

تاريخ القبول: 2021/11/01

تاريخ الإرسال: 2021/09/01

تنازع القوانين بشأن التصادم البحري - دراسة مقارنة -

## Conflict of Laws on Maritime Collision -A Comparative Study-

مخاشف مصطفى<sup>1\*</sup><sup>1</sup> جامعة الجيلالي الياصب، سيدي بلعباس، (الجزائر)

mekhachef.mustapha@hotmail.com

### المخلص:

تعتبر مشكلة تنازع القوانين بشأن التصادم البحري في الوقت الحاضر من بين المشاكل التي لاقت اهتمام كل من الفقه والقضاء ولعل السبب يعود إلى الخصوصية التي يكتسبها هذا النوع من الحوادث البحرية والمتمثلة في الطابع الدولي والتي جعلته يتميز بالحدثة مقارنة مع بعض الدراسات التي شملها القانون الدولي الخاص. كما أن عنصر السيادة أصبح لها أهمية بالغة في تحديد المسؤولية وكذا القانون الواجب التطبيق وهذه كلها تعد عقبات حاولت الكثير من الدول تخطيها وذلك من خلال إبرام اتفاقيات جماعية تكون ملزمة للجميع .

**الكلمات المفتاحية:** التصادم البحري، تنازع القوانين، القانون الواجب التطبيق، الاختصاص القضائي الدولي.

\*المؤلف المرسل

**Abstract:**

The problem of conflict of laws regarding maritime collision at the present time is among the problems that have attracted the attention of both jurisprudence and the judiciary, and perhaps the reason is due to the privacy acquired by this type of maritime accidents, which is the international character, which made it characterized by modernity compared to some studies that included Private international law. The element of sovereignty also played and continues to play an important role in determining responsibility, as well as the applicable law, and these are all obstacles that many countries have tried to overcome by concluding collective agreements that are binding on all.

**Keywords:** marine collision, Conflict of laws, Applicable law, International Jurisdiction.

**مقدمة:**

يشهد العصر الحالي تطور كبير في صناعة السفن من حيث تزايد عددها وسرعتها العالية، إضافة إلى اتحاد خطوط سيرها في الملاحة البحرية، مما جعلها عرضة لخطر التصادم البحري الذي يثير مشاكل قانونية متعددة لاسيما عند وقوع هذا التصادم في أعالي البحار من جهة، ولارتباط الأمر بتنازع القوانين و معرفة القانون الواجب التطبيق من جهة أخرى<sup>1</sup>.

وغني عن البيان أن مشكلة تنازع القوانين وتعدد أساليب فض المنازعات الخاصة ذات الطابع الدولي، تعد من أبرز مشاكل القانون الدولي الخاص، الذي مازال لحد الآن يعاني الكثير بسبب غموض بعض أحكامه وعدم ضبط الكثير من قواعده حتى قيل بأن أثاره في داخله<sup>2</sup>، فلم يعد أكثر من مجرد تنازع للقوانين بل وامتدت هذه العدوى حتى على منازعات التصادم البحري، الذي أصبح يثير الكثير من التساؤل بسبب ما أفرزه من تعدد في المناهج وتضارب في الحلول وعدم استقرارها.

و الملاحظ أن التصادم البحري خلق على مدار السنوات صعوبات قانونية ليس لها حلول واحدة مستقرة في التشريعات الوطنية ويأتي في مقدمة هذه الصعوبات مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق، ذلك أن تطبيق قانون

وطني قد يكون غريبا على أحد الخصمين إن لم يكن غريبا عليهما معا، فضلا على أن التشريعات الدولية قد تباينت فيما بينها بسبب تمسك كل دولة بتشريعاتها الداخلي كأحد مظاهر السيادة الأمر الذي تعذر معه الوصول إلى حلول ترضي أطراف الخصومة في المنازعة البحرية .

ولا ضير أن الخصوصية التي يكتسبها هذا النوع من الحوادث البحرية والمتمثلة في الطابع الدولي ، جعلته يتميز بالحدثة بالنسبة للدراسات الأخرى التي شملها القانون الدولي الخاص، ومن ضمنها الدراسات التي تناولت الالتزامات الغير العقدية، كون هذه الدراسات أعطت مفاهيم جديدة فرضتها ظروف وملابسات التجارة البحرية الدولية، مما أدى إلى عجز القواعد والنظم القانونية الوطنية التي تعنى بتنظيم الحوادث البحرية على مسايرة التطور الحاصل في هذه المنازعات البحرية<sup>3</sup> .

لذلك كان الاشكال و التساؤل مصوغا على النحو التالي :

إلى أي حد يمكن لقواعد القانون البحري الجزائري التصدي لمشاكل التصادم البحري من حيث الاختصاص القضائي و القانوني ؟ وما مدى فعالية الأحكام و الحلول التي توصلت إليها الاتفاقيات الدولية التي تضمنت التصادم البحري في توحيد بعض القواعد المنظمة للتصادم البحري ؟

و لأجل تبديد هذا الاستفهام و بلوغ أهداف هذه الدراسة تم اعتماد خطة ثنائية التقسيم تضمنت مبحثين : نتناول في المبحث الأول منه ماهية التصادم البحري ، في حين خصص المبحث الثاني لبيان الاختصاص القضائي و القانوني في دعوى التصادم.

### المبحث الأول: ماهية التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري من بين الحوادث الخطيرة على الإطلاق، إذ ما من يوم إلا و تطالعنا وسائل الإعلام عن بعض الحوادث التي تقع داخل الموانئ التي تعج بالسفن الداخلة إليها أو الخارجة منها .

ولعل أهم الأسباب في كثرة هذه الحوادث هو بسبب تطور صناعة السفن وضخامتها، فنظرا للتقدم العلمي، أصبح لدينا سفن من فولاذ و ذات قوة دفع كبيرة و بمحركات جد

متطورة، و كم إذا يمكننا إذا تصور حجم هاته الأضرار التي يمكن أن تقع ، سواء بالسفينة أو البضائع المنقولة، كما قد تصل درجة الخطورة إلى حياة الأفراد و الأشخاص من طواقم السفينة و غيرها ، دون أن ننسى الأضرار البيئية وما ينعكس عليها من ضرر وخاصة عند التلوث من وراء التسرب البترولي أو المواد المشابهة لها وهذا ما يتأكد عند تصادم سفينتين بحريتين في عرض البحر أو عند الساحل . ناهيك عن الأضرار الاقتصادية التي قد تلحق بالصيادين و قطاع السياحة بالبلد التي وقع بجانبه الإستدام .

وعلى العموم، ولمعرفة ماهية التصادم البحري لابد من تعريفه أولاً ثم تبيان ما هي شروطه وأنواعه .

#### المطلب الأول: تعريف التصادم البحري

هناك عدة تعريفات للتصادم البحري لعل أهمها التعريف الذي قدمه الاستاذ مصطفى كمال طه بقوله " التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية و مركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحدث فيها التصادم"<sup>4</sup>.

أما البعض الأخر<sup>5</sup>، فيعرف التصادم البحري بأنه ارتطام أو احتكاك سفينة بسفينة أخرى أو بوحدة عائمة أخرى تسبب إضراراً أو خسائر لوحدة أو أكثر من السفن أو الوحدات المتصادمة ويبدو أن هذا التعريف لم يحدد مكان وقوع الارتطام أو الاحتكاك بل ترك المسألة مطلقة، ومع ذلك لا ينطبق معنى التصادم إذا ارتطمت السفينة بالصخور أو الأرصفة أو المنشآت الثابتة.

كما عرفه الفقه الفرنسي بأنه ارتطام مادي يقع في البحر بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلي<sup>6</sup>. أما الفقيه LEMONIER فقد عرفه بأنه: الارتطام الحاصل نتيجة التصادم بين سفينتين<sup>7</sup>.

كما عرفته اتفاقية بروكسل الصادرة بتاريخ 23 سبتمبر 1910 والخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري<sup>8</sup> ، في الفقرة الأولى بقولها أنه: "إذا وقع تصادم بين سفينتين أو أكثر أو بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية فتسوى التعويضات عن الأضرار التي تلحق بالسفن والمراكب والأشياء والأشخاص الموجودة

عليها دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم". وعلى ذلك فإن المعاهدة اعتبرت وجود سفينة واحدة في التصادم كافي لاعتباره تصادم بحري، فالتصادم البحري يعتبر قائما طالما وجدت سفينة واحدة على الأقل بغض النظر عن مكان حصول الواقعة وهذا ما أخذ به قانون الحوادث البحرية الفرنسي رقم 545 لسنة 1967م<sup>9</sup>، وأخذت به أغلب التشريعات العربية.

