقوم هذه المسؤولية على مبدأ أساسي مفاده أن كل خطأ يسبب ضرراً يوجب التعويض، وهو ما ينسجم مع القواعد العامة للمسؤولية المدنية في القانون البحري والمدني على حد سواء،

وتتميز المسؤولية المدنية في مجال التصادم البحري بخصوصية نابعة من طبيعة النشاط البحري، حيث إن الحوادث البحرية غالباً ما تكون ناتجة عن تداخل عوامل بشرية وتقنية

¹مصطفى كامل طه ، مرجع سابق ، ص404

وببينة، مما يجعل تحديد الخطأ وتوزيع المسؤولية بين الأطراف أمراً معقداً ويحتاج إلى تحليل دقيق للوقائع البحرية

وتقوم المسؤولية المدنية عن التصادم البحري على ثلاثة أركان أساسية، تتمثل في الخطأ والضرر وعلاقة السببية. فالخطأ يتمثل في مخالفة قواعد الملاحة البحرية أو الإهمال أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتفادي التصادم، أما الضرر فيشمل الأضرار المادية التي تصيب السفن والبضائع، والأضرار البشرية التي تلحق بالركاب وأفراد الطاقم، بالإضافة إلى الأضرار البيئية التي قد تنتج عن تسرب المواد الخطرة إلى البحر

أما علاقة السببية فتتطلب إثبات أن الخطأ المرتكب من قبل إحدى السفن هو السبب المباشر في وقوع التصادم أو في تفاقم نتائجه، وهو ما يثير صعوبات عملية في الإثبات نظراً لخصوصية البيئة البحرية وصعوبة جمع الأدلة في عرض البحر

ويظهر من خلال ذلك أن المسؤولية المدنية في التصادم البحري تهدف بالأساس إلى حماية المضرور وتعويضه بشكل عادل، مع مراعاة خصوصية الملاحة البحرية وما يرافقها من مخاطر فنية وقانونية و هذا ماسنتأوله أطراف الدعوى الناشئة عن التصادم البحري في فرعه الأول و الجهة المختصة في النظر في الدعوى الناشئة عن التصادم البحري

الفرع الأول: أطراف الدعوى الناشئة عن التصادم البحري

يترتب على ثبوت الضرر لجوء المتضرر لجوء المتضرر إلى القضاء لجبر الأضرار اللاحقة به ، و يسمى المدعى بينما يوصف خصمه بالمدعى عليه ، ولإيضاح هذه الفكرة ، لابد من التعرف على الأشخاص المدعي لرفع دعوى المسؤولية التصادم البحري أولا على يتم التعرف على الأشخاص المدعى عليهم في قيام المسؤولية التصادم البحري ثانيا.

أولا : الأشخاص المدعية لرفع الدعوى المسؤولية عن التصادم البحري

لا تختلف دعوى التعويض في التصادم عن أي دعوى قضائية حيث تخضع للشروط المعمول بها ، طبقاً للقواعد العامة ، و يتمتع بالحق في التقاضي الشاحن أولا ، الركاب ثانيا ، والطاقم البحري ثالثا.

1/الشاحن :

الشاحن هو أحد أطراف عقد النقل البحري ، إذ أنه يقدم البضاعة كما يمكن أن يرسلها لنفسه أو لشخص آخر يسمى المرسل اليه ، و عليه إذا أصاب البضاعة ضرر أو فقدت أو هلكت

بسبب التصادم البحري فإن من حق الشاحن رفع دعوى التعويض أمام ضد المتسبب في الحادث.¹

2/ الطاقم البحري :

هو مجموعة الملاحين الذين يعملون فوق السفينة و يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري و برأسهم الربان بصفته قائد السفينة في البحر ، فإذا أصيب أحد البحارة على متن السفينة من جراء الحادث يمكن له أن يطالب القضاء بالتعويض عن الأضرار الحاصلة له.²

3/ الركاب

يمكن للمسافرين على متن السفينة المصدومة رفع دعوى التعويض عن الأضرار البدنية اللاحقة بهم أو عن الخسائر الحاصلة لأمتعهم من جراء الحادث ، أما في حالة الوفاة يمكن أن يثبت الحق في المطالبة بالتعويض الى خلفه ، طبقا للقواعد العامة.³

ثانيا : الأشخاص المدعى عليهم لرفع دعوى التعويض عن التصادم البحري .

تشير دعوى التعويض عن التصادم البحري مسألة تحديد الأشخاص الذين ترفع ضدهم الدعوى ، خاصة و أن السفينة لا تتمتع بالشخصية المعنوية التي تسمح لها بالمثل أمام القضاء ، لذلك تتجه المسؤولية إلى الأشخاص المرتبطين بالاستغلال السفينة أو قيادتها، بحسب المصدر الخطأ الذي أدى إلى وقوع التصادم.⁴

1/مجهز السفينة

تنص المادة 572 من القانون البحري الجزائري على أن مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بالاستغلال ، السفينة ، سواء بصفته مالكا لها أو بناء على سند قانوني يخول له حق استعمالها ، ومن خلال هذا النص يتبين أن المجهز قد يكون مالك السفينة أو مستأجرها ، كما قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا.⁵

أ/ المجهز المالك: يقصد بالمجهز المالك الشخص الذي يتولى تجهيز السفينة و إعدادها للملاحة ، من خلال توفير الطاقم البحري و الوقود و المعدات اللازمة لجعل السفينة صالحة للاستغلال البحري ، و الأصل أن مالك السفينة هو الذي يباشر عملية التجهيز باعتباره صاحب

¹د/ مدني محمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 03 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، ص 01

² علي البارودي ، مرجع سابق ، ص 104

³ علي البارودي ، المرجع نفسه

⁴ القانون البحري ، مرجع ستبق ، المادة 57.

⁵ القانون البحري ، مرجع سابق، المادة 572

المصلحة في استغلالها ، غير أنه قد يعهد بهذه المهمة إلى شخص آخر عن طريق التأجير أو الاستغلال.¹

كما يمكن للمالك أن يؤجر السفينة مجهزة أو غير مجهزة ، و في هذه الحالة تنتقل بعض أو كل التزامات التجهيز إلى المستأجر بحسب نوع عقد الايجار المبرم ، الأمر الذي يؤدي إلى انتقال صفة المجهز إلى المستأجر متى تولى استغلال السفينة لحسابه الخاص.² و تترتب على الصفة المجهز مسؤولية تحمل الأضرار الناجمة عن التصادم الحري ، و ذلك وفقا لأحكام القانون البحري الجزائري ، لاسيما إذا كان الضرر ناتجا عن سوء تجهيز السفينة أو تقصير من الأشخاص التابعين له أثناء داء مهامهم.³

ب/ المجهز غير المالك :

قد يكتسب غير المالك السفينة صفة المجهز إذا تولى استغلالها بموجب عقد ايجار ، كما هو الحال في ايجار السفينة العارية ، حيث تنتقل إلى المستأجر سلطة الإدارة و الاستغلال و التجهيز ، و قد نصت المادة 724 من القانون البحري الجزائري على الالتزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر دون تجهيز ، ليتولى هذا الأخير تجهيزها و استغلالها لحسابه الخاص.⁴

و في هذه لحالة يصبح المستأجر هو المسؤول عن الأضرار الناتجة عن الاستغلال البحري ، باعتباره المجهز الفعلي للسفينة ، بينما تنتفي مسؤولية المالك متى ثبت عدم تدخله في عملية التسيير أو الاستغلال.⁵

2/ ربان السفينة

يعد الربان السفينة من أهم الأشخاص الذين يمكن مساءلتهم عن أضرار التصادم البحري ، بالنظر إلى المهام التي يضطلع بها في قيادة السفينة و توجيهها أثناء الملاحة ، و قد نظم القانون البحري الجزائري اختصاصه و التزاماته ضمن الأحكام المتعلقة بالاستغلال السفينة.⁶ و يمثل الربان المجهز أمام الجهات القضائية في الحدود المتعلقة بالاستغلال السفينة ، غير أن مركزه القانوني يظل متميزا ، لأنه لا يعتبر وكيلا عاديا ، و انما يتمتع بسلطات خاصة تفرضها طبيعة الملاحة البحرية ، كما يجوز له اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة للمحافظة على مصالح المجهز أثناء الرحلة البحرية.⁷

¹ محمد عبد الله نصر ، الوسيط في الشرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة السابعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة 2015 ، ص 279

² لقانون البحري ، المرجع السابق ، المادة 724

³ القانون البحري الجزائري ، المادة 92

⁴ القانون البحري الجزائري ، المادة 724

⁵ عباس سامية ، شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الأول ، دار هومة ، الجزائر ، السنة 2015 ، ص 213

⁶ القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق ، المواد 580 إلى 608

⁷ القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق ، المواد 613

و تقوم مسؤولية الربان متى ثبت أن التصادم وقع نتيجة خطأ في القيادة أو سوء تنفيذ المناورات أو مخالفة قواعد الملاحة و السلامة البحرية ، باعتبار أن هذه الالتزامات تدخل ضمن واجباته الأساسية أثناء قيادة السفينة.¹

الفرع الثاني : المحكمة المختصة في الدعوى عن التصادم البحري

قام المشرع الجزائري بإعطاء الحرية الخصوم في مجال اختيار المحكمة التي يتم رفع الدعوى امامها و هذا تسهيلا لهم ، و لقد أخذ باتفاقية بروكسل لسنة 1952 باعتبار الجزائر من دول المبرمة لهذه اتفاقية ، ستناول الاختصاص الإقليمي أولا و الاختصاص النوعي ثانيا

أولا:الاختصاص الإقليمي :

تفصل المحكمة إقليميا في جميع القضايا منها المدنية و البحرية و التجارية و غيرها و عليه تختص المحكمة في الدعوى التصادم البحري و هذا ما نص عليه **قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل و المتمم بالقانون 13-22** ، لكن أمام أية محكمة يتم الفصل في هذه الدعوى المدنية و بالرجوع الى نص المادة نص 290 من القانون البحري الجزائري نجدها نصت على : **يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار أمام احدى الجهات القضائية .**²

ومن خلال نص المادة يتضح لنا أن المشرع الجزائري قد أخذ باتفاقية بروكسل لسنة 1952 الخاصة بالاختصاص المدني في مجال التصادم البحري و من حق المدعي أن يرفع دعواه أمام أحد المحاكم المذكورة أعلاه.³

1/المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعي عليه أو أحد مقرات استغلاله :

من حق المدعي أن يرفع دعوى التعويض عن التصادم البحري أمام محكمة المدعي عليه و هو المكان الذي يقيم فيه عادة ، أما لم يكن له موطن معروف فان الاختصاص يكون أمام الجهة التي يقع فيها آخر موطن له ، و في حالة تعدد المدعى عليهم تكون الجهة المختصة تتمثل في أحد موطن هؤلاء المدعى عليهم و الملاحظ أن هذه القاعدة هي تطبيقا للقواعد العامة و ذلك في المواد 37 و 38 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية المعدل و المتمم ، كما يرفع المدعي دعواه أمام محكمة احدى مقرات المدعى عليه إذ كان يمتلك أكثر من مكان عمل.⁴

¹ محمد عبد الله نصر ، مرجع سابق ، ص 281

² قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، المرجع السابق ، المادة 280

³ اتفاقية بروكسل لسنة 1952

⁴ علاء عمر محمد ، ص 10

2/ محكمة مكان حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها أو في المكان الذي كان من المفترض توقيع الحجز فيه:

أعطى المشرع الجزائري للمدعي الحق في رفع الدعوى أمام محكمة الميناء التي تم فيه الحجز على السفينة المدعى عليه، أو أي سفينة أخرى يملكها أو المكان الذي من المفترض توقيع الحجز فيه و يعد هذا الاختصاص حديث العهد يرجع ظهوره لسنة 1968 في فرنسا بالعطاء الحق للمدعي برفع الدعوى أمام المحكمة التي أحيلت إليها إجراءات الحجز التحفظي ، و التي تكون في أغلب الأحيان محكمة الوصول فتكون بذلك قريبة من مكان وقوع الحادث.¹

3/ محكمة مكان وقوع التصادم :

و تسهلا للطرف المتضرر من أجل حصوله على حقه أجاز المشرع الجزائري للمدعي بأن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مكان وقوع التصادم البحري ، و كذلك يسهل التحقيق في الحادث و المعاينة و تحديد نسبة الأضرار و تعيين الطرف المسبب للحادث لأن السفن المتصادمة تكون قريبة من المحكمة المختصة بنظر في الدعوى ، وهذا ما نصت عليه المادة 290 من القانون البحري في فقرتها الثالثة و كذلك تطبيقا لما جاء في المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تنص على أن للمدعي الحق في رفع دعواه أمام محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار.²

ثانيا/الاختصاص النوعي:

إن المعيار الذي على أساسه يتم تعيين الجهة القضائية التي رفع النزاع أمامها هو الاختصاص النوعي و يتحدد هذا الأخير حسب طبيعة الدعوى ، و لقد قام المشرع الجزائري بتبسيط التنظيم القضائي من خلال جعل المحمة ذات اختصاص عام في نظر كل المنازعات ما عدا ما استثنى بنص صريح ، و بما أن القانون البحري لم يتطرق لاختصاص النوعي علينا الرجوع الى قواعد العامة و تحديدا المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية في فقرتها 07 التي تنص على : " تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية الإفلاس و التسوية القضائية المنازعات المتعلقة بالبنوك، و منازعات الملكية الفكرية المنازعات البحرية و النقل الجوي، و منازعات التأمينات "، يتبين لنا من خلال نص المادة أنه يتم الفصل في القضايا الحوادث البحرية باعتبارها من المنازعات البحرية أمام الأقطاب المتخصصة و التي لها اختصاص

¹ حسان سعاد ، مرجع سابق ، ص 216

² بن ددوش سيد أحمد ، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية ، أطروحة دكتوراه ، تخصص قانون خاص ، جامعة تلمسان ، الجزائر ، 2017 ، ص 845

نوعي ينحصر في منازعات كعينة بينها المتعلقة بالتصادم البحري ، الا أنه لا يتم العمل بهذه الأقطاب و أنه يتم الفصل في المنازعات البحرية أماما المحاكم التجارية المتخصصة حيث نصت المادة 1063 من قانون الاجراءات المدنية و الإدارية الجزائري على : " تبقى قواعد الاختصاص النوعي المنصوص عليها في المادة 40 الفقرة 3 و 4 من هذا القانون ، سارية المفعول الى حين تنصيب الأقطاب المتخصصة "¹

و لقد حول المشرع الجزائري هذه المنازعات الى الاختصاص النوعي للمحاكم التجارية المستحدثة بموجب القانون رقم 07/22 المؤرخ في 05 مايو 2022 المتضمن التقسيم القضائي ، و ذلك وفق نص المادة 536 مكرر من قانون رقم 13/22 المؤرخ في 12 مايو 2022 المعدل و المتمم للقانون 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .²

ثانيا :

المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية

تُعد المسؤولية الجزائية عن التصادم البحري من أهم صور المسؤولية القانونية التي قد تترتب عن حوادث الملاحة البحرية، حيث لا يقتصر أثر التصادم على التعويض المدني فقط، بل قد يمتد إلى توقيع جزاءات جنائية على كل من يثبت في حقه ارتكاب خطأ جسيم أو إهمال فادح أو مخالفة لقواعد السلامة البحرية وقواعد تفادي التصادم

وتقوم المسؤولية الجزائية في التصادم البحري على أساس فكرة الخطأ الجنائي، الذي يتمثل في السلوك غير المشروع الصادر عن الربان أو أحد أفراد الطاقم أثناء قيادة السفينة أو إدارتها، والذي يؤدي إلى تعريض الأرواح أو السفن أو الملاحة البحرية للخطر

ويشترط لقيام هذه المسؤولية أن يكون الخطأ جسيماً، بحيث يتجاوز حدود الخطأ المدني العادي، كالإبحار في ظروف خطرة دون اتخاذ الاحتياطات اللازمة، أو تعطيل أجهزة الملاحة عمداً أو بإهمال فادح، أو مخالفة قواعد السير البحري المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية

كما تشمل المسؤولية الجزائية الحالات التي يترتب فيها عن التصادم البحري وفاة أشخاص أو إصابتهم إصابات خطيرة، أو إحداث أضرار جسيمة بالسفن أو البيئة البحرية، خاصة إذا ثبت أن ذلك ناتج عن إهمال جسيم أو تهاون خطير في احترام قواعد الملاحة البحرية

ويُسأل جزائياً في الغالب الربان باعتباره المسؤول المباشر عن قيادة السفينة، وقد تمتد المسؤولية إلى مالك السفينة أو المشغل في الحالات التي يثبت فيها علمه أو مساهمته في الخطأ

¹ حسان سعاد /رجع سابق ، ص 217

² قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، المادة 536 مكرر

الجسيم أو عدم توفير وسائل السلامة اللازمة ، وهذا ماسنتناوله في العقوبات المفروضة على المخطئ في فرعه الأول و قواعد الاختصاص الجزائي في فرعه الثاني

الفرع الأول : العقوبات المفروضة على المخطئ :

تطبق على الجاني في الجريمة الناشئة عن التصادم البحري الكثير من العقوبات ، فإذا نتج عن التصادم وفاة يمكن أن تطبق على الجاني عقوبة القتل الخطأ إذا حصلت الوفاة من دون أي نية إجرامية ، و تطبق عليه عقوبة الجرح و الايذاء الخطأ إذا نتج عن التصادم جروح أو أي ضرر بدني و هذا ماسنتناوله في العقوبات الجزائية أولا و العقوبات التأديبية ثانيا

أولا : العقوبات الجزائية

و قد وردت هذه الأحكام في الفقرة الثانية الخاصة بالجرح و الجنايات البحرية ، من القسم الثالث الوارد في الفصل الثالث بعنوان النظام التأديبي لرجال البحر ، بحيث تطبق العقوبات الواردة في نص المادة 443 من قانون العقوبات الجزائري على كل من تسبب في وقوع التصادم بخطئه كمايلي :¹

- حالة تسببه لجروح أنجر عنها عجز كلي مؤقت ، تطبق عليه العقوبة المذكورة في المادتين 264 و 442 من قانون العقوبات الجزائري.

- إذا أسفر عن هذا التصادم فقدان السفينة أو أدى إلى جروح أنجر عنها عجز دائم ، تطبق العقوبة المنصوص عليها في الفقرة الثالثة من المادة 483 الفقرة الثالثة من قانون العقوبات الجزائري .

- في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص تطبق العقوبة المنصوص عليها في الفقرة الرابعة من ذات ال مادة .

- و يعاقب بالعقوبة الواردة في المادة 493 من قانون العقوبات الجزائري كل ربان سفينة جزائرية يخالف خارج المياه الإقليمية بالعقوبة الواردة في المادة 493 من قانون العقوبات الجزائري كل ربان سفينة جزائرية يخالف خارج المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية ، أية قاعدة من قواعد الحركة البحرية الصادرة تطبيقا للاتفاقية الدولية للوقاية من الاصطدام في البحر .

¹قانون العقوبات ، المادتين 264 و 442 و مايليها

ثانيا : العقوبات التأديبية

نصت القوانين البحرية على أكثر من العقوبات التأديبية ، التي يمكن أن تتخذ بحق الربان أو البحار الذي تسبب في حصول التصادم.¹

و قد نص المشرع الجزائري ، على بعض العقوبات التأديبية باعتبارها عقوبات تبعية ، تحكم بها المحكمة على المتسبب في حصول التصادم، و ذلك من دون الاخلال بالمتابعة الجزائية و هذا حسب المادة 471 من قانون العقوبات الجزائري ، كالشطب من سجل رجال البحر ، و الإيقاف عن الخدمة لمدة 06 أشهر من دون راتب أثناء هذه المدة، و السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة و غيرها من العقوبات التأديبية أخرى.²

و يشترط على ألا تصدر هذه العقوبات إلا بعد إجراء التحقيق الذي يحدد طبيعة و خطورة الخطأ المرتكب من أفراد الطاقم.³

الفرع الثاني : قواعد الاختصاص الجزائي

لاشك أنه لا توجد صعوبة في معرفة القانون الذي يحكم النزاع و المحكمة المختصة بنظر الدعوى في حالة ما إذا حصل التصادم بين سفن تابعة لنفس الدولة و في المياه الإقليمية لتلك الدولة ، لأن الدعوى الجزائية في هذه الحالة تخضع لقانون و الاختصاص قضاء الدولة التي تحمل السفن المتصادمة علمها إلا أن الصعوبة تظهر في حالة ما إذا حصل التصادم بين سفن تابعة لدول مختلفة في عرض البحر أو مياه إقليمية تابعة لدولة أجنبية ، فوجود العنصر الأجنبي تظهر عدة تساؤلات حول معرفة القانون الذي يحكم النزاع و المحكمة المختصة ،

و هذا ما سنتطرق إليه في الاختصاص الدولي أولا و الاختصاص الجزائي في التشريع الجزائري

أولا : الاختصاص الدولي

يرجع تاريخ معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجزائي في مادة التصادم البحري إلى قضية " لوتس " و تطوراتها الدولية ، و تتلخص وقائعها في أن السفينة " لوتس " صدمت سفينة تركية ، و قد قامت السلطات التركية بحجز السفينة الفرنسية عند رسوها في إسطنبول و قبضت على ضابطها و حاكمته و قضت عليه السجن .⁴

¹ هاشم رمضان الجزائري ، مرجع سابق ، ص 257

² قانون العقوبات ، مرجع سابق ، المادة 471

³ قانون العقوبات ، المرجع نفسه ، المادة 474

⁴ مصطفى كمال طه ، التوحيد الدولي للقانون البحري ، طبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، 2007 ص 56

و قد تنازعت نظريتان في هذه المسألة ، النظرية الفرنسية و تبعاً لها فان دولة ما ليس لها الحق فيأن تحاكم أجنبي عن جريمة وقعت في الخارج ، و النظرية التركية التي تأسست على قانون العقوبات التركي المأخوذ عن التقنين الإيطالي الذي أخذ في هذا الصدد برأي الفقه الذي يعتنق فكرة الاختصاص الجزائي العام أو الشامل فالدولة التركية يمكنها أن تحكم على أجنبي من أجل جريمة ارتكبت في الخارج ، على الأقل إذا كان ضحيتها أحد الرعايا الأتراك.¹

وقد انتصرت معاهدة الاختصاص الجزائي إلى النظرية التي تبنتها فرنسا ، حيث نصت في مادتها الأولى على أنه لا يجوز اتخاذ أي إجراء ضد الربان أو أي شخص آخر حالة حصول تصادم إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي كانت السفينة تحمل علمها وقت وقوع التصادم أو الحادث الملاحي.²

كما نصت المادة ثمانية من هذه الاتفاقية على عدم جواز الحجز على السفينة التي سببت التصادم أو منعها من السفر و لو لأغراض التحقيق إلا من قبل السلطات التي تحمل السفينة علمها.³

و قد أعطت المادة الثالثة من الاتفاقية ، للدول الموقعة الحق في منح سلطاتها الخاصة صلاحية اتخاذ التدابير الخاصة بشهادات الاختصاص و التراخيص التي منحتها أو محاكمة رعاياها عن الجرائم التي ارتكبوها ، و لو كانوا على متن سفينة تحمل علم دولة أخرى و ذلك في حالة حصول تصادم أو أي حادث ملاحي آخر.⁴