أما عن موقف المشرع الجزائري، فلقد عرف التصادم البحري من خلال المادة 273 ق ب ج على أنه " يعد تصادم سفن في البحار أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم". ويبدو أن المشرع الجزائري، قد أعطى تعريفا للتصادم البحري وهذا ما لم تفعله اتفاقية Bruxelles الصادرة بتاريخ 23 سبتمبر 1910، المتعلقة بالتصادم البحري، التي لم تعرف لنا ماذا نقصد بالتصادم كما توسع المشرع الجزائري أيضا في مفهوم التصادم ليشمل حالات أخرى، وذلك من خلال المادة 02/274 التي أدخلت في حكم التصادم ما تلحقه سفينة من خسائر نتيجة تنفيذ أو إهمال مناورة حتى وإن لم يحصل ارتطام بصفة مباشرة، وهذه تعتبر إضافة جديدة للتصادم البحري، تم من خلالها احتواء التطور التكنولوجي الهائل في صناعة السفن، التي أصبح لها قوة دفع كبيرة داخل الموانئ، مما قد يؤدي السفن الصغيرة ومراكب الملاحة الداخلية<sup>10</sup>.

وبناء على ما سبق يمكن اعطاء تعريف للتصادم البحري بأنه: "الارتطام المادي الذي يحصل بصورة مباشرة أو غير مباشرة بين سفينة وأية منشأة أخرى لا ترتبط معها بعقد، بغض النظر عن مكان حصول الحادث".

#### المطلب الثاني: شروط التصادم البحري

يشترط لاعتبار الحادث تصادما بحريا توافر ثلاث شروط وهي:

#### الفرع الأول: تصادم بين منشأتين عائمتين أو أكثر

وفقا للاتفاقية السابق بيانها، يفيد هذا الشرط أن يحصل الارتطام أو الاحتكاك بين منشأتين عائمتين، أما لو كان التصادم أو الارتطام حاصل بين السفينة وجسم ثابت لا يعد تصادما بحريا، كأن يكون هذا الجسم رصيف أو صخور أو حاجز أمواج أو حطام

سفينة غارقة ، وفي هذه الحالة يعتبر حادثا وتطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية ولا تسري عليه أحكام المسؤولية في التصادم البحري<sup>11</sup>.

#### الفرع الثاني : أن تكون إحدى المنشآت سفينة بحرية

لا يقتصر التصادم البحري أن يقع بين منشأتين عائمتين فقط بل يجب أن تكون إحدى المنشآت المتصادمة سفينة بحرية بغض النظر عما إذا كانت هذه السفينة صادمة أو مصدومة، وسواء وقع هذا التصادم في المياه البحرية أو المياه الداخلية (النهرية)، وهو ما سار عليه المشرع الجزائري في نص المادة 273 من القانون البحري الجزائري . وغالبا ما يحصل أن ترتطم السفن ببعض المراكب عند اجتيازها المياه الداخلية في طريقها إلى الميناء. أما إذا وقع حادث تصادم بين مركبين من مراكب الملاحة النهرية ولو في المياه البحرية ، فلا يشكل هذا تصادما بحريا ، متى ثبت عدم وجود السفينة و من في حكمها ضمن المراكب المتصادمة ، و ينظر النزاع بشأنه كدعوى مدنية خاضعة للقواعد العامة و ليس كدعوى تصادم بحري<sup>12</sup>.

وعليه فإن الشرط الأساسي هنا ، هو أن يكون لإحدى المنشآت البحرية المتصادمة و صف السفينة البحرية<sup>13</sup>، والسفينة البحرية كما عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري على أنها كل عمارة بحرية أو الية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة اخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة . كما يمكن أن تكتسب المنشأة البحرية صفة السفينة منذ اليوم الذي تصبح فيه قادرة على ممارسة الملاحة البحرية إما بنزولها فعلا إلى البحر ومباشرة الممارسة على سبيل الاعتياد، أو منذ إعدادها للقيام بهذا النوع من الملاحة وتخصيصها لذلك ولو قبل نزولها البحر فعلا ، وبظل هذا الوصف لصيغا بها طالما ظلت قادرة على ممارسة هذه الملاحة<sup>14</sup> .

وينتهي هذا الوصف عن المنشأة البحرية إذا توقفت عن ممارسة الملاحة البحرية إما بصفة نهائية، كما لو تحطمت، أو بصفة عارضة كما لو تحولت إلى ممارسة الملاحة النهرية.

وتطبق أحكام التصادم البحري أيضا على التصادم الذي يحصل بين سفينتين تابعيتين لنفس المجهز أو المالك ، إذ أن كلتا السفينتين تعد ذمة بحرية مستقلة و يؤمن عليها عادة لدى هيئتي تأمين مختلفتين<sup>15</sup>.

### الفرع الثالث: شرط الارتطام مادي

إلى جانب الشرطين السابقين يتطلب في التصادم البحري أن يقع ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين سواء حصل هذا الارتطام بصورة مباشرة بين المنشأتين (الالتحام فعلي) أو بصورة غير مباشرة ، كأن يسبب تلاطم الأمواج الذي تحدثه سفينة على سفينة أخرى مارة بالقرب منها ، وهو ما يؤكد ضرورة الأخذ بالمفهوم العام والواسع للارتطام المادي و ليس الضيق فقط، بدليل أن أغلب التشريعات العربية<sup>16</sup> بما فيها المشرع الجزائري التي لم تقف على المعنى الضيق لمصطلح الارتطام المادي، بل جعلته شاملا لكل الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء تنفيذ المناورة أو إهمال في تنفيذه ، أو عدم مراعاة أنظمة الملاحة<sup>17</sup> .

كما لا يشترط الاحتكاك بين المنشآت بل يكفي أن يتم إثبات أن هناك خسائر ألحقها سفينة بأخرى سببها القيام بمناورة كالأضرار التي تحدث نتيجة اضطراب الأمواج وهيجانها بشكل عنيف بسبب مرور السفينة، أو يتم إثبات أن التصادم كان سببه عدم احترام اللوائح ومنها القواعد الدولية والداخلية لتجنب التصادم ، وهو ما نصت عليه المادة 13 من اتفاقية بروكسل و المادة 03/274 من القانون البحري الجزائري . كذلك قد يحصل التصادم عن طريق الارتطام المادي الغير مباشر، وذلك عندما ينتج عن تصادم إحدى السفن بالأخرى تصادما مع سفينة ثالثة، وهذا ما يسمى التصادم عن طريق الوساطة<sup>18</sup>.

و نشير هنا، أنه هناك حالات تتوافر فيها شروط التصادم البحري ، ومع ذلك تبقى خارج نطاق تطبيق أحكامه، ومن بينها:

### 1-التصادم بين السفن الحربية أو بين سفن الدولة المخصصة لمرفق عام :

ذكر هذا الاستثناء في اتفاقية بروكسل لسنة 1910<sup>19</sup>، و تبعا لذلك فهذا النوع من التصادم لا يخضع لأحكام قانون التجارة البحرية وإنما يخضع للقواعد العامة في القانون المدني. و بنفس المعنى تقريبا جاءت اتفاقية بروكسل لسنة (1910م) إذ نصت المادة الأولى منها على أنه: "لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومات المخصصة كلية لخدمة عامة".

ونفس الحكم أخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 286 من القانون البحري، غير أن المادة 292 من ذات القانون أعطت حكما متناقضا مع المادة 286، فهي لا تسمح بمتابعة السفن البحرية الوطنية و سفن الحراسة و السفن التي تعمل في المصلحة العامة إلا أمام القضاء الجزائري<sup>20</sup>.

### 2-التصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة المرشدة

لا يخضع التصادم الذي يحصل بين سفينة الإرشاد و السفينة المرشدة لقواعد و أحكام التصادم البحري<sup>21</sup> و إنما يسري على هذا التصادم قواعد الارشاد البحري<sup>22</sup> و يرجع بعض من الفقهاء السبب في ذلك هو ارتباط كل من المرشد و ربان السفينة المرشدة بعقد يحكم العلاقة بينهم .

### 03 - التصادم بين سفينة قاطرة وأخرى مقطورة

من بين حالات التصادم المستبعدة من التصادم البحري حالة التصادم الحاصل بين سفينة القطر و السفينة المقطورة فهذه الحالات تخضع لأحكام عقد القطر الذي ينظم العلاقة بين السفينتين، ذلك أن اغلب التشريعات أخذت بهذا الحكم و تركت المسألة للقواعد العامة التي تنظم عمليات القطر البحري<sup>23</sup>.

### المطلب الثالث: صور التصادم البحري

تتعدد صور التصادم البحري تبعا لاختلاف سببه ، فقد يكون التصادم بخطأ من إحدى السفن، أو بخطأ مشترك بينهما أو بخطأ راجع إلى قوة قاهرة قاهرة ليس لفاعل الإنسان دور فيه، أو سببه قوة قاهرة ، وإن كان الغالب في هذه الأنواع ، أن يحصل

التصادم البحري بخطأ من إحدى السفينتين ليؤدي إلحاق أضرار بالسفينة الأخرى ، لذا هناك ثلاثة أنواع من التصادم:

### الفرع الأول: التصادم نتيجة خطأ إحدى السفينتين

يقصد بالتصادم لخطأ إحدى السفينتين هو ارتطام سفينة عائمة بغير قصد بمركبة أخرى متحركة أو راسية، أو بجسم آخر ثابت و متصل بقاع البحر أو عائم كجبل ثلجي أو بقايا حطام لحادث سابق، أما ما يصيب السفينة من حوادث بغير التصادم مثل افتعال الحريق أو الغرق المتعمد فهو لا يعد من قبيل الارتطام البحري<sup>24</sup>. وقد يحصل التصادم نتيجة خطأ ربان إحدى السفن، حيث هناك رابطة سببية ما بين خطأ الربان والضرر الحاصل نتيجة التصادم، إذ غالبا ما يظهر خطأ الربان في مخالفة الأنظمة البحرية والتعليمات المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار، كما لو لم يتبع الربان القواعد المتعلقة بالأنوار، والعلامات التي تحذر السفن القادمة منع التصادم<sup>25</sup>، أو عدم استعمال ربان السفينة لجهاز الرادار لمنع التصادم بحيث مما يؤدي إلى خسائر فادحة<sup>26</sup>، و هذا النوع من التصادم نصت عليه اغلب التشريعات العربية<sup>27</sup>. كما يعد الإهمال وعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي تستدعيها الخبرة البحرية من خطأ موجبا للمسؤولية في التصادم البحري ، كإهمال ربان السفينة ربطها بالحبال ، أو السرعة المفرطة عند المرور بقرب السفن الصغيرة ، مما قد يؤدي الى إغراقها بسبب الأمواج المتولدة من هذا المرور<sup>28</sup> .

### الفرع الثاني: التصادم نتيجة خطأ مشترك بين السفن

إذا ما ثبت ان التصادم البحري اسهمت فيه كل سفينة من السفن المتصادمة، وكان الخطأ تجاه الغير مشتركا فيما بينها ، فهنا تقدر مسؤولية كل سفينة من هذه السفن على قدر نسبة الخطأ الذي وقع منها تطبيقا لقاعدة النسبية ، وفي حالة تعذر توزيع النسبي للمسؤولية في تعويض الغير، فهنا توزع المسؤولية بين السفن بالتساوي ومناصفة بينهم<sup>29</sup> و هو الحل الذي استقرت عليه المادة 1/ 04 / معاهدة Bruxelles .

على أن التضامن بين السفن المسببة في الاضرار بتعويض الغير لا يكون إلا إذا كانت الاضرار جسمية بدنية ، أما لو نتج عن التصادم أضرار مادية فقط للغير ، فلا

تضامن في هذه الحالة طبقاً للفقرة 3 و 4 من المادة 04 من هذه المعاهدة. وهو نفس الحل الذي تبناه المشرع الجزائري في المادة 279 من القانون البحري.

### الفرع الثالث: التصادم بسبب القوة القاهرة

قد يرجع سبب التصادم بين السفن الى حادثة غير متوقعة لا يد لربان السفينة فيها وهو ما يعرف بالتصادم القهري ويتحقق ذلك باجتماع شروط معينة و هي:

1- ألا تكون لإرادة الانسان سببا رئيسيا في حدوثه.

2- عدم إمكانية التوقع.

3- استحالة الدف .

وتتجلى صور التصادم القهري في البيئة البحرية في عوامل خارجية كالظروف الملاحية من عواصف وأعاصير بحرية، وكذا عوامل داخلية كالعطب المفاجيء لمحرك السفينة و معداتها .

وحول المسؤولية المترتبة عن التصادم القهري استقرت معاهدة Bruxelles على قاعدة عامة تقتضي بتحمل كل سفينة للأضرار اللاحقة بها بسبب التصادم القهري، و هو الحل المتبع لدى غالبية تشريعات الدول و كذا المشرع الجزائري اذ قضى في نص 281 المادة من القانون البحري على تحمل كل سفينة للأضرار التي يسببها التصادم القهري دون البحث أو التمييز عما إذا كانت السفن أو احداها مارة أو راسية عند وقوع التصادم<sup>30</sup>.

### الفرع الرابع: حكم التصادم المشتبه في سببه

هذا النوع من التصادم البحري هو صورة وسطية بين التصادم القهري و التصادم بسبب الخطأ و يتحقق في وضعين هما :

1- صعوبة التحقق من مصدر و سبب التصادم عما إذا كان قوة قاهرة أم بخطأ من إحدى السفن .

2- عدم معرفة المتسبب بخطئه في التصادم بين السفن و عدم التأكد من نسبة الخطأ لأحد قائدي السفينتين المتصادمتين ، فيغلب الشك في معرفة المتسبب في الحادث.

وعلى العموم، و بعد جدل كبير استقرت معاهدة Bruxelles على عدم مساءلة السفينة عن خطأ يحوم حوله شك كبير و يعوزه الدليل القاطع ، فأقرت في المادة 02 منها على إسقاط حكم المسؤولية عن التصادم القهري على التصادم المشتبه في سببه، وبالتالي تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر نتيجة التصادم، وهذا الحل تم اعتماده من المشرع الجزائري في نص المادة 281 من القانون البحري<sup>31</sup> .

### المبحث الثاني: الاختصاص القضائي والقانوني في دعوى التصادم

طبقا للقواعد العامة فإنه يخول للسفينة المنضرة طلب التعويض من السفينة التي تسببت بخطئها في وقوع الضرر، وقراءة للمواد 277 إلى 293 من القانون البحري الجزائري، فإنه يحق للمدعي رفع الدعوى المدنية الناشئة عن التصادم البحري أمام القضاء المدني المختص غير أن الدعوى المدنية للتصادم البحري تتميز بنوع من الخصوصية على مستويين، الأول يتعلق بقواعد الاختصاص القضائي والثاني يتمثل في بيان القانون الواجب التطبيق على دعوى التصادم البحري.

### المطلب الأول: تحديد الاختصاص القضائي لدعوى التصادم البحري

أول إشكال كان يعترض نزاعات المتعلقة بالتصادم البحري هو تحديد الاختصاص القضائي للدعوى المدنية والجنائية للتصادم البحري نظرا للطابع الدولي الخاص لمثل هذه الحوادث البحرية، وما زاد في الأمر صعوبة هو خلو معاهدة بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالتصادم البحري لهذه المسألة والإغفال عنها.

غير أن قضية "لوتس" (LOTTUS) دفعت بالقانون إلى ضرورة تبني قواعد تحدد الاختصاص القضائي لدعوى التصادم، و جرى أحداث قضية "LOTTUS" أن سفينة فرنسية - التي حملت القضية اسمها - تعرضت بتاريخ 02 أوت 1926 لاصطدام في أعالي البحار (إيجيه) بينها وبين سفينة تركية تسمى "BOZKOURT"، التي كانت محملة بالفحم، وأسفر الحادث عن خسائر مادية وبشرية لاسيما من جانب البحارة الأتراك (وفاة 08 من البحارة الأتراك)، وبمجرد رسو السفينة الفرنسية بإحدى موانئ تركية تم إلقاء القبض على ربانها وحكمت عليه المحكمة التركية بالسجن. وفي 07

سبتمبر 1927 قامت السلطات الفرنسية بعرض القضية على محكمة العدل الدولية "لاهاي"، هذه الأخيرة فصلت لصالح تركيا بحجة أنه ليس في القانون الدولي قاعدة تحدد الاختصاص القضائي بهذا الشأن، فضلا على أن المتوفين من تابعيها<sup>32</sup> .