و حصرت هذه الاتفاقية تطبيق أحكامها فقط بالمصادمات و الحوادث الحرة الأخرى التي تقع في أعالي البحار ، حيث نصت المادة الرابعة منها على أن هذه الاتفاقية لا تطبق على المصادمات أو حوادث الملاحة الأخرى التي تقع في الموانئ و المرافئ و المياه الداخلية ، و قد أعطت هذه المادة للدول الموقعة الحق في الاحتفاظ لنفسها بصلاحية تعقب الجرائم التي في مياهها الإقليمية.⁵

و نصت المادة الخامسة من نفس الاتفاقية على وجود تعهد الدول الموقعة بأن تخضع للتحكيم جميع أوجه الخلافات التي تنشأ فيما بينها بشأن تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها و ذلك دون إخلال بالالتزامات المتعاقدين الذين اتفقوا على عرض منازعاتهم على محكمة العدل الدولية.⁶

¹ أحمد حسني ، الحوادث البحرية ، التصادم و الإنقاذ ، مرجع سابق ص86 و مايليها

² معاهدة بروكسل لسنة 1952 الخاصة بالاختصاص الجزائي ، مادة 01

³ المرجع نفسه ، المادة 02

⁴ أحمد حسني ، النقل البحري الدولي للبضائع و الحوادث البحرية ، مرجع سابق ، ص209

⁵ معاهدة بروكسل لسنة 1952 الخاصة بالاختصاص الجزائي ، مرجع سابق ، المادة 04

⁶ المرجع نفسه ، المادة 05

ثانيا : الاختصاص الجزائي فى التشريع الجزائي

خصص المشرع الجزائري المواد 294 إلى 298 من قانون العقوبات الجزائري ، لقواعد الاختصاص الجزائي و التي حذا فيها حذو معاهدات بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الجزائية ، حيث لم يعترف فيها بسلطات القانون و القضاء الأجنبي على الدعاوى الجزائية الناشئة عن تصادم السفن الجزائرية في أعالي البحار و في المياه الإقليمية الأجنبية ، نصت المادة 294 من قانون العقوبات الجزائري على ألا يلاحق الربان أو أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة السفينة المتصادمة إلا أمام السلطات القضائية و الإدارية للدولة التي تحمل السفينة راتبها عند وقوع التصادم، كما لا يجوز حجز هذه السفينة أو توقيفها و لو كإجراء من إجراءات التحقيق إلا بمعرفة سلطات الدولة التي تحمل السفينة علمها.¹

و قد أعطت المادة 296 الحق للسلطات الإدارية الجزائرية اتخاذ جميع الإجراءات المتعلقة بشهادات الاختصاص و الوثائق المهنية المسلمة من طرف السلطات الجزائرية لرجال البحر الجزائريين ، و ملاحقة هؤلاء عن المخالفات التي ارتكبوها عندما كانوا على متن سفينة تحمل راية دولة أخرى.²

¹قانون العقوبات ، مرجع سابق ، المادة 295

² المرجع نفسه ، المادة 296

الفصل

الثاني

التصادم البحري من أخطر الحوادث التي تمس الملاحة البحرية، لما يترتب عنه من أضرار جسيمة قد تطل السفن والبضائع والأرواح والبيئة البحرية. وقد أدى ذلك إلى اهتمام المشرع الدولي والوطني بوضع قواعد قانونية دقيقة تحدد المسؤولية الناشئة عن هذه الحوادث وتنظم آثارها، بما يضمن حماية المتضررين وتحقيق التوازن بين مصالح أطراف الملاحة البحرية

وتقوم المسؤولية القانونية عن التصادم البحري على أساس تحديد الخطأ وتوزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة، وفقاً لمدى مساهمة كل طرف في وقوع الحادث. كما تمتد هذه المسؤولية لتشمل التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم، سواء كانت أضراراً مادية أو بشرية أو بيئية

وقد عالجت الاتفاقيات الدولية، إلى جانب التشريعات الوطنية، موضوع المسؤولية عن التصادم البحري من خلال وضع قواعد موحدة تهدف إلى تبسيط إجراءات الإثبات وتحديد المسؤولية بدقة، خاصة في الحالات التي تتعدد فيها الأسباب أو تتداخل فيها الأخطاء

كما لا تقتصر آثار التصادم البحري على الجانب المدني فقط، بل قد تمتد إلى مسؤوليات أخرى كالمسؤولية التأديبية أو الجزائية في حال ثبوت الإهمال الجسيم أو مخالفة قواعد السلامة البحرية

ومن جهة أخرى، فإن حوادث التصادم البحري تثير إشكالات قانونية تتعلق بتقدير التعويض، وتحديد الجهة المختصة بالنظر في النزاعات، والقانون الواجب التطبيق، خصوصاً عندما يكون التصادم ذا طابع دولي أو عابر للحدود

ويبرز هذا الفصل الإطار القانوني الذي يحكم المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري، مع تحليل الآثار المترتبة عنها على مختلف المستويات، وذلك من خلال مبحثين رئيسيين: الأول يتعلق بطبيعة المسؤولية القانونية، والثاني يتعلق بآثار التصادم البحري

نظراً لحوادث التصادم البحري التي تحدث من خلال النقل البحري لخطورتها ارتأ المجتمع الدولي لسن معاهدات و تنظيم الاختصاص المدني و الجزائي قيما يخصه و ترك ما دون ذلك للقواعد العامة في النزاع .

فالمسؤولية الناجمة عن التصادم البحري التي سيتم معالجتها في هذا الفصل و الذي ستناول فيه مبحثين الأول دعاوى التعويض عن التصادم البحري و الثاني التحكيم في المنازعات عن دعاوى التصادم البحري

المبحث الأول : تسوية المنازعات التصادم البحري عن طريق القضاء

تعد الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري من أهم المنازعات في قانون التجارة البحرية ، اذ تترتب عن حوادث التصادم البحري أضرار تمس البضائع و الأشخاص ، مما تستوجب اللجوء الى القضاء للمطالبة بالتعويض و تحديد المسؤولية ، و تتميز هذه الدعاوى بخصوصيتها بسبب الطبيعة الدولية للملاحة البحرية و خضوعها لقواعد قانونية و اتفاقيات خاصة ، تهدف الى حماية حقوق المتضررين و تحقيق التوازن بين أطراف الملاحة البحرية و هذا من خلال تناولنا : شروط دعوى التعويض عن التصادم البحري في مطلبها الأول و الطلب المؤسس لدعوى التعويض التصادم البحري في مطلبها الثاني

المطلب الأول : شروط اللجوء الى القضاء في دعوى التصادم البحري

ان الدعوى المدنية في التصادم البحري لا تختلف عن الدعوى المدنية في القواعد العامة حيث أنه يشترط لقبولها توفر الصفة و المصلحة و هذا ما نصت عليه المادة 12 من قانون الإجراءات المدنية الادارية .

الفرع الأول : الصفة

يجب أن تقام الدعوى على خصم قانوني، و يعتبر كذلك إذا تترتب على اقراره حكم، أي عندما يخبر القاضي بوجود حق عليه لآخر و لذلك يجب أن تتوافر الصفة فيكل دعوى ، و من بينها دعوى التصادم البحري ، فإذا رفعت هذه الدعوى ضد مستأجر السفينة الذي أقر بالخطأ المسبب للتصادم مما تترتب للتصادم مما تترتب على اقراره الحكم بالتعويض ، كذلك يجب أن يكون الخصم محكوما أو ملزما بشيء على تقدير ثبوت الدعوى ، فان لم يكون كذلك فلا تسمع الدعوى و يتحتم ردها ، و عليه لا الدعوى المقامة على المرشد البحري في حالة حصول تصادم سفينة مع سفينة أخرى و ذلك لكونه غير ملزم بقيادة السفينة ، و انما هو ملزم فقط بإصدار توجيهات للربان الملزم بقيادة السفينة ¹.

الفرع الثاني : المصلحة

لم يعرف المشرع الجزائري المصلحة مثل باقي التشريعات حيث تركها للفقهاء و القضاء و اكتفى بذكر أنه من الضروري توفر المصلحة لقبول الدعوى ، و لقد اختلف الفقهاء في تعريف المصلحة فهناك من أقر على أنها الغاية من الرفع الدعوى و هناك من عرفها على أنها منفعة

¹ علاء عمر محمد ، الدعوى المدنية في التصادم البحري دراسة استعراضية تحليلية مقارنة ، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية ، المجلد 18، العدد 01 ، كلية القانون ، جامعة البصرة .، ص07

أما الراي الآخر فقد جمع بين التعريفين و عرفها على أنها الحاجة لحماية القانون للحق المعتدى عليه أو المهدد بالاعتداء و المنفعة التي يحصل عليها المدعي من تحقيقه تلك الحماية.¹

أما القضاء فقد انحاز أكثر إلى فكرة أن المصلحة هي المنفعة و الفائدة التي يتجنبها المتقاضي من الدعوى ، و يراعى لن المصلحة ليست فقط شرطا من شروطا قبول الدعوى في دعوى التصادم البحري معلومة غير مجهولة ، ز أن تكون المصلحة حالة أي أن الحق الذي يطالب به المدعي غير معلق على شرط او مضاف إلى تردد الدعوى ، أما كون المصلحة ممكنة فلا يجوز المطالبة بمصلحة مستحيلة الوقوع سواء كانت استحالة قانونية أو استحالة مادية فالحصول على التعويض عند رفع دعوى التصادم ممكن طالما استطاع المدعي اثبات مسؤولية ربان السفينة المسببة للحادث ، و يجب كذلك أن تكون المصلحة محققة ، أي أن هناك اعتداء على حق أو مركز قانوني واجب حمايته ، فلا يمكن رفع دعوى بمناسبة تصادم لم يحصل ، فلا يتحقق التصادم و ينتج عنه الضرر .²

المطلب الثاني : الطلب المؤسس لدعوى التصادم البحري

ان الطلب القدم في دعوى التعويض إثر التصادم البحري يكون موضوعه طلب التعويض عن الضرر الذي لحق بالمتضرر ، لذا سنطرق اليه في هذا المطلب الضرر موضوع طلب التعويض عن التصادم البحري في فرعه الأول و تقادم دعوى التعويض التصادم البحري

الفرع الأول : الضرر موضوع طلب التعويض عن التصادم البحري

يحتل الضرر مركزا هاما في دعوى التعويض عن التصادم إذ يعد سبب جوهري لقيام المسؤولية المدنية سواء كانت عقدية أو تقصيرية ، و لكي يتحقق عنصر الضرر يجب أن تتوفر فيه شروط الضرر و إلا هناك ضرر يجب على المدعي أن يثبته .

أولا : شروط الضرر

يجب أن يكون هناك اخلال بمصلحة حق المضرور و عليه فانه للرجوع على صاحب السفينة الصادمة يجب أن يمس اعتدائه حقا لصاحب السفينة المضرورة ، كما يشترط في الضرر أن يكون محققا أي قد وقع فعلا أو مؤكد الوقوع في المستقبل ، أي أن سبب الضرر تحقق إلا أن أثاره تراخت في المستقبل كاصابة أحد أفراد الطاقم البحري أدت به هذه الإصابة

¹ عمر بن زبير ، الصفة و المصلحة كشرط لقبول الدعوى المدنية ، المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية و السياسية ، الملد06 ، العدد02 ، لسنة 2002 ، جامعة عمار ثلجي الأغواط ، ص136 و ما يليها .