وعند انعقاد مؤتمر "إنمرس" في سنة 1930 تم تقديم اقتراح بتحديد مسألة الاختصاص الجنائي للتصادمات التي تقع بين السفن في أعالي البحار وعدم ترك الأمر لما تقرره التشريعات الوطنية كما وقع لحادث السفينة "LOTTUS"، وكان الاقتراح باختصاص محكمة الدولة التي يكون المتهم من رعاياها أو الدولة التي ترفع السفينة علمها وقت التصادم، وهو ما تم تبنيه في معاهدة بروكسل المنعقدة بتاريخ 10/05/1952 التي قامت بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مجال التصادم البحري<sup>33</sup>، ثم تلاها مشروع Rio لسنة 1977 الذي وضع أحكام تشمل كل المسائل المترتبة عن التصادم البحري في المجال المدني وتحديد القانون الواجب التطبيق وكذا الاختصاص القضائي ومسألة الاعتراف بالأحكام وتنفيذها، وأكدته اتفاقية "MONTEGOBAY" للقانون الدولي للبحار لسنة 1982<sup>34</sup>.

#### الفرع الأول : الاختصاص المحلي والإقليمي لدعوى التصادم البحري

بعد حادث قضية "لوتوس" (LOTTUS) أكدت اتفاقية بروكسل المبرمة بتاريخ 10/05/1952 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري على منح الاختصاص القضائي للتصادم البحري الذي يتم في أعالي البحار للدولة التي تحمل السفينة علمها حيث يحق للمدعي رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الثلاث حسب اختياره وهي :

- 1) محكمة موطن المدعى عليه،
  - 2) محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على السفينة المدعى عليها،
  - 3) محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم، إذا كان التصادم وقع في أحد الموانئ أو المرافئ أو المياه الإقليمية
- وهذا الطرح تبناه المشرع الجزائري على غرار أغلب التشريعات البحرية، وذلك في المادة 290 من القانون البحري، وسيتم بيان كل معيار فيما يلي :

**أ) محكمة موطن المدعى عليه**

يمكن للمدعي أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه (عرفت المادة 36 من القانون المدني الموطن بأنه المحل الذي يوجد في مقر سكناه الرئيسي ، و عند عدم وجود سكن يقوم محل الإقامة العادي مقام الموطن ....) أو محل الإقامة المعتاد، على أساس أن الدعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم هي دعوى شخصية<sup>35</sup> وتحكمها قاعدة الدين مطلوب وليس محمول<sup>36</sup> وهي قاعدة تبنتها أغلب قوانين المرافعات<sup>37</sup>.

وإذا كان المدعى عليه يحترف عملية النقل البحري وله عدة مراكز لإدارة أعماله، فيمكن إقامة الدعوى أمام المحكمة التي يقع فيها أحد مراكز عمله في دائرة اختصاصها، إذ نصت المادة 290 من القانون البحري الجزائري على ما يلي " يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم السفن في البحار أمام جهات القضائية المذكورة فيما يلي: المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو احد مقرات استغلاله " .

**ب) محكمة المكان الذي تم فيه حجز على سفينة المدعى عليه**

يستطيع المدعي في دعوى التصادم أن يرفع دعوى المطالبة بالتعويض أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه . و السبب في اعتماد هذا الطرح أن معاهدة بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي على السفن لسنة 1952<sup>38</sup>، أجازت للدائن الحق في توقيع الحجز على أية سفينة أخرى مملوكة لنفس المجهز وقت نشأة الدين<sup>39</sup> إذا كان الحجز جائزا و ذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز<sup>40</sup>.

كما يمكن للمدعي رفع دعواه أمام محكمة التي يتواجد فيها المكان الذي يمكن أن يوقع فيه الحجز أو المكان الذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا آخر، لأن الحجز يمكن رفعه أو تجنبه بتقديم كفالة أو ضمان آخر<sup>41</sup>. و هو ما اعتمده الفقرة ب من المادة 290 من القانون البحري الجزائري.

**ج) محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم**

إذا حدث التصادم في الموانئ أو المرافئ أو المياه الإقليمية، فإن اختصاص النظر في هذه الدعاوى ترفع أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مكان هذه المرافئ أو الموانئ أو المياه الإقليمية .

إن اعتماد هذا المعيار تليه الظروف الواقعية، حيث يسهل للمدعي (الطرف المتضرر) الحصول على حقه في الميناء القريب لمكان وقوع التصادم، وكذلك يسهل التحقيق في الحادث والمعاناة وتحديد نسبة الأضرار ومعرفة الطرف المتسبب في الحادث<sup>42</sup>، لأن ميناء اللجوء هو عادة ما يكون الأقرب إلى مكان التصادم بحكم أنه تتوفر فيه الأجهزة والمعدات اللازمة لاستقبال السفن المتصادمة<sup>43</sup> .

**- الاستثناء:**

إن المعايير المشار إليها أعلاه والتي تتضمنها اتفاقية بروكسل 1952 وكذا المادة 290 من القانون البحري بشأن تحديد الاختصاص القضائي لدعاوى التصادم البحري، لا يؤخذ على إطلاقها بل ترد عليها قيود واستثناءات، يمكن جمعها في الآتي:

\* حالة وجود اتفاق مشترك بين المدعي والمدعى عليه، بعرض النزاع أمام محكمة غير المحكمة المختصة طبقاً للمادة 291 من القانون البحري.

\* حالة لجوء الأطراف إلى التحكيم.

\* حالة تعدد المدعون فإنه يجوز لكل واحد منهم أن يرفع دعواه للمحكمة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه.

\* حالة تعدد السفن المشتركة في التصادم فإن القاضي المختص بالنزاع يمكنه إذا كانت قواعد الاختصاص في قانونه الوطني تخول له ذلك أن يقرر اختصاصه بنظر كل الدعاوى المرفوعة عن نفس الحادث<sup>44</sup>.

وتجدر الإشارة هنا أن هذه القاعدة مخصصة بمعنى أنه عندما تكون المحكمة المختصة بمقتضى الفقرة الأولى من المادة 290 من القانون البحري هي محكمة إقامة المدعى عليه ولم تكن في ذات الوقت محكمة الحجز ولا محكمة مكان التصادم، فإنها ستكون غير مختصة بالنسبة للمجهزين الآخرين الذين لا يقيمون في دائرة اختصاصهم<sup>45</sup>.

أما في حالة إذا كانت أحد السفن التصادم سفن بحرية تعمل في المصلحة العمومية أو سفن حراسة الشواطئ بحيث لا يمكن أن ترفع دعاوى التعويض عن الأضرار التي تسببت فيها إلا أمام القضاء الجزائري فقط<sup>46</sup> ، طبقا للمادة 292 من القانون البحري الجزائري.

### الفرع الثاني: تحديد القانون الواجب التطبيق على دعوى التصادم البحري

تظهر أهمية تعيين وتحديد القانون الواجب التطبيق على التصادم البحري في تحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر مثل هذه النزاعات وكذا في تحديد المسؤول عن هذه الحوادث البحرية ، خاصة عندما يكون الخطأ مشتركا أو كان التصادم لأسباب غير معروفة.

وكانت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 قد حسمت مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري، غير أن الإشكال والصعوبة في هذه الاتفاقية أنها لا تستلزم إلا السفن التي تنتمي إلى الدول المنضمة لهذه الاتفاقية، وبالتالي يطرح الاستفهام التالي: كيف يتحدد القانون الواجب التطبيق عندما يحصل التصادم بين سفينتين أو أكثر، إحداهما تنتمي إلى دولة غير منظمة إلى الاتفاقية المذكورة؟.

و لتبديد هذا الاستفهام متوقف على دراسة مسألتين أو حالتين : الأولى تتعلق بالتصادم الواقع في المياه الإقليمية و الثانية تتحقق عندما يقع التصادم في البحر العام أو أعالي البحار أي خارج المياه الإقليمية.

### البند الأول: التصادم الواقع في المياه الإقليمية.

عندما يحصل تصادم في المياه الإقليمية لدولة ما بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة، فهنا يصعب تحديد القانون الواجب التطبيق. لذا تباينت الآراء في حل هذه المسألة، ومن هذه الحلول:

#### 1-تطبيق القانون الوطني (الإقليمي):

يفيد هذا الاتجاه أن الحل يكمن في تطبيق القانون الإقليمي الوطني من خلال قاعدة الإسناد التي تعتبر قانون محل وقوع الفعل الضار هو القانون الواجب التطبيق على الواقعة، لان هذا الأخير هو الذي تترتب تحت سلطانه كل الآثار القانونية التي تتولد

عن الواقعة<sup>47</sup>. وقد اخذ بذلك المشرع الجزائري في المادة 20 من القانون المدني عندما نص على أنه: (يسري على الالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام). و يستوي في ذلك ان حصل التصادم في المياه الإقليمية الجزائرية أو المياه الإقليمية الأجنبية، و بغض النظر عن جنسية السفن المتصادمة. غير أنه ما يشترط لتطبيق هذا النص أن يكون الفعل غير مشروع في حكم القانون الجزائري<sup>48</sup>.

وأثار تطبيق هذا الرأي تساؤل عما اذا كان تطبيق القانون الوطني يطبق على كافة المسائل المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية، أم يستثنى البعض من المسؤوليات؟ الجواب هو أن الاتجاه الفقهي الغالب يفضل التعميم أي تطبيق القانون الوطني على كافة المسائل المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري الحاصل في المياه الإقليمية أو الداخلية بما في ذلك مسالة تحديد مسؤولية مالك السفينة<sup>49</sup>.

و هناك من فقهاء من استثنى المسالة المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك أو مجهز السفينة من نطاق تطبيق القانون الوطني وأخضعها للقانون القاضي حتى لو حصل التصادم في المياه الإقليمية الأجنبية

## 2- تطبيق قانون العلم المشترك

مضمون هذا الاتجاه هو تطبيق قانون دولة العلم المشترك الذي تحمله السفن المتصادمة، مع أن هذا الاتجاه لم يستبعد تطبيق القانون الوطني بل يتعين الرجوع إليه في المسائل الخاصة بتنظيم مرور السفن والأحكام أو التعليمات الخاصة بمنع التصادم التي وضعتها الدولة صاحبة الإقليم الذي حصل فيه التصادم<sup>50</sup>.

## 3- تطبيق قانون القاضي

يرى هذا الرأي بوجود تطبيق قانون القاضي الذي ينظر الدعوى على أساس إن الأطراف عندما اختاروا رفع الدعوى أمام محكمة معينة فهذا يفسر بأنه رضاء ضمني بقانون هذه المحكمة. في حين يرى البعض الآخر بأن القانون الأجنبي الذي تشير إليه قاعدة الإسناد قد يصطدم بالنظام العام في دولة القاضي مما يمنعه من تطبيق القانون الأجنبي ويقوم بتطبيق القواعد الموضوعية الوطنية على النزاع المعروض عليه<sup>51</sup>.

ولم يسلم هذا الرأي من النقد لاسيما بشأن التبرير المحتج به في مخالفة النظام العام، فان هذه الفكرة هي أداة استثنائية لاستبعاد القانون الواجب التطبيق بموجب قاعدة الإسناد، لذلك لا يجوز استخدام هذه الوسيلة الاستثنائية لتقرير مبدأ عام وهو تطبيق قانون القاضي على دعوى التصادم البحري لينافس تطبيق القانون الوطني الذي يستند إلى المبادئ العامة في تنازع القوانين.

### البند الثاني: التصادم الواقع خارج المياه الإقليمية

الثابت أن التصادم الواقع في البحر العام<sup>52</sup> ، لا يخضع لقانون أي دولة لأنه منطقة بلا قانون، غير أن هناك أعراف وتقاليد يتعامل بها رجال البحر خاصة فيما يتعلق بتنظيم المرور ومنع التصادم بين السفن في البحار .

إن البحث عن القانون الواجب التطبيق تزداد أكثر أهمية عندما يحصل التصادم في البحر العام ، فقد يحصل التصادم بين سفن ترفع علم دولة واحدة أو بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة، وهذه الأخيرة قد تكون منضمة أو غير منضمة إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1952م المتعلقة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني للتصادم البحري ، ولذلك ظهرت عدة اتجاهات أعطت حلولاً لهذه المسألة :

**1- تطبيق قانون القاضي :** يفيد تطبيق هذا الاتجاه أن قانون القاضي المعروض عليه النزاع هو الواجب التطبيق<sup>53</sup>، وذلك بحجة أن القاضي عندما يطبق قانونه فإنه يطبق القانون الأكثر علماً والمأما به من بقية القوانين الأخرى، كما أن رفع النزاع أمام محكمة معينة يعد دليلاً على أن هناك رضاً ضمنياً بتطبيق قانون هذه المحكمة ، وقد أخذت بهذا الرأي بعض القوانين مثل القانون الانكليزي والألماني<sup>54</sup>.

**2- تطبيق قانون العلم :** خلافاً للاتجاهات السابقة فإن هذا الرأي يرى أنه تماشياً مع المنطق القانوني وتجسيد مبادئ العدالة فإنه يتعين تطبيق قانون علم السفينة في مسألة التصادم البحري وهو الحل الأمثل و الملائم لمثل هذه النزاعات الدولية وخاصة إذا حصل التصادم في أعالي البحار إذ يتعذر معه تطبيق القانون الوطني. ويسهل تطبيق هذا الرأي عندما تكون كلا السفينتين تحملان علماً واحداً فيطبق عليهما قانون

العلم المشترك<sup>55</sup> ولكن المشكلة تكمن عندما يختلف العلمان لكلتا السفينتين ، و في هذا الشأن ظهرت عدة آراء جمعناها في أربعة اتجاهات و هي :

#### أ-تطبيق قانون علم السفينة المتضررة:

يرى أنصار هذا الرأي أن الحل الأمثل هو تطبيق قانون علم السفينة المتضررة حتى يتوافق مع احكام المسؤولية الغير العقدية في القانون المدني التي تولي حماية كبيرة للطرف المتضرر<sup>56</sup>.

غير أن ما يعاب على هذا الرأي أن المبدأ الذي يتحجج به أنصاره ليس له سند قانوني خاص في القانون البحري بل العكس فإن المدين هو الأحق بالرعاية، ومع ذلك يبقى التساؤل عن القانون الواجب التطبيق حينما يقع التصادم نتيجة خطأ مشترك ؟ إذ من الصعوبة بمكان تطبيق أي من القانونين، وفي هذه الحالة لابد من تطبيق قانون علم السفينتين المتصادمتين اذا كانا من نفس الجنسية .

#### ب-تطبيق قانون علم السفينة المخطئة:

وفقا لهذا الرأي يجب تطبيق قانون علم السفينة المخطئة لأن ذلك يمنح لمالك السفينة المخطئة فرصة العلم المسبق بمدى مسؤوليته في حالة الخطأ دون أن يتحمل التزامات قد يفرضها قانون آخر لا يعلم به، كما أن تطبيق هذا القانون يحقق وحدة الأحكام وتناسقها. غير أنه سرعان ما أنقذَ هذا الرأي حيث لا يمكن التسليم بصحته وذلك لان العلم المسبق بأحكام أي قانون لا يعني ضرورة تطبيقه، كما إن العلم المسبق قد يخدم صاحب السفينة المضرورة أكثر من السفينة المخطئة، وقد اخذ القضاء الفرنسي في أغلب أحكامه بهذا الرأي، فقد حصل تصادم بين السفينة الانكليزية (Appollo) والسفينة الفرنسية (Precurseur) في البحر العام بخطأ من السفينة الانكليزية، وعُرضتُ الدعوى أمام محكمة (Brest) الفرنسية ، وقضت هذه الاخيرة بتطبيق القانون الإنكليزي .