² علاء عمر محمد ، مرجع سابق ، ص09

الى العجز عن القيام بعمله في الحال و تؤثر على قدراته في العمل مستقبلا لهذا يتعين أن يشمل التعويض في التصادم البحري الضرر الحالي و المستقبلي.¹

ثانيا : اثبات الضرر

يقع اثبات الضرر في القواعد العامة على المدعي و ان هذا الأخير هو المكلف بإثبات الضرر الحاصل له ، و ان الضرر الحاصل له ، و ان الضرر ناتج عن الخطأ المدعى عليه و يمكن اثباته بكامل طرق الاثبات لأمر متعلق بفعل ضار رتب آثار قانونية.²

كما يخضع تحديدا لضرر و تبيان عناصره لرقابة المحكمة العليا لأنها تعتبر من المسائل القانونية التي يخضع فيها قاضي الموضوع للرقابة ، و وجب على المدعي إضافة الى اثبات الضرر و خطأ المدعي عليه اثبات العلاقة المباشرة بين الخطأ و الضرر أي اثبات العلاقة السببية بينهما لكي يتم التعويض عن أضرار التصادم البحري ، و يملك المدعي عليه الحق في التقي بإثبات السبب الأجنبي و هذا ما جاءت به المادة 127 من القانون المدني و التي تنص على : " إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة ، أو خطأ صدر من المضرور ، أو خطأ من الغير ، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك " ³

و يقوم القاضي باختبار طريقة التعويض و ذلك حسب الظروف اذ يمكن أن تكون مقسما أو ايرادا مرتبا و في كلا الحالتين يجوز الزام المدين بأن يقدر تأمينا ، كما يقدر التعويض بالنقد على أن يجوز للقاضي و تبعا للظروف و بناء على طلب المضرور ، أن يأمر بإعادة الحالة الى ما كانت عليه ، أو أن يحكم على سبيل التعويض بأداء بعض الإعانات تتصل بالفعل غير المشروع .⁴

الفرع الثاني: تقادم دعوى التعويض التصادم البحري

يعد التقادم الدعاوى التعويض عن التصادم البحري من اهم الأنظمة القانونية التي اقرها القانون البحري ، و يقصد به انقضاء الحق في المطالبة القضائية بالتعويض عن الأضرار المترتبة على التصادم البحري بعد مرور مدة زمنية محددة قانونا دون اتخاذ الإجراءات

¹ حسان سعاد ، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و التفافيات الدولية للتصادم لبحري و المساعد و الإنقاذ البخريين ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، تخصص قانون بحري و النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان 2019/2018 ، ص 237.

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

³ القانون المدني ، المادة 124

⁴ القانون المدني ، مرجع السابق ، المادة 132

القضائية اللازمة ، و يهدف نظام التقادم الى تحقيق الاستقرار في المعاملات البحرية ، و منع لبحري يقوم على السرعة و تعدد العلاقات القانونية بين السفن ومالكها والناقلين و المؤمنين¹.

و يتميز التقادم في مجال التصادم البحري بخصوصية تميزه عن القواعد العامة في القانون المدني ، إذ إن أغلب التشريعات البحرية حددت مدة قصيرة نسبيا لرفع دعاوى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري ، مراعاة لطبيعة الملاحة البحرية و ما قد يترتب عن مرور الزمن من صعوبة اثبات الوقائع و ضياع الأدلة و اختفاء آثار الحادث و لذلك نصت اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض قواعد التصادم البحري على أن دعاوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم تتقادم بمضي سنتين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث البحري ، كما حددت مدة سنة واحدة بالنسبة لدعاوى الرجوع بين المسؤولين عن التعويض².

و يترتب على انقضاء مدة التقادم سقوط الحق في رفع الدعوى أمام القضاء ، بحيث يجوز للمدعى عليه الدفع بالتقادم لرفض الدعوى ، غير أن هذا التقادم قد يرد عليه الوقف أو الانقطاع وفقا للقواعد القانونية العامة ، فيتوقف التقادم عند وجود مانع قانوني أو مادي يحول دون مباشرة الدعوى ، كما ينقطع باتخاذ إجراءات قضائية كرفع الدعوى أو لتتبيه الرسمي أو اعتراف المدين بالحق المطالب به ، لتبدأ مدة جديدة من تاريخ زوال سبب الانقطاع³.

كما أن تحديد مدة التقادم في منازعات التصادم البحري يحقق التوازن بين مصلحة المضرور في المطالبة بالتعويض ، و مصلحة المسؤول في عدم بقاء التزامه معلقا لمدة طويلة ، و هو ما يعكس خصوصية القانون البحري باعتباره قانونا يقوم على السرعة و الائتمان و الثقة في المعاملات الدولية⁴.

¹ اتفاقية بروكسل المتعلقة توحيد بعض قواعد التصادم البحري ، بتاريخ : 23 سبتمبر 1910 ، المادة 07

² عبد الحميد الشواربي ، القانون ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 2002، ص315

³ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2008 ، ص 412.

⁴ رمضان أبو السعود ، مرجع سابق ، ص 287

المبحث الثاني : تسوية المنازعات التصادم البحري عن طريق التحكيم

التحكيم الدولي من أهم الوسائل البديلة المنازعات الناشئة عن التصادم البحري ، خاصة في ظل الطابع الدولي لهذه المنازعات و ما تتطلب من سرعة في الفصل و خبرة فنية دقيقة ، و قد أصبح التحكيم خيارا مفصلا لدى الفاعلين في المجال البحري ، نظرا لمرونته و فعاليتها و لذلك سنعالجه في هذا المبحث من خلال بيان ماهية التحكيم في منازعات التصادم البحري في مطلبه الأول وإجراءات التحكيم في المنازعات التصادم البحري في مطلبه الثاني و تنفيذ حكم التحكيم في المنازعات التصادم البحري في مطلبه الثالث

المطلب الأول : ماهية التحكيم في منازعات التصادم البحري

أعطى المشرع الجزائري لأطراف النزاع الناشئ عن التصادم البحري الحق في اللجوء للتحكيم البحري الذي يعتبر نظام قانوني لحل المنازعات البحرية قوامه الخروج عن طرق التقاضي العادية ، ويتم ذلك من خلال اتفاق الأطراف على عرض نزاعهم أما التحكيم البحري ، و لتفصيل أكثر سنتناول مفهوم التحكيم في فرعه الأول و شروط التحكيم في فرعه الثاني

الفرع الأول : مفهوم التحكيم في المنازعات التصادم البحري

التحكيم هو الاتفاق على طرح النزاع على شخص أو شخصين معينين ليفصلوا في هذا النزاع بقرار قاطع لدابر الخصومة في جوانبها التي أحالها الطرفان اليه بعد أن يدلي كل منهما بوجهة نظره و ذلك من ضمانات التقاضي الأساسية و لذا سنتناول تعريفه أولا و خصائصه ثانيا

أولا : تعريف التحكيم في منازعات التصادم البحري

التحكيم البحري هو عبارة عن اتفاق يبرم بين الطرفين في حالة وجود نزاع معين ، تتم إحالته إلى شخص آخر أو أكثر للفصل فيه دون اللجوء للقضاء ، فإذا كان الاتفاق قبل النزاع سمي شرط ، أما إذا كان بعده سمي باتفاق التحكيم أو مشاركة التحكيم.¹

ثانيا : خصائص التحكيم في منازعات التصادم البحري

يتميز التحكيم البحري بخصائص من بينها أن التحكيم البحري نظام قضائي ذاتي ، أي أن إرادة الأطراف لها دور هام كونها تنظم تفاصيل العملية التحكيمية ، كما أنه نظام قضائي

¹ عباس العبودي ، شرح أحكام المرافعات المدنية ، دون طبعة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الموصل ، ص350.

الفصل الثاني : تسوية المنازعات الناشئة عن التصادم البحري

خاص و تكمن الخصوصية في أنه يفصل في المنازعات شخص خاص يتمثل في المحاكم البحرية كما يسعى لغايات مختلفة من بينها خصوصية المنازعات البحرية.¹

كما أن التحكيم البحري نظام قضائي مؤقت إذ أن الهيئة التي تنظر في مزاع معين تزول بمجرد الفصل في ذلك النزاع ، و أخيرا لا يعتبر التحكيم البحري قضاء استثنائي حيث في الوقت الحالي أصبح التحكيم البحري الأصل في النزاعات البحرية الدولية .²

ثالثا : صور التحكيم في التصادم البحري

لتحكيم البحري صورتان يتميز بهما و التي تتمثلان في :

1/ شرط التحكيم : و يقصد به الاتفاق مسبقا في عقد ما على اخضاع المنازعات البحرية التي تنشأ عنه في المستقبل للتحكيم و يرد كشرط من شروط هذا العقد أو كاتفاق منفصل .³

2/ مشاركة التحكيم : و هي كل اتفاق تحكيم يتم بعد قيام النزاع و لو كانت قد أقيمت في شأنه دعوى أمام جهة قضائية و في حالة يجب أن يحدد الاتفاق المسائل التي يشملها التحكيم و إلا كان الاتفاق باطلا.⁴

الفرع الثاني : شروط التحكيم في المنازعات التصادم البحري

ان اتفاقية التحكيم البحري كغيرها من العقود يتشترط لصحتها توفر شروط عامة و خاصة ، قد تتعلق بشكل الاتفاقية أو بموضوعها ، و من ثم فان هذه الشروط تقسم إلى شروط شكلية أولا و أخرى شروط موضوعية ثانيا

أولا : الشروط الشكلية لتحكيم في منازعات التصادم البحري

تتمثل الشروط الشكلية أو الخاصة لصحة الاتفاقية في الكتابة (1) إضافة لمجموعة من البيانات الضرورية (2).

1/ الكتابة :

لقد اختلفت الأنظمة القانونية الوضعية حول مسألة الكتابة التي تفرضها اتفاقية التحكيم ، هل هي شرط لصحتها أم مجرد وسيلة اثبات ، و قد فصل المشرع الجزائري في هذه المسألة من خلال نص المادة 1040 ممن القانون رقم 09/08 و التي جاء فيها " يجب من حيث الشكل

¹ خديجة بودالي ، اتفاق في عقد التحكيم النقل البحري ، دراسة مقارنة ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أوبكر بلقايد تلمسان سنة 2014/2015 ص28

² المرجع نفسه ، ص28

³ مزعاش عبد الرحيم ، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية ، مجلة صوت القانون ، المجلد 09 العدد 01 السنة 2002

⁴ مزعاش عبد الرحيم ، مرجع سابق ، 426

، و تحت طائلة البطلان ، أن تبرم اتفاقية التحكيم الكتابية ، أو بأية وسيلة اتصال أخرى تجيز الإثبات بالكتابة" ، و بهذا يتضح لنا أن المشرع اشترط الكتابة بالنسبة للاتفاقية بصورتها أي سواء كانت عبارة عن شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ، هذا ما جاءت المادة 1008 و 1012 من القانون الإجراءات المدنية و الإدارية .¹

و نستنتج مما سبق أن المشرع الجزائري اعتبر الكتابة شرط لصحة اتفاقية التحكيم و ليست مجرد أداة للإثبات ، غير أنه لم يحدد الشكل الذي يجب أن تفرع فيه الاتفاقية أي إذا كانت تفرض شكلا رسميا أو عرفيا مكتوبة باليد أو الآلات و الأجهزة الكتابية الأخرى ، كالفاكس و البريد الإلكتروني، المهم أن هذه التابة صحيحة ، و يترتب على عدم تفرع شرط الكتابة المتعلقة بالاتفاقية البطلان لا يشمل العقد بحد ذاته ولا يتصرف إلى الارتباط القانوني بين المتنازعين ، بل يتعلق فقط بالاتفاقية فقط بالاتفاقية التحكيمية .²

و تجدر علينا الإشارة إلا أن بعض التشريعات قد خلطت بين الكتابة كشرط لصحة اتفاقية التحكيم و بين الكتابة كأداة إثبات ، لذا فإن التمييز بين هذين الأساسين أمر في غاية الأهمية فاعتبار الكتابة أحد شروط الصحة معناه تخلفها يقضي بالبطلان ، أما اعتبارها مجرد وسيلة إثبات فهذا معناه أنه لا يترتب علو وجودها أي أثر بالنسبة للاتفاقية و هذا الأساس أخذت به جل التشريعات أبرزها التشريع القطري ، حيث نص في مادته 190 من قانون المرافعات على مايلي " و لا يثبت الاتفاق على التحكيم إلا الكتابة " .³

2/ البيانات الضرورية : يشترط لصحة اتفاقية التحكيم توافر مجموعة من البيانات الضرورية و المتمثلة في تحديد موضوع النزاع أو تعيين المحكمين أو كيفية تعيينهم .

أ/ تحديد موضوع النزاع :

إن مشروعية اللجوء إلى التحكيم تقضي تحديد موضوع النزاع المراد عرضه في اتفاقية التحكيم ، و قد نصت الفقرة 02 من المادة 1012 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على ذلك صراحة بقولها " يجب أن يتضمن تفاه التحكيم تحت طائلة البطلان ، موضوع النزاع وأسماء المحكمين ، أو كيفية تعيينهم " ، و يجب أن يتم هذا التحديد بشكل واضح لا ليس فيه ، و يترتب على عدم تحديد موضوع النزاع بطلان الاتفاقية بحسب ما ذهب إليه المشرع⁴

قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، المادة 1008 و ما يليها .

² المجلة الجزائرية للحقوق و العلوم السياسية ، معهد العلوم القانونية و الإدارية ، المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريسي تيسميسيلت ، الجزائر ، العدد 6، ديسمبر 2018، ص 142

³ أحمد عبد التواب ، اتفاق التحكيم مفهومه - أركانه وروطه نطاقه، ص 230 و 231

⁴ المجلة الجزائرية للحقوق و العلوم السياسية ، مرجع سابق، ص 143

ب/ تعيين المحكمين أو كيفية تعيينهم :

يعد تعيين الحكميين البحريين أو تحديد كيفية تعيينهم من البيانات الضرورية التي أن تتضمنها اتفاقية التحكيم البحري وإلا اعتبرت باطلة ، طبقا المادة 1012 المذكورة أعلاه.¹

ثانيا : الشروط الموضوعية لتحكيم في منازعات التصادم البحري

إضافة للشروط الشكلية ، يجب توفر شروط أخرى موضوعية تتعلق بالرضا – الأهلية – المحل والسبب

1/ الرضا:

يعد الرضا مصطلح يعبر به عن كل ايجاب و قبول متبادل بين أطراف العقد ، و يتم تحققه في اتفاقية التحكيم عندما يتفق الأطراف على ابرامها سواء كان ذلك في شكل شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم ، ويشترط أن يعبر عن هذه الإرادة صراحة لا ضمنا ، ويرى غالبية الفقهاء أن الرضا من الشروط الأساسية لوجود الاتفاقية ، و ينتج هذا الأخير أثره بمجرد تلاقي ايجاب و قبول المعنيين بغض النظر عن الصيغة التي تحملها الاتفاقية ، و هذا الشرط لا يخص ابرام الاتفاقية فقط بل شمل أيضا حالة تدخل شخص ما في النزاع التحكيمي و موافقة الأطراف على ذلك ، وكذا عندما يوافق الشخص لاحقا على حوالة الحق ، حيث يعتبر المحال اليه جزاء لا يتجزأ من اتفاقية التحكيم بمجرد قبوله لهذه الحوالة.²

و لعل أهم ما يجب توفره في الرضا لا اعتباره صحيحا ، أن يكون خالي من أي عيب من عيوب الرادة كالغلط و التدليس و غيرهما ، وأن يكون صادر من أشخاص ذوي أهلية قانونية ، لأن عدم صحة أو عدم توافر الرضا في الاتفاقية يجعل منها باطلة أو قابلة للبطلان و هو ما يمكن أن يكون سببا للطعن في الحكم التحكيمي.³

2/ الأهلية :

يشترط لصحة اتفاقية التحكيم توافر الأهلية القانونية الكاملة لدى طرفيها ، إذ لا يعتد باتفاقية التحكيم إلا إذا صدرت من شخص يملك الأهلية الكاملة للتصرف في حقوقه و بناء عليه ، لا يجوز لعديم الأهلية أو القاصر ما لم يكن مأذونا له بالإدارة أو الحارس القضائي على المال محل النزاع ، ابرام اتفاقية التحكيم كما لا يجوز للوصي ابرام اتفاقية التحكيم ، كما لا يجوز للوصي ابرام مثل هذه اتفاقية فيما يتعلق بأموال القار ، إلا بعد الحصول على إذن مسبق من القضاء ، أما مصطلح الشخص فيشمل كلا من الشخص الطبيعي و المعنوي ،

¹ المجلة الجزائرية للحقوق و العلوم السياسية ، معهد العلوم القانونية و ، مرجع سابق ، ص143

² أحمد عبد التواب ، مرجع سابق ص 184

³ المرجع نفسه.

نظرا لعدم تحديد المشرع لذلك بشكل دقيق حيث ترك الأمر مفتوحا دون قيد ، و بالنسبة للأهلية التي اشترطها المشرع فهي أهلية التصرف فلا يجوز للشخص أن يكون أحد أطراف اتفاقية التحكيم البحري إذا لم يكن يتمتع بأهلية التصرف بغض النظر عن تمتعه بأهلية الخصام ، وكل هذا متعلق بأشخاص الطبيعيين¹.

أما فيما يخص أهلية لدولة أو الأشخاص المعنوية العامة لابرام اتفاقية التحكيم ، فنظرا لزيادة تدخلات الدولة و أجهزتها المعنوية العامة في الأنشطة التجارية الدولية في وقتنا الحالي ، فقد فكرة الدولة المراقبة و استبدلت بفكرة الدولة العاملة و التجارة و أصبحت بعد ذاتها هي الناقلة و الشاحنة².

حيث أصبحت تحوز كما من أساطيل السفن التجارية البحرية التي تستغلها في ممارسة نشاطاتها و تنفيذ عقودها المبرمة في اطار اتفاقيات دولية ، هذا ما نتج منازعات عديدة يلجأ في حلها إلى نظام التحكيم البحري ، و أحالت هذا إلى القانون المطبق على أطراف النزاع من خلال مادتها 05 فقرة 01 ، و قد قضت هذه المادة بعدم قبول الاعتراف بحكم التحكيم و تنفيه ، إذا أثبت المنفذ عليه أن أطراف اتفاقية التحكيم عديمي الأهلية بالنظر للقانون المطبق عليهم ، و هنا فتحت المجال للدول لتقرر متى يكون الأشخاص المعنويون متمتعين بأهلية قانونية و متى تنعدم أو تنقص أهليتهم دون فرض أي التزام على أي دولة³. و تجدر الإشارة إلى كون القانون النموذجي لتحكيم التجاري الدولي لم يأتي بأي أسس و نصوص حولة مسألة الأهلية ، بل نص فقط في مادته 591 على عدم المساس القانون النموذجي لقوانين و أنظمة الدولة العاملة بهذا القانون فيما يخص مسألة السلطة بالنسبة لدولة و الأشخاص المعنوية العامة⁴.

3/ المحل

وفقا للقواعد العامة للعقود ، يشترط لصحة العقد أن يكون له محل موجود أو قابل للوجود ، ممكنا معينا أو قابل لتعيين ، و ألا يتعارض من النظام العام و الآداب العامة ، و يعد هذا الأخير أهم الشروط الموضوعية كونه هو المعيار الذي يتحدد من خلال اختصاص المحكم ، و باعتبار أن اتفاقية تعاقدية ، فإنها لا يستثنى من هذه الشروط و إلا ترتب على ذلك بطلانها

1/مجلة الجزائرية للحقوق و العلوم السياسية ، مرجع سابق ،ص141

2 المرجع نفسه

3 عاطف الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، بدون طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2004 ، ص 167 -ص168

4 المرجع نفسه

،و يتمثل المحل ، بالنسبة لاتفاقية التحكيم في المنازعات القائمة بين الأطراف المتعاقدين و الناشئة عن العقد الذي بينهم ، و كذا يتمثل في موضوع هذه المنازعة.¹

4/ السبب

يشترط في كل الالتزام أن يكون له سبب مشروع ، ويقصد بالسبب الغاية التي يسعى الملتزم إلى تحقيقها من وراء التزامه ، و في نطاق الأنشطة البحرية فان الغرض من اتفاقية التحكيم يتمثل في عرض النزاعات القائمة بين المتنازعين على هيئة تحكيمية بدلا من اللجوء إلى القضاء ، ويشترط في هذا السبب طبقا للقواعد العامة أن يكون قائما و محققا ، و أن يتسم بالمشروعية فلا يخالف النظام العام و الآداب العامة ، و لا يكون محظور قانونا.²

المطلب الثاني : إجراءات التحكيم في منازعات التصادم البحري

بعد اكتمال تشكيل المحكمة التحكيمية و تحديد القانون الواجب التطبيق ،تبدأ الخصومة التحكيمية في السريان ، و تشمل هذه المرحلة على جملة من الإجراءات المتبعة أمام هيئة التحكيم منذ عرض النزاع أمامها و حتى صدور الحكم الفاصل فيه ، و عليه يمكن القول لهذه العملية تمر بمرحلتين أساسيتين ، تتمثل في بدأ الخصومة التحكيم في المنازعات التصادم البحري في الفرع الأول و انتهاء الخصومة التحكيم في منازعات التصادم البحري في الفرع الثاني

الفرع الأول : بدأ الخصومة للتحكيم في المنازعات التصادم البحري

تبدأ الخصومة التحكيمية بتقديم طلب لتحكيم أولا ثم تحديد مكان التحكيم ثانيا ، و تحديد لغة التحكيم ثالثا ، انعقاد الجلسات التحكيم رابعا

أولا : تقديم طلب لتحكيم في منازعات التصادم البحري

يقصد بطلب التحكيم أنه ذلك الطلب الذي يقدمه المدعي أو الطرف الراغب في بدأ إجراءات التحكيم البحري ، حيث يعبر فيه عن رغبته في اللجوء إلى التحكيم و يوجه هذا الطلب إما أمانة مركز التحكيم المؤسسي المتفق على عرض التحكيم أمامه ، أو إلى الطرف الآخر الذي يعد مدعى عليه في الإجراءات التحكيمية.³

¹ لمجلة الجزائرية للحقوق و العلوم السياسية ، مرجع سابق ،ص141

² المرجع نفسه

³ د/عاطف الفقي ، مرجع سابق ص350

و من ذلك فان المحكم لا يشرع في أداء مهامه إلا بعد أن يتقدم إليه أحد الأطراف بطلب اللجوء إلى التحكيم ، إذ يعد هذا الطلب شرطاً لبدأ الخصومة ، فالمسألة لا تقصر افتتاح النزاع التحكيم فحسب بل تتعلق أيضاً بمتابعته ، و في حال تخلى مقدم الطلب عن طلبه ، تتوقف الخصومة و لا يمكن للمحكم الاستمرار في الفصل فيها دون ذلك الطلب ¹.

أما فيما يتعلق بالإجراءات لتقديم هذا الطلب ، و شكله ، و بياناته و مرفقاته و كذا الجهة المختصة بتقديمه ، فإنها تختلف بالاختلاف المركز الذي طرح أمامه النزاع ، و تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يتناول كيفية بدأ الخصومة التحكيمية على عكس بعض التشريعات الأخرى ².

ثانيا : تحديد مكان التحكيم في منازعات التصادم البحري

يحدد مكان التحكيم في الغالب باتفاق الأطراف ، خاصة في حالات التحكيم الخاص ، أما إذا جرى التحكيم ضمن إطار مراكز التحكيم المؤسسي فإن الأنظمة و اللوائح الخاصة بتلك المراكز هي التي تحدد مكان هذا التحكيم ³.

و تبرز أهمية اختيار مكان التحكيم في كونه يشكل الإطار القانوني الذي يصدر فيه الحكم ، و من خلاله يصنف الحكم على أنه وطني أم أجنبي ، و هذا التصنيف له أثر مباشر على مدى صحة الحكم ، لا سيما في الدول التي لا تعترف بالأجراء التحكيم خارج حدودها ، كما يؤثر تحديد المكان على مسألة الاختصاص ، سواء من حيث المحكمة المخولة بالنظر في بعض جوانب التحكيم أو المحكمة المختصة بقبول الطعن أو قانوني بجنسية أي من الطرفين أو بمحل إقامتهما ، و في العادة نجد أن العمليات التحكيمية الدولية تجرى في أماكن لا صلة لها بأي من الخصوم ⁴.