**ج- تطبيق قانون علم كل من السفينتين:**

يذهب هذا الاتجاه أن القواعد الخاصة بالمسؤولية التقصيرية تستوجب الأخذ بعين الاعتبار مصلحة كل من السفينة المخطئة والسفينة المتضررة و لا يتحقق ذلك إلا بالتطبيق الجامع لقانون علم السفينتين المتصادمتين<sup>57</sup>، مما دعا البعض إلى تطبيق قانون كل من العلمين تطبيقاً موزعاً<sup>58</sup> فيرجع لقانون دولة الخطأ لتحديد شروط المسؤولية و قانون دولة الضرر للتحقق من وجود الضرر وتقدير التعويض ، ومنهم<sup>59</sup> من اقترح التطبيق الجامع و ليس الموزع .

غير أن كل من التطبيق الموزع و التطبيق الجامع تعرضا لانتقادات شديدة فالأول لاستحالة تطبيقه بسبب عدم تصور ان يحقق هذا التطبيق مصلحة كلا المضرور والمتسبب في الحادث، في حين انتقد التطبيق الجامع لأنه سيؤدي في النهاية إلى تطبيق القانون الأكثر تشدداً .

**د - تطبيق القانون الأصح للمضرور:**

يرى هذا الاتجاه ضرورة منح السفينة المتضررة حق الاختيار القانون الذي يتوافق مع مصالحها، و قد تم اعتناق هذا الاتجاه من طرف المشرع الألماني<sup>60</sup> ، غير انه لم يلبث طويلاً إذ تبين أن تطبيق هذا الطرح قد يؤدي إلى تجزئة كلا من القانونين كون أن قانون المدعي قد يحوي نقاط في صالح المدعى عليه، وفي نقاط أخرى لغير صالحه<sup>61</sup>.

إن التمعن في هذه الآراء الفقهية والنقد الموجه إليها يرجح ان تطبيق قانون علم كلا من السفينتين المخطئة أو المتضررة هو الحل الأمثل لأنه يحقق نصيباً كبيراً من الحقيقة و يتماشى و قواعد العدالة مبادئ التضامن .

**3- تطبيق قانون القاضي عند تخلف قانون العلم المشترك:**

يرى أنصار هذا الاتجاه أن الحل الأمثل في منازعات التصادم البحري هو تطبيق قانون العلم المشترك وهو الرأي الراجح إذ تبنته أغلب دول العالم نظراً لطبيعة مسؤولية المتسبب في التصادم البحري، ولأنه من الأنسب أن يتم حل المسألة حسب القانون الوطني الذي تحقق تحت سلطانه الفعل الضار<sup>62</sup>.

غير أن الإشكال كان في حالة اختلاف كل من علم السفينتين المتصادمتين في البحر العام فما هو القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة ؟ هذا الإشكال دفع بالفقه إلى الرجوع إلى قانون القاضي الذي ينظر إلى النزاع ، فهو الحل الأقرب إلى المنطق . ذلك أن قيام المدعي (صاحب السفينة المتضررة ) برفع دعواه أمام جهة قضائية و اقرار المدعى عليها (السفينة المعتدية) بذلك لهو تأكيد قاطع على جدية هذه القاعدة . كما رأى البعض أنه في تسهيل مهمة القاضي كونه سيطبق قانونا هو على علم تام به، هو الحل المناسب، و منهم من اعتمد على تبرير آخر، بحيث يعتمد على فكرة الاختصاص الاحتياطي لقانون القاضي ، و هو الحل الذي تم اعتماده من طرف المشرع الجزائري في المادة 23 مكرر من القانون المدني الجزائري .

أما مشروع Rio فقد اقترح حلولا لأجل معرفة القانون الواجب التطبيق في أعالي البحار و ذلك من خلال تطبيق قانون القاضي كقاعدة عامة واستثناء تطبيق قوانين اخرى وفقا لحالات معينة جمعها في ثلاث قوانين و هي : قانون مكان تسجيل السفينة أو تطبيق المعاهدة الواحدة التي انضمت إليها دول السفن المتصادمة أو تطبيق المعاهدة التي تتفق مع أحكامها قوانين دول السفن المتصادمة<sup>63</sup>.

#### البند الثالث: موقف المشرع الجزائري من تحديد القانون الواجب التطبيق:

الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يعالج مسألة القانون الواجب التطبيق على التصادم عندما يشتمل على العنصر الأجنبي الحاصل في البحر العام. و بالرجوع إلى القواعد القانون الدولي الخاص نجد أنه ألزم القاضي الجزائري بالاهتداء إلى القانون الجزائري للتعرف على طبيعة العلاقة القانونية في المسألة المعروضة عليه. وهذا بقوله في المادة 09 منه على أنه: "يكون القانون الجزائري هو المرجع في تكييف العلاقات المطلوب تحديد نوعها عند تنازع القوانين لمعرفة القانون الواجب تطبيقه".

و بالتالي فإنه طبقاً للقانون المدني فإن القانون الواجب التطبيق على حوادث التصادم ذات العنصر الأجنبي هو المكان الذي وقع فيه الفعل الضار إذ يشير نص المادة 20 منه إلى ما يلي : " يسري على الالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشىء للالتزام " .

فالملاحظ في هذا النص هو سهولة تطبيقه عندما يقع التصادم في المياه الإقليمية للدولة في حين يصعب تفعيله إذا وقع التصادم في البحر العام و هذا من خلال استعمال عبارة (( .... الذي وقع فيه.. )) ذلك أن القاضي يجد صعوبة في تفعيل هذا النص في النزاعات البحرية منها التصادم على خلاف باقي منازعات القانون الدولي الخاص. لذلك فإن الحل الأمثل هو تطبيق قانون القاضي<sup>64</sup> في حال تخلف قانون العلم المشترك بما فيه من مزايا كثيرة المشار إليها سابقاً.

#### المطلب الخامس: تقادم الدعوى المدنية في التصادم البحري

لقد تأثرت أغلب التشريعات البحرية<sup>65</sup> بما جاءت به اتفاقية بروكسل لعام 1952م في تحديد ميعاد تقادم دعوى المسؤولية الناتجة عن التصادم فقد نصت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل على أنه: "تسقط دعوى المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث" ويشمل هذا النص جميع دعاوى المطالبة بالتعويض الناتجة عن التصادم البحري، أما دعوى الرجوع التي ترفعها إحدى السفينتين على الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية عن الأضرار الجسيمة كحصول الموت أو الجروح لأحد الأشخاص الناتجة عن التصادم، فإنها تسقط بعد مرور سنة واحدة من تاريخ الدفع و الوفاء .

ونفس الحكم اعتمده المشرع الجزائري في المادة 289 من القانون البحري لما حدد ميعاد رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم السفن في البحار بمضي عامين 02 من تاريخ الحادث وإذا تعلق الأمر بدعوى الرجوع<sup>66</sup> فإن مدة تقادم الدعوى هي سنة (01) واحدة من يوم الدفع أي من تاريخ الوفاء بالتعويض المشار إليه في المادة 280 من القانون البحري .

وطبقا للمادة 317 وما يليها من القانون المدني فإن ميعاد التقادم هنا يخضع لحالات الوقف و القطع المنوه عنها في هذا القانون لأن الأمر يتعلق بميعاد تقادم و ليس ميعاد سقوط<sup>67</sup> ، كما أنه لا يتصل بالنظام العام فلا يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها. كما يستطيع لصاحب الحق التنازل عنه بعد ثبوت الحق فيه و التمسك به في أية حالة كانت عليها الدعوى و لو لأول مرة أمام المجلس القضائي<sup>68</sup>.

### خاتمة

إن في قراءة متون هذا الموضوع يتضح معاهدة بروكسل قامت بتوحيد الكثير من الأحكام الموضوعية بخصوص التصادم البحري و ان كان المشرع الجزائري لم ينضم لهذه المعاهدة إلا أنه تأثر كثيرا لأحكامها و ظهر جليا في القانون البحري الجزائري . ومن مظاهر هذا التأثير نجد :

- عدم اهتمامه بمكان وقوع التصادم البحري إذ قضى بتطبيق أحكامه مهما كانت المياه التي حدثت فيها .

- إقراره بقاعدة التوزيع النسبي للأضرار كقاعدة عامة في الخطأ المشترك و بقاعدة التوزيع بالتساوي استثناء .

- في تحديد ميعاد سقوط دعوى المطالبة بالتعويض بمرور مدة سنتين 02 من تاريخ وقوع حادثة .