ثالثا : تحديد لغة التحكيم في منازعات التصادم البحري

يعد تحديد لغة التحكيم مسألة بالغة الأهمية ، خاصة في حالات التحكيم الدولي ، و لذلك يستحسن أن يتفق الأطراف مسبقاً على اللغة التي ستعتمد في الإجراءات التحكيمية ، فالاعتماد لغة غير مفهومة من قبل الأطراف قد يشكل عبئاً كبيراً عليهم ، كما أن الاستعانة بمترجم قد تؤدي إلى زيادة التكاليف المرتبطة بالتحكيم ، أما في حالة اللجوء إلى مراكز التحكيم المؤسسية

¹ فتحي والي ، التحكيم في المنازعات الوطنية و التجارية الدولية علماً و عملاً ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى ، 2014 ، ص302

² عاطف الفقهي ، المرجع السابق ، ص352

³ خالد القاضي ، الموسوعة التحكيم التجاري الدولي في المنازعات المشروعة الدولية المشتركة مع إشارة خاصة لأحدث القضاء المصري ، دار الشروق ، القاهرة ، الطبعة الأولى ، 2002 ، ص221

⁴ فتحي والي ، المرجع السابق ، ص313

فعادة تتولى هذه المركز اختبار اللغة المناسبة مع الأخذ بعين الاعتبار مدى إلمام الأطراف و هيئة التحكيم باللغة المختارة.¹

رابعاً : انعقاد الجلسات التحكيم في منازعات التصادم البحري

بعد تقديم طلب التحكيم من طالبه إلى أمانة مركز التحكيم أو إلى المدعى عليه ، و ذلك ضمن المهلة المحددة قانوناً أو المتفق عليها بين الأطراف ، و بعد استكمال إجراءات تعيين المحكمين و تشكيل هيئة التحكيم ، تنطلق الإجراءات التحكيمية ، و يعرض النزاع على هيئة التحكيم ، و بهذا تنعقد الجلسات التحكيمية و تستهل عملية التحكيم ، حيث يحق للأطراف في أي مرحلة من مراحل الإجراءات أن يطلبوا من هيئة التحكيم عقد جلسات لسماع شهادة الشهود و أقوال الخبراء ، و تقديم المرافعات الشفوية من كلا الطرفين ، و في حال لم يتقدم الأطراف بهذا الطلب ، يجوز لهيئة التحكيم إذا رأت ضرورة لذلك أن تعقد جلسات المرافعة و تواصل السير في الإجراءات استناداً إلى الوثائق و المستندات المقدمة من الطرفين ، و قد تبنت المادة 24 من القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي هذا المبدأ في فقرتها الأولى ، بينما نصت فقرتها الثانية على ضرورة قيام هيئة التحكيم بإخطار الأطراف بموعد أي جلسة مرافعة شفوية بوقت كاف قبل انعقادها .²

تعقد هذه الجلسات التحكيمية بسرية تامة و تغلق أبوابها ، و لا يسمح بحضورها سوى للمحكمين ، و الأطراف المعنيين ، و ممثليهم ، و كاتب الجلسة إن وجد ، و تتولى هيئة التحكيم مهمة تدوين وقائع كل جلسة ، و تزويد كل طرف بنسخة منهما ، و مع ذلك يمكن للأطراف الاتفاق على عدم تدوين محاضر الجلسات حفظاً على السرية ، و يجوز لهيئة التحكيم تأجيل الجلسة سواء من تلقاء نفسها أو بناء على طلب أحد الأطراف ، و يعد هذا من صميم سلطاتها التقديرية ، إلا أنها تلتزم بالتأجيل إذا كان الطلب ضرورياً لتمكين أحد الأطراف من ممارسة حقه في الدفاع.³

كما أن غياب أحد الأطراف لا يعيق سير الجلسة و لا يعيق أيضاً محكمة التحكيم في إصدارها حكمها النهائي إذا لم يقدم أحد الأطراف مستنداته بسبب رفضه أو تأخره في تقديمها .⁴

و إذا رأت هيئة التحكيم بعد استكمال التحقيق في الدعوى و مراجعة الأدلة و سماع الأقوال الأطراف و ممثليهم و شهودهم ، أن القضية قد استوفت مقومات إصدار القرار و أصبحت جاهزة للفصل ، فإنها تصدر قراراً بإقفال باب المرافعة ، و يترتب على هذا القرار ما يترتب

¹ خالد القاضي ، مرجع سابق ، ص 218

² عاطف الفقي ، المرجع السابق ، ص 406

³ فتحي والي ، المرجع السابق ، ص 334

⁴ محمود السيد عمر التحيوي ، التحكيم في المواد المدنية و التجارية و جواره في منازعات العقود الإدارية ، مرجع السابق ، ص 186

عليه أماما لقضاء الوطني ، إذ تنقطع علاقة الخصوم بالقضية ، فلا يحق لهم بعدها تقديم دفوع جديدة أو طلبات عارضة أو أي مستندات خلال مهلة محددة ، قبل جلسة النطق بالحكم ، فإن باب المرافعة يبقى مفتوحا حتى انقضاء تلك المهلة يعد مقفلا بانتهائها، و يجدر التنويه بأن قرار هيئة التحكيم باقفال باب المرافعة لا يعد حكما نهائيا ، إذ يجوز للهيئة إما من تلقاء نفسها أو بناء على طلب أحد الأطراف ، أن يعيد فتح باب المرافعة متى قدم سبب مقبول ، و ذلك مادام الحكم لم يصدر بعد .¹

الفرع الثاني : انتهاء الخصومة التحكيم في منازعات التصادم البحري

بعد انتهاء كل الإجراءات السابقة الذكر والمتعلقة بسير الخصومة هدفا في الفصل في الدعوى المنظور فيها ، تختم هذه الإجراءات بنهاية الخصومة التحكيمية ، وتنتهي هذه الأخيرة في العادة بإصدار أولا ، إلا أنها قد تنتهي لأسباب أخرى دون أن يصدر حكم فيها ثانيا :

أولا : انتهاء الخصومة التحكيمية بإصدار الحكم

بعد اقفال باب المرافعة ، تضع هيئة التحكيم البحري الدعوى في حوزتها للتداول فيها و تبادل الآراء و سن الحلول ، بغية في انزال القواعد القانونية الواجبة التطبيق ، و بهذا تصل المحكمة التحكيمية إلى المرحلة الأخيرة في كل مراحل التحكيم البحري و المتمثلة في اعداد الحكم و إصداره مستوفيا لكافة شروطه الشكلية و الموضوعية ، و يعد هذا الانتهاء طبيعيا .²

ثانيا : انتهاء الخصومة التحكيمية دون إصدار الحكم

قد لا تنتهي الخصومة التحكيمية بالطريقة العادية المتمثلة في صدور الحكم التحكيمي فقدى تنتهي لأسباب أخرى نص عليها المشرع الجزائري في المادة 1024 من القانون 08-09 المتمثلة في :

- 1- وفاة أحد المحكمين أو رفضه القيام بمهمته بمبرر ، أو حصول مانع له ما لم يوجد شرط مخالف ، أو إذا اتفق الأطراف على استبداله أو استبداله من قبل الحكم أو المحكمين الباقين، و في حال غياب الاتفاق تطبق أحكام المادة 1009 أعلاه.³
- 2- بانتهاء المدة المقررة للتحكيم ، فإذا لم تشترط المدة فبانتهاء مدة أربعة أشهر .
- 3- بفقد الشيء موضوع النزاع أو انقضاء الدين المتنازع فيه
- 4- بوفاة أحد الأطراف العقد.⁴

¹ عاطف الفقي ، المرجع السابق ، ص476

² المرجع نفسه ، ص519

⁴ عاطف الفقي ، المرجع السابق ، ص519

المطلب الثاني : آثار التحكيم في منازعات التصادم البحري

يترتب على التحكيم بوصفه وسيلة لفض المنازعات ، آثار قانونية هامة ، تبدأ بصدور الحكم التحكيم الذي يعد فاصلاً في النزاع القائم متى استوفى شروطه الشكلية و الموضوعية ، و تترتب عليه انتهاء الخصومة التحكيمية من حيث المبدأ ، غير ان مآل هذا الحكم يتوقف على قبوله من الطرفين ، فإذا نال رضاها شرع في إجراءات تنفيذه وفقاً لما تقضي به القواعد القانونية ، أما إذا اعترض عليه أحدهم لاعتقاده بعدم ملائمته أو مخالفته لمصلحته ، فلا يكون أمامه سلك ، سوى سلوك طريق الطعن المقرر قانوناً سواء أمام هيئة التحكيم إذا كان النظام التحكيم يسمح بذلك ، أو أمام الجهات القضائية المختصة ، و عليه و تبقى إجراءات التحكيم قائمة لغاية الفصل في هذا الطعن ، و صدور حكم آخر حاسم ينهي النزاع بشكل قطعي و هذا ما سنتناوله في صدور الحكم التحكيم في منازعات التصادم البحري في فرعه الأول و تنفيذ الحكم التحكيم في منازعات التصادم البحري في فرعه الثاني

الفرع الأول : صدور الحكم التحكيم في منازعات التصادم البحري

يقع على عاتق محكمة التحكيم ، بعد انتهائها من إعداد الحكم إصداره في المدة الزمنية المحددة مقدمة

أولاً : ضبط ميعاد صدور الحكم التحكيم

تلزم التشريعات الوطنية ، و لوائح مؤسسات التحكيم ، و كذلك اتفاق الأطراف ، محكمة التحكيم بإصدار حكمها خلال مدة زمنية محددة ، و مع انقضاء هذه المدة انتهى صلاحية الهيئة مالم يتم تمديدتها و تختلف هذه المدة و القواعد المنظمة لها باختلاف التشريعات و الأنظمة المعمول بها ، و بناء على ذلك ، فان موعد صدور الحكم قد يحدد باتفاق الأطراف ، أو يكون موعداً قانونياً يلزم به في حال أغفل الأطراف عن تحديد تاريخ لصدور حكم التحكيم البحري.¹

1/ ضبط صدور الحكم التحكيمي في اتفاقية التحكيم

يجوز لأطراف النزاع أن يتفقوا ضمن اتفاقية التحكيم البحري على مهلة زمنية يلتزم فيها المحكمون بإصدار حكمهم ، سواء أجري التحكيم على نحو مؤسسي أو حر ، و يقصد من هذا اتفاق تمكين الأطراف من الحصول على تسوية نهائية لنزاعهم خلال فترة زمنية محددة و تحسب هذه المهلة اعتباراً من تاريخ بدأ الإجراءات التحكيمية ، أو تاريخ اكتمال تعيين المحكمين المشكلين للمحكمة التحكيمية ، أو من تاريخ انتهاء جلسات المرافعة

¹ خالد القاضي ، المرجع السابق ، ص 236

الفصل الثاني : تسوية المنازعات الناشئة عن التصادم البحري

، فإذا صدر حكم عن المحكمين خلال الأجل المتفق عليه ، اعتبر الحكم صحيحا منهيًا للنزاع.¹

2/ ضبط ميعاد صدور الحكم التحكيمي في قانون المطبق على الإجراءات

في حال عدم اتفاق الأطراف في اتفاقية على موعد لإصدار الحكم ، أو إذا لم تنص لائحة التحكيم البحري على هذا الموعد ، أو لم تحدد مهلة التمديد أو تعذر التوصل إلى اتفاق بشأنهما ، فإنه يتعين الرجوع إلى القانون المنظم لإجراءات التحكيم للبحث عن حل ، وقد تناولته المشرع الجزائري نص عليه في نص المادة 1012 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أن المدة المحددة لإصدار حكم التحكيم البحري هي أربعة أشهر ، تبدأ من تاريخ تعيين المحكمين أو من تاريخ إخطار هيئة التحكيم بطلب التحكيم ، كما منح القانون لمحكمة التحكيم إمكانية تمديد هذه المهلة شريطة الحصول على موافقة الأطراف المعنية ، وفي حال تعذر الاتفاق يتم التسديد بحسب ما ينص عليه نظام التحكيم المعتمد.²

يعد ضبط مواعيد صدور الحكم التحكيمي وفقا لإجراءات مضبوطة ، يصدر الحكم التحكيمي و يختلف أسلوب إصداره تبعا لتشكيلة هيئة التحكيم ، ففي حال كانت الهيئة مكونة من محكم واحد يصدر الحكم بشكل فردي مما يجعل العملية أكثر بساطة ، أما في حال وجود هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين ، فإن إصدار الحكم يقتضي إجراء تصويت بحيث يتخذ القرار بأغلبية الأصوات ، وهذا ما أكدته المشرع الجزائري في المادة 1026 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي جاء فيها " تصدر أحكام التحكيم أحكام التحكيم الأغلبية ".³

ثانيا : شروط الواجب توافرها في الحكم

يشترط لصحة التحكيم و اعتباره قائما ، توافر عدد من الشروط ، بعضها يتعلق بالشكل الذي يصدر فيه الحكم التحكيم و لآخر متعلق بمضمون الحكم التحكيم

1/ الشروط المتعلقة بشكل حكم التحكيم

يستلزم الحكم التحكيمي صدوره في شكل محدد ، بحيث شرط الكتابة ، شرط التوقيع و شرط التسبيب

¹ عاطف الفقي ، المرجع السابق ، ص252

² قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، مرجع سابق ، المادة 1012

³ خالد القاضي ، المرجع السابق، ص238 و مايليها

أ/ شرط الكتابة

من المتعارف عليه أن يصدر حكم التحكيم في شكل محرر مكتوب ، إذ أن الكتابة تعد من المتطلبات الأساسية في قوانين التحكيم التي تشترط توقيع جميع المحكمين على الحكم و رغم أن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري لم يذكر صراحة هذا الشرط لا يعني جواز صدور الحكم التحكيمي شفهيًا ، و إنما أوجب المشرع الكتابة ضمناً من خلال المادة 1027 من القانون الإجراءات المدنية و الإدارية و التي تنص على أنه : " يجب أن تتضمن أحكام التحكيم عرضاً موجزاً لادعاءات الأطراف و أوجه دفاعهم ، و يجب أن تكون أحكام التحكيم مسببة " ، و كل هذا يفرض حتماً وجود وثيقة مكتوبة.¹

فالكتابة هنا لا تعد مجرد وسيلة للثبات ، و إنما هي شرط لوجود الحكم ذاته ، إذ أن صدور الحكم شفهيًا يفقده صفته القانونية " كحكم تحكيم " ، و قد أقر المشرع الجزائري بهذا الشرط لأسباب عملية و منطقية ، فمن غير المعقول أن يكون لحكم التحكيم حجية أو قابلية تنفيذ ما لم يدون الكتابة ، و هذا ما تؤكد أيضاً المادة 1052 من القانون ذاته بنصها على أنه " يثبت حكم التحكيم بتقديم الأصل مرفقاً باتفاقية تحكيم أو نسخ عنهما ، تستوفي شروط صحتها".²

ب/ شرط التوقيع

من الضروري أن يوقع جميع أعضاء هيئة التحكيم على الحكم الصادر عنهم ، سواء كانت هيئة التحكيم مكونة من محكم واحد أو مجموعة من المحكمين ، و في حال تعدد المحكمين يجب توقيعهم كافة مالم ما يمنع أحدهم من ذلك ، و يعتبر هذا التوقيع دليلاً على مشاركتهم في اصدار الحكم و تحملهم مسؤولية ، فإذا صدر حكم بإجماع فلا أشكال في ذلك ، إذ يدل هذا اتفاق جميع المحكمين على التوقيع على الحكم ، أما إذا تعذر الإجماع و امتنع أحد المحكمين عن التوقيع ، فيكفي أن يشير بقية المحكمين إلى ذلك و يقومون بتوقيع بأغليبتهم ، و يصدر الحكم دون أي عوائق ، وهو ما أكدته المادة 1029 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية التي جاء فيها " توقع أحكام التحكيم من قبل جميع المحكمين ، و في حالة امتناع الأقلية عن التوقيع يشير بقية المحكمين إلى ذلك و يترتب الحكم أثره باعتباره موقعاً من جميع المحكمين"³

¹ قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، مرجع سابق المادة 1012

² ليلي بن حليمة ، خصوصية و آثار حكم التحكيم في التشريع الجزائري ، مجلة الحقوق و العلوم الإنسانية ، المجلد 12 ، العدد 01 ، 2019 ، ص146

³ عاطف الفقي ، المرجع السابق، ص592

ج/ شرط التسبيب

يقصد بتسبيب حكم التحكيم البحري ، بيان الأسباب الواقعية و الأسس القانونية التي اعتمدت عليها محكمة التحكيم في إصدار قرارها بخصوص النزاع المطروح أمامها ، وقد أشار المشرع الجزائري إلى ذلك صراحة في نص المادة 1027 في الفقرة الثانية " يجب أن تكون أحكام التحكيم مسببة" ¹.

2/ الشروط المتعلقة بمضمون حكم التحكيم

يقتضي صدور الحكم التحكيمي في الأساس توافر مجموعة من البيانات الضرورية و المتعلقة بمضمونه ، و التي أوردها المشرع الجزائري في المادة 1028 و المتمثلة فيمايلي:

- أ- اسم و لقب المحكم أو المحكمين
- ب- تاريخ صدور الحكم
- ج- مكان اصدار الحكم
- د- أسماء و ألقاب الأطراف و موطن كل منهم و تسمية الأشخاص المعنوية و مقرها الاجتماعي
- هـ- أسماء و ألقاب المحامين أو من مثل أو ساعد الأطراف عند الاقتضاء ².

الفرع الثاني : تنفيذ الحكم التحكيم في منازعات التصادم البحري

يعد تنفيذ أحكام التحكيم من المواضيع ذات الأهمية البالغة التي يسعى إليها الأطراف ، فعند صدور الحكم التحكيمي ينتظر دائما من الطرف الخاسر تنفيذه أما اختياريا أولا أو عن طريق تنفيذ حكم التحكيم الجبري ثانيا

أولا : تنفيذ حكم التحكيم اختياري في منازعات التصادم البحري

إن تنفيذ أحكام التحكيم في الأصل يتم عن طريق التراضي ، إذ أن غالبية الأنظمة القانونية الخاصة بالتحكيم تنص على الطبيعة الإلزامية لأحكام التحكيم ، مما يعني التزام الأطراف بتنفيذها ، و من الأمثلة على ذلك ما ورد في الفقرة الثانية من المادة 34 من قواعد الأونيسترال و التي تنص على أنه : " ينفذ الأطراف كل قرارات التحكيم دون ابطاء "، و يبدو أن التنفيذ الاختياري لأحكام التحكيم بعد من أكثر المسارات انتشار في

¹ قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، مرجع سابق ، المادة 1027

² قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، مرجع سابق

مجال التجارة الدولية ، حيث تشير الاحصائيات إلى أن نحو 90 % من أحكام التحكيم الصادرة عن غرفة التجارة الدولية بباريس يتم تنفيذها ، حيث نصت 17 منه على أنه " تعد أحكام التحكيم نهائية بمجرد قبول اللجوء إلى التحكيم ، ويلتزم الأطراف بتنفيذ الحكم في الأجل المحددة من قبل هيئة التحكيم ، وفقا للإجراءات المبينة في الفقرة الرابعة من هذا الاتفاق ولتنازل عن كل الطعون .¹

كما يساعد التنفيذ الطوعي للحكم التحكيمي في تجنب ضياع الوقت و التكاليف الإضافية المرتبطة بالتقاضي ، ويحافظ على السرية النزاع و هو ما يعد أهم المبادئ التحكيم البحري.²

ثانيا : تنفيذ حكم التحكيم جبري في المنازعات التصادم البحري

تقتضي القاعدة العامة على أنه لا يجوز لأي شخص أن يأخذ حقه بنفسه ، لأن ذلك يؤدي إلى الفوضى داخل المجتمع ، لذا تسند هذه المهمة للدولة ، إذ يقصد بالتنفيذ الجبري ذلك التنفيذ الذي تجريه السلطة العامة تحت اشراف ورقابة القضاء ، بناء على الطلب الدائن الذي ببء سند مستوفي لشروط قانونية خاصة بقصد استيفاء حقه الثابت في سند المدين قهرا عنه ، وذلك أما عن طريق منع المدين من التصرف في ماله المحجوز ، أو عن طريق جبر المدين على التنفيذ المباشر ، و من المعروف أن حكم التحكيم يعد حائزا لحجية الأمر المقضي به بمجرد صدوره ، ويعتبر نافذا بما يتيح إمكانية تنفيذه وديا باتفاق أطراف النزاع ، إلا لا يكتسب تلك القوة إلا بإصدار أمر قضائي بالتنفيذ ، و تنص المادة 1035 الفقرة الأولى من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على أن تكون حكم التحكيم النهائي أو الجزئي أو التحضري قابلا لتنفيذ بأمر من قبل رئيس المحكمة التي صدر في دائرة اختصاصها ، و يودع أصل الحكم في أمانة ضبط المحكمة من الطرف الذي يهيمه التعجيل .³

¹ أحمد بن حاجة ، تنفيذ أحكام التحكيم و الإشكالات التي تتعرضها ، مجلة الدراسات القانونية ، جامعة يحي فارس ، بالمدينة ، الجزائر ، المجلد 10 ، العدد 2 ، 2024 ، ص388

² عاطف الفقي ، المرجع السابق ، ص 698 و مايليها

³ أحمد بن حاجة ، المرجع السابق ، ص390

الخاتمة

في ختام هذه الدراسة ، نخلص إلى أن التصادم البحري من مختلف زواياه القانونية، يتبين أن هذا النوع من الحوادث لا يُعد مجرد واقعة مادية بسيطة تقع بين سفينتين في عرض البحر، بل هو منظومة قانونية متكاملة تتداخل فيها القواعد الفنية للملاحة البحرية مع أحكام المسؤولية المدنية والجزائية، إضافة إلى اعتبارات اقتصادية وبيئية ذات بعد دولي. وقد أظهر التحليل أن التصادم البحري يمثل إحدى أهم الإشكالات التي واجهها ويواجهها القانون البحري المعاصر، نظرًا لتعقيد أسبابه وتعدد آثاره وتشابك الأطراف المتدخلة فيه.

و مما سبق نخلص إلى مجموعة من النتائج و المتمثلة فيمايلي:

- التصادم البحري يُعد من أخطر الحوادث البحرية وأكثرها تعقيدًا من حيث التكيف القانوني والآثار المترتبة عنه.
- المسؤولية القانونية عن التصادم البحري تقوم على أساس الخطأ، مع إمكانية تعدد المسؤولين وتوزيع المسؤولية بينهم.
- الإثبات في منازعات التصادم البحري يُعد من أبرز الصعوبات العملية بسبب الطبيعة التقنية والبعيدة للوقائع البحرية.
- الآثار المترتبة عن التصادم البحري تتجاوز الجانب المدني لتشمل آثارًا جزائية واقتصادية وبيئية واسعة النطاق.
- الإطار القانوني للتصادم البحري يجمع بين قواعد دولية موحدة وقواعد وطنية تنظيمية، مما يخلق تداخلًا قانونيًا في بعض الحالات.
- وفيما يتعلق بطرق التسوية، فقد اتضح أن النظام القانوني الحديث لم يعد يعتمد فقط على القضاء كوسيلة وحيدة لحل النزاعات، بل أصبح يتجه بشكل متزايد نحو آليات بديلة مثل التحكيم البحري والصلح، نظرًا لما توفره من سرعة ومرونة وفعالية في معالجة النزاعات البحرية، خاصة في القضايا ذات الطابع الدولي التي تتطلب خبرة فنية متخصصة.
- التحكيم البحري والتسوية الودية أصبحا من الوسائل الفعالة لتسوية منازعات التصادم البحري إلى جانب القضاء. يقوم التصادم البحري أساسًا على فكرة الخطأ، سواء كان خطأً بسيطًا أو جسيمًا، مع إمكانية تعدد المسؤولين عنه وتوزيع المسؤولية بينهم وفقًا لدرجة مساهمة كل طرف في وقوع الحادث. وهذا ما يجعل من نظام المسؤولية في هذا المجال نظامًا مرئيًا لكنه في الوقت نفسه معقد من الناحية التطبيقية، خاصة عند صعوبة إثبات الخطأ في بيئة بحرية تتسم بالتقلب والبعد عن وسائل الرقابة المباشرة.