غير أنه في ظل العيوب والنصوص التي عالجت التصادم البحري يمكن بيان الملاحظات التالية:

- ضرورة اعتماد ضابط إسناد الى جانب ضابط القانون المحلي .
- عدم الاكتفاء بالقانون المحلي كضابط إسناد بل يجب أن يصاحبه ضوابط إسناد أخرى كضابط الجنسية المشتركة أو الموطن المشترك تجنباً لتطبيق قانون غريب يجهله القاضي ويؤثر على حقوق الأطراف
- حتمية إبرام معادة دولية جديدة توحد ضابط الإسناد عند تحديد القانون الواجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري الوقع في أعالي البحار .

## الهوامش والمراجع المعتمدة

- 1 - للمزيد من المعلومات أنظر في تفاصيل ذلك : علاء عمر محمد، الدعوى المدنية في التصادم البحري، دراسة تحليلية و مقارنة ، مقال منشور في مجلة جامعة بابل للعلوم الانسانية ، العدد 01 ، السنة 2010، البصرة ، العراق ، ص01.
- 2 - هشام خالد، العقود الدولية وخضوعها للقواعد الموضوعية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2001 ، ص04
- 3 - أنظر في تفاصيل ذلك: أحمد حسني ، الحوادث البحرية ، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية ، مصر، ص09.
- 4 - مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، دراسة مقارنة، منشورات حلبي الحقوقية الطبعة الأولى 2006 ، بيروت ، لبنان ، ص328.
- 5 - أنظر : أحمد حسني ، المرجع السابق، ص 16.
- 6- RIPERT (G) , Droit maritime, T. 1 4ed , Paris, 1973
- 7- LEMONIER : Commentaires des principales polices d'assurances maritimes usitées en France , T.1 , p. 158.
- 8- يرجع تاريخ إعداد هذه الاتفاقية لسنة 1897، أين عقدت اللجنة البحرية الدولية أول مؤتمر الذي قامت فيه بدراسة أحكام التصادم البحري والإنقاذ بين الدول، ليتم إعداد هذين المشروعين في عدة مؤتمرات بدءا بمؤتمر Anvers سنة 1898 ومرورا بمؤتمر لندن 1889، ثم باريس 1900، وهامبورغ 1904 Amsterdam، 1902 إلى أن تم عقد مؤتمر دبلوماسي في بروكسل بمبادرة من الحكومة البلجيكية من أجل التوصل لتوحيد أحكام التصادم والإنقاذ البحري، وبعد عدة دورات تم التوقيع على اتفاقيتي Bruxelles والمتعلقة بالتصادم والإنقاذ البحريين في 23 سبتمبر 1910.
- 9 - أمام شح القوانين التي تكلمت على التصادم البحري في القانون الفرنسي و نظرا للانتقادات التي تعرض إليها المشرع الفرنسي تدخل هذا الأخير من أجل تعديل بعض الأحكام التي أضافت الجديد لهذا الموضوع، وكان أولها صدور القانون في 1891/04/10 والذي نص على قواعد تقضي بالزامية المساعدة في حالة

التصادم والمتابعة الجنائية في حالة مخالفة هذا الالتزام ، ثم أعقب هذه المرحلة صدور قانون آخر بتاريخ 1897/12/15 الذي تم المادة 407 ووضع قواعد خاصة بالاختصاص المكاني في حالة دعوى التصادم، ثم ما لبث المشرع الفرنسي إلى أن تدخل بمقتضى قانون أخر صادر بتاريخ 1897/07/15 حيث تم بمقتضاه إدخال تعديلات على المادة 407 لتصبح مشتملة على 07 فقرات بدلا من ثلاثة فقرات كلها مستمدة من معاهدة بروكسل ، ثم بعد ذلك جاء القانون البحري الفرنسي رقم 67-545، الصادر بتاريخ 1967/07/07 والمتعلق بحوادث البحر والذي تلاه صدور المراسم المرافق له رقم 68-65 الصادر بتاريخ 1968/01/19. للمزيد من المعلومات أنظر في تفاصيل ذلك: بن عصمان جمال، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر ، ص . 11 .

- 10 - أكثر تفصيل راجع : بن عصمان جمال الدين ، المرجع السابق ، ص. 55 .
- 11 - راجع : عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، طبعة 2003 ، ص 549
- 12 - راجع في ذلك : أخياط محمد، التصادم البحري، دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق ،جامعة عين شمس، مصر، طبعة 1987 ، ص 11.
- 13 - والعبرة بكون المنشأة سفينة دون اعتبار لنشاطها فيما لو كانت مخصصة للتجارة أو للصيد أو للنزهة. للمزيد من المعلومات أنظر: مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، جمهورية مصر العربية، طبعة 2000 ، ص 405.
- 14 - للمزيد من المعلومات أنظر في تفاصيل ذلك: بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الالفية الثالثة، وهران، الجزائر، 2010، ص 49.
- 15 - راجع في ذلك: أخياط محمد، المرجع السابق ، ص 11.

- 16 - منهم القانون التجاري البحري التونسي في المادة 243، والقانون التجاري البحري الكويتي في المادة 223.
- 17 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 330.
- 18 - أخياط محمد، المرجع السابق ، ص32.
- 19 - وهو ما نصت عليه المادة 286 من القانون البحري
- 20 - بن عصمان جمال ، المرجع السابق ، ص 43.
- 21 - وهناك من ميز بين الإرشاد الإيجابي والإرشاد الاختياري. للمزيد من المعلومات انظر: صرخوه يوسف يعقوب، شرح القانون البحري الكويتي، الحوادث البحرية مطبعة جامعة الكويت، كلية الحقوق، الكويت، 1989، ص18.
- 22 - نظم المشرع الجزائري أحكام الإرشاد البحري في المواد 171 إلى المادة 188 من القانون البحري.
- 23 - حول قطر البحري راجع : يعقوب يوسف صرخوه، المرجع السابق، ص 271.
- 24 - انظر: إيهاب خضر عرفات الغازي، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير في الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية، غزة، فلسطين، 2013، ص111
- 25 - وضع قانون التجارة البحرية الانكليزي لسنة 1862 م تعليمات لمنع التصادم، كما منح قانون التجارة البحرية لسنة 1894م السلطة العامة لوضع قواعد وتوصيات الغاية منها تجنب وقوع التصادم، ولا تزال هذه القواعد نافذة حالياً. أكثر تفصيل راجع: علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص09.
- 26 - راجع: القليوبي محمد، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة 04 ، 1993، ص 610 .
- 27 - الفقرة الثالثة من المادة 274 من القانون البحري و يقابلها المادة 296 من القانون البحري المصري و المادة 238 من القانون التجارة البحرية الأردني

- 28 - للمزيد من المعلومات أنظر في ذلك : بن عصمان جمال ، المرجع السابق، ص72 .
- 29 - انظر في تفاصيل ذلك : احمد بهجت عبد الله قايد ، الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية ، طبعة 1992.ص94.
- 30 - كان هناك جدل حول إمكانية إعفاء السفن المارة من المسؤولية و تحميل السفن الراقية كل الخسائر الناتجة عن ارتطامها بالسفن المارة و بين افتراض الخطأ من جانب السفن المارة ، و تم حسم الأمر في معاهدة Bruxelles على النحو السابق بيانه. للمزيد من المعلومات راجع : مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص407.
- 31 - لتفصيل أكثر راجع : بن عصمان جمال ، المرجع السابق ، ص70.
- 32 - انظر: هشام علي صادق ، تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري و الحوادث الواقعة على ظهر السفينة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2002 .ص175.
- 33 - انعقدت معاهدة بروكسل المبرمة يوم 10/05/1952 بحضور 26 دولة، تضمنت ثلاث معاهدات في المجال البحري، الأولى تتعلق بالاختصاص الجنائي للتصادم البحري و لثانية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني و الثالثة نظمت أحكام الحجز التحفظي على السفن ، وكانت كل من المانيا وفرنسا وسويسرا ومصر قد صادقت عليها، أما الجزائر فقد انضمت الى معاهدة الاختصاص المدني بموجب مرسوم رقم 64/172 المؤرخ في 1964/06/08.
- 34 - راجع: محمد غسان الصابوني، القضايا البحرية، منشورات الفرع النقابي، دمشق، 1997، ص20.
- 35 - دعوى شخصية لأنها تتعلق بالمدين و ليس بالسفينة .
- 36 - يقصد بهذه القاعدة أنه يترتب على الدائن أن يطالب في دينه في موطن المدين و لا يطالب به في موطنه بمعنى أنه كل من له دين أن يذهب للمطالبة به في موطن المدين ، ولا يستطيع أن يجبر المدين ان يحمله إليه.