أما بالخصوص الاقتراحات فتتمثل فيمايلي :

- ضرورة مراجعة وتحديث التشريعات البحرية الوطنية بشكل دوري لمواكبة التطور التكنولوجي في مجال الملاحة البحرية.
- تعزيز استخدام الأنظمة الرقمية والرادارات المتطورة لتقليل أخطاء الملاحة البشرية التي تُعد من أهم أسباب التصادم.
- دعم برامج التكوين والتدريب المستمر للربابنة والطاقم البحري في مجال قواعد السلامة البحرية الدولية.
- تشجيع اعتماد التحكيم البحري المتخصص كآلية أساسية لحل المنازعات البحرية ذات الطابع الدولي.
- تقوية آليات التعاون الدولي في مجال تبادل المعلومات البحرية والإنذار المبكر لتفادي الحوادث.
- ضرورة تشديد الرقابة على تطبيق قواعد الملاحة البحرية الدولية، خاصة في الممرات البحرية ذات الكثافة العالية.
- تطوير آليات التحقيق الفني في حوادث التصادم البحري من خلال إنشاء هيئات خبرة متخصصة.
- 3. تعزيز التنسيق بين القضاء والهيئات البحرية الفنية لضمان دقة وسرعة الفصل في المنازعات.
- تطوير نظام التأمين البحري ليشمل تغطية أوسع للأضرار البيئية والبشرية الناتجة عن التصادم.
- العمل على توحيد بعض القواعد الإجرائية الخاصة بالمنازعات البحرية لتقليل تنازع الاختصاص والقانون.
- وفي الختام، يمكن القول إن التصادم البحري يظل من أهم التحديات التي تواجه القانون البحري المعاصر، وأن مواجهته بشكل فعال لا يمكن أن تتم إلا عبر مقارنة شاملة تجمع بين التطوير التشريعي، والتقدم التقني، والتعاون الدولي، وتعزيز آليات التسوية السريعة والفعالة للنزاعات البحرية.

قائمة

المراجع

قائمة المراجع:

أولا : المصادر

1/ الاتفاقيات و المعاهدات :

- ❖ اتفاقية بروكسل لتوحيد المتعلقة بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري لسنة 1910
- ❖ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجزائي بتاريخ: 10 ماي 1952
- ❖ اتفاقية كولوراج المتعلقة بالأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972
- ❖ اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.
- 2/ القوانين الجزائرية و الاوامر
- ❖ القانون 08-09، المؤرخ في : 24 فيفري 2008 ، المتضمن الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري المعدل و المتمم .
- ❖ القانون 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم .
- ❖ الأمر 66-156 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015 المتضمن العقوبات المعدل و المتمم.
- ❖ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم .

ثانيا : المراجع

1/ المؤلفات :

- ❖ بطرس ، محيط المحيط قاموس مطول للغة العربية ، مكتبة لبنان ، بيروت 1983 .
- ❖ ابن المنظور ، لسان العرب ، دار صادر ، بيروت ، 1983.
- ❖ د/ عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في الشرح القانون المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،
- ❖ د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2008.
- ❖ د/محمد فؤاد مهنا ، القانون البحري ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.
- ❖ د/ رمضان أبو السعود ، الوسيط في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2016.
- ❖ د/أحمد أبو الوفا، القانون البحري و الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007
- ❖ د/رمضان أبو السعود ، القانون البحري ، السفن و التصادم البحري و المساعدة و الانقاذ البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2016 .
- ❖ د/ محمد فؤاد مهنا ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2005
- ❖ د/محمد عبد الحميد الشواربي، التصادم البحري و المسؤولية الناشئة عنه ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2002
- ❖ د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، 2007.

- ❖ د/علي البارودي ، قانون البحري ، لدار الجامعية ، القاهرة ، 1998، ص
- ❖ د/محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية .
- ❖ د/محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، عنابة ، 2010.
- ❖ د/محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، الطبعة 4 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1993.
- ❖ د/ هاشم علي صادق ، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري و الحوادث الواقعة على ظهر السفن طبعة 2002.
- ❖ د/أحمد حسني ، الحوادث البحرية " التصادم و الإنقاذ " ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر .
- ❖ د/هاني دويدار ، موجز القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر .
- ❖ د/محمد عبد الله نصر ، الوسيط في الشرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة السابعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة 2015 .
- ❖ د/عباس سامية ، شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الأول ، دار هومة ، الجزائر ، السنة 2015 .
- ❖ د/مصطفى كمال طه ، التوحيد الدولي للقانون البحري ، طبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، 2007 .
- ❖ د/أحمد حسني ، النقل البحري الدولي للبضائع و الحوادث البحرية .
- ❖ د/علاء عمر محمد ، الدعوى المدنية في التصادم البحري دراسة استعراضية تحليلية مقارنة ، مجلة جامعة بابل العلوم الإنسانية ، المجلد 18 ، العدد 01 ، كلية القانون ، جامعة البصرة .
- ❖ د/بلحاج العربي ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء 2 ، دون طبعة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1999.
- ❖ د/عبد الحميد الشواربي ، القانون ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2002.
- ❖ د/مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2008 .
- ❖ د/عباس العبودي ، شرح أحكام المرافعات المدنية ، دون طبعة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الموصل .
- ❖ د/مزعاش عبدالرحيم ، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية ، مجلة صوت القانون ، المجلد 09 العدد 01 السنة 2002.
- ❖ د/أحمد عبد التواب ، اتفاق التحكيم مفهومه - أركانه وشروطه نطاقه ،
- ❖ د/عاطف الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، بدون طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2004 .

قائمة المراجع:

❖ د/خالد القاضي، الموسوعة التحكيم التجاري الدولي في المنازعات المشروعات الدولية المشتركة مع إشارة خاصة لأحدث القضاء المصري ، دار الشروق ، القاهرة ، الطبعة الأولى ، 2002.

❖ د/فتحي والي ، التحكيم في المنازعات الوطنية و التجارية الدولية علما و عملا ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى ، 2014.

❖ د/محمود السيد عمر التحيوي ، التحكيم في المواد المدنية و التجارية و جوازه في 2/الرسائل :

❖ د/يلي بن حليمة ، خصوصية و آثار حكم التحكيم في التشريع الجزائري ، مجلة الحقوق و العلوم الإنسانية ، المجلد 12 ، العدد 01 ، 2019 .

❖ د/أحمد بن حاجة ، تنفيذ أحكام التحكيم و الإشكالات التي تتعرضها ، مجلة الدراسات القانونية ، جامعة يحي فارس ، بالمدينة ، الجزائر ، المجلد 10 ، العدد 02 ، 2024

❖ د/عمر بن زبير ، الصفة و المصلحة كشرط لقبول الدعوى المدنية ، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية و السياسية ، المجلد 06 ، العدد 02 ، لسنة 2002 ، جامعة عمار تليجي الأغواط

❖ د/بن عصان جمال ، الاعتراف بأحكام التحكيم الدولية و تنفيذها في ظل قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، مجلة دراسات قانونية ، العدد 8 ، لسنة 2010.

❖ د/فراخ عز الدين ، التصادم البحري ، المجلة المفكر ، العدد 12 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، 2015.

❖ المجلة الجزائرية للحقوق و العلوم السياسية ، معهد العلوم القانونية و الإدارية ، المركز الجامعي أحمد بن يحي الونشريسي تيسمسيلت ، الجزائر ، العدد 06 ، ديسمبر 2018 ،

المقالات :

د/ عادل المقدادي ، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري ، في القانون الدولي الخاص ، رسالة دكتوراه ، تخصص قانون خاص ، جامعة تلمسان ، كلية الحقوق ، السنة 2008/2009

❖ د/خديجة بودالي ، اتفاق في عقد التحكيم النقل البحري ، دراسة مقارنة ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبوبكر بلقايد تلمسان سنة 2014/2015 .

❖

- ❖ د/ بن أحمد عبد اللطيف ، النظام القانوني للتصادم البحري في القانون الدولي الخاص – دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه في القانون ، جامعة وهران ، 2012-2011
- ❖ د/بن ددوش سيد أحمد ، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية ، أطروحة دكتوراه ، تخصص قانون خاص ، جامعة تلمسان ، الجزائر ، 2017.
- ❖ د/حسان سعاد ، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية للتصادم لبحري و المساعد و الإنقاذ البحري ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، تخصص قانون بحري و النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان 2019/2018.
- ❖

الفهرس

2.....	الفصل الأول : التأصيل القانوني لتصادم البحري
3.....	المبحث الأول :الاطار القانوني للتصادم البحري
3.....	المطلب الأول : ماهية التصادم البحري
6-3.....	الفرع الأول :مفهوم التصادم البحري
8-7.....	الفرع الثاني : صور الخطأ في التصادم البحري
9.....	المطلب الثاني: شروط التصادم البحري
10-9.....	الفرع الأول : الشروط المتعلقة بوسيلة التصادم
12-11.....	الفرع الثاني : الشروط المتعلقة بالفعل المادي
13.....	المطلب الثالث :أنواع التصادم البحري
13.....	الفرع الأول: التصادم القهري المشكوك في سببه
14.....	الفرع الثاني: التصادم الناشئ عن خطأ احدى منشأتين
15.....	الفرع الثالث: التصادم الناشئ بخطأ مشترك بين سفينتين
15.....	المبحث الثاني: قيام المسؤولية عن التصادم البحري
16.....	المطلب الأول:قيام المسؤولية المدنية
21-17.....	الفرع الأول: أطراف الدعوى الناشئة عن التصادم البحري
22.....	المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية
23.....	الفرع الأول : العقوبات المفروضة على المخطئ
26-24.....	الفرع الثاني : قواعد الاختصاص الجزائي
28.....	الفصل الثاني : تسوية المنازعات الناشئة عن التصادم البحري
29.....	المبحث الأول : تسوية المنازعات التصادم البحري عن طريق القضاء
29.....	المطلب الأول : شروط اللجوء الى القضاء في دعوى التصادم البحري
29.....	الفرع الأول : الصفة

29.....	الفرع الثاني : المصلحة
30.....	المطلب الثاني : الطلب المؤسس لدعوى التصادم البحري
30.....	الفرع الأول :الضرر موضوع طلب التعويض عن التصادم البحري
31.....	الفرع الثاني: تقادم دعوى التعويض التصادم البحري
33.....	المبحث الثاني : تسوية المنازعات التصادم البحري عن طريق التحكيم
33.....	المطلب الأول : ماهية التحكيم في منازعات التصادم البحري
33.....	الفرع الأول : مفهوم التحكيم في المنازعات التصادم البحري
37-34.....	الفرع الثاني :شروط التحكيم في المنازعات التصادم البحري
38.....	المطلب الثاني : إجراءات التحكيم في منازعات التصادم البحري
40- 38.....	الفرع الأول : بدأ الخصومة للتحكيم في المنازعات التصادم البحري
41.....	الفرع الثاني : انتهاء الخصومة التحكيم في منازعات التصادم البحري
42.....	المطلب الثاني : آثار التحكيم في منازعات التصادم البحري
44-42.....	الفرع الأول : صدور الحكم التحكيم في منازعات التصادم البحري
46-45.....	الفرع الثاني : تنفيذ الحكم التحكيم في منازعات التصادم البحري