- 37 - تم تبني قاعدة موطن المدعى عليه من طرف المشرع الجزائري في المادة 37 من قانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
- 38 - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية الموقع عليها في 10 /05/ 1952 و قد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 171/64 المؤرخ في 08 جوان 1964 ، الجريدة الرسمية عدد 58 الصادرة في 17/07/1964.
- 39 - راجع: **علي عادل المقدادي** ، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر، عمان، الأردن، الطبعة 03، 2002، ص62
- 40 - جاء في المادة 152 من القانون البحري: "تأذن المحكمة المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من يدعي أن له ديناً بحرياً على السفينة"
- 41 - أكثر تفصيل راجع: مهدي بشوش، الضمانات المخولة للمدين في الحجز التحفظي على سفينته - دراسة مقارنة القانون البحري الجزائري و اتفاقيتي بروكسل وجنيف، مجلة العلوم القانونية والسياسة، مجلد 10، عدد 02، سبتمبر 2019، ص 1658.
- 42 - أنظر : **علاء عمر محمد**، المرجع السابق، ص10.
- 43 - للمزيد من المعلومات حول ميناء اللجوء انظر في تفاصيل ذلك : محمد علاء عمر ، الدعوى المدنية في التصادم البحري ، دراسة استعراضية تحليلية مقارنة ، مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، المجلد 18، العدد 01، 2010 ، ص. 09 .
- 44 - جاء في المادة 293 : " في حالة وقوع تصادم تورطت فيه عدة سفن، تختص المحكمة التي رفع إليها النزاع تطبيقاً لأحكام المادة 290 أعلاه، بالحكم في جميع الدعاوى المرفوعة عن الحادث نفسه"
- 45 - راجع : **إيهاب خضر عرفات الغازي** ، المرجع السابق، ص178
- 46 - راجع المادة 292 قانون البحري .
- 47 - هشام علي صادق ، المرجع السابق ، ص 123.
- 48 - الفقرة الثانية من المادة 20 من القانون المدني.

- 49 - أنظر : مصطفى كمال طه ، القانون البحري، المرجع السابق ، ص119.
- 50 - علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص13
- 51 - هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 132.
- 52 - يعرف البحر العام بأنه كل أجزاء البحر التي لا تتضمن البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لأية دولة . أنظر في ذلك : المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1958م المتعلقة بالبحر العام.
- 53 - أعراب بلقاسم، القانون الدولي الخاص الجزائري، تنازع القوانين، دار هومة، الجزائر، 2001، ص75.
- 54 - احمد محمود حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص82.
- 55 - راجع : هشام علي صادق، المرجع السابق، ص156.
- 56 - راجع: RIPERT.op .cit.p 207 نقلا عن د.علاء محمد عمر، المرجع السابق، ص14.
- 57 - انظر.: احمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 91.
- 58 - الفقيه JITTA هو من نادى بهذا التطبيق للمزيد من المعلومات أنظر : Cf.J. JITTA, La substance des obligation dans droit international privé, 2vol, la haye.1907.p. 340, cité par, P.BOUREL , Les conflits de lois..op ,cit., p .83.
- نقلا عن: بن عصمان جمال . المرجع السابق . ص119.
- 59 - BOUREL (P.), Les conflits de lois en matière d'obligations , Extracontractuelles, L. G. D. J., 1961.p.83.
- 60 - المادة 1/40 من قانون الالمانى الصادر في 21/05/1999 المتعلق بالقانون الدولي الخاص في مجال الالتزامات الغير العقديّة .
- 61 - راجع : هشام علي صادق، المرجع السابق، ص158.
- 62 - أنظر: محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة، 2005، ص 104.

- 63 - انظر: بن عصمان جمال ، المرجع السابق ، ص 239.
- 64 - انظر في ذلك: زيروتي الطيب، المرجع السابق، ص208. وقريب منه ينظر:  
بن عصمان جمال، المرجع السابق ، ص 148
- 65 - المادة 301 من القانون البحري المصري، والمادة 326 من القانون البحري الإماراتي، والمادتين 232 و233 من قانون التجارة البحرية الكويتي.
- 66 - هي الدعوى التي ترفعها السفينة - التي تحملت دفع التعويض يفوق حصتها في التضامن - على السفن الأخرى المسؤولة مسؤولية تضامنية
- 67 - وهو ما أكدته المادة 07 من اتفاقية بروكسل 1952.
- 68 - راجع الفقرة الاولى من المادة 321 من القانون المدني.
- قائمة المراجع :
- أولا : - الكتب .
- أ - باللغة العربية
- 1- احمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، (بدون سنة طبع).
- 2- أعراب بلقاسم، القانون الدولي الخاص الجزائري، تنازع القوانين، دار هومة، الجزائر، 2001.
- 3- احمد بهجت عبد الله قايد، الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، طبعة 1992
- 4- هشام خالد، العقود الدولية وخضوعها للقواعد الموضوعية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2001.
- 5- هشام علي صادق، تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2002 .
- 6- صادق علي هشام، تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري، دار الفكر العربي، الإسكندرية، 2002 .

- 7- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 2000.
- 10- صرخوه يوسف يعقوب، شرح القانون البحري الكويتي، الحوادث البحرية، مطبعة جامعة الكويت، 1989.
- 8- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات حلبي الحقوقية الطبعة الأولى 2006، بيروت، لبنان. القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 2000.
- 8- القليوبي محمد، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة 1993، 04.
- 9- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، طبعة 2003.
- 10- علي عادل المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر، عمان، الأردن، الطبعة 03، 2002.
- 11- غسان محمد الصابوني، القضايا البحرية، منشورات الفرع النقابي، دمشق، 1997.
- 11- محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة، 2005.

ب- باللغة الفرنسية:

1. AMBU MERLIN (R) : Repeplique de droit international. Tome1, Dallos 1968.
- 2-LEMONIER : Commentaires des principales polices d'assurances maritimes usitées en France , T.1 ,éd 1843 Paris,
2. RIPERT (G) : Droit maritime, Tome. 1, 4ed. Paris, 1973

ثانيا- المقالات:

- 1- علاء عمر محمد، الدعوى المدنية في التصادم البحري، دراسة تحليلية و مقارنة، مقال منشور في مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، العدد 01، السنة 2010، البصرة، العراق.

ثالثا - الرسائل الجامعية

- 1- أخياط محمد، التصادم البحري، دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، سنة 1987 .
- 2- بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه في القانون الدولي الخاص، جامعة بلقايد أبو بكر، تلمسان، الجزائر، السنة الجامعية 2008-2009 .
- 3- ايهاب خضر عرفات الغازي، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، رسالة ماجستير في الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية بغزة، فلسطين، 2013.

#### رابعا - المصادر

##### أ- الاتفاقيات الدولية:

- 1- اتفاقية بروكسل 23 سبتمبر 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري.
- 2- معاهدة بروكسل 1952/05/10 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مجال التصادم البحري ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 172/64 المؤرخ في 1964/06/08.
- 2- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية الموقع عليها في 10 /05/ 1952، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 171/64 المؤرخ في 08 جوان 1964 ، ج.ر عدد 58 الصادرة في 1964 /07/17.
- 3- اتفاقية جنيف 29 ابريل 1958 لقانون البحار، انعقدت بجنيف - سويسرا - دخلت حيز التنفيذ في 20 مارس 1966. ويصل عدد الدول الملزمة بالاتفاقيات والبروتوكول حتى 23 يوليو 2008 إلى 52 دولة في اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة؛ و63 دولة في اتفاقية أعالي البحار؛ و38 دولة في اتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار؛ و 58 دولة في اتفاقية الجرف

القاري؛ و 38 دولة في البروتوكول الاختياري للتوقيع المتعلق بالتنسوية الإلزامية للمنازعات.

ب-القوانين :

1-الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 لمتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر. عدد 29 ،الصادرة في 10/04/1977، المعدل والمتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 25/06/1998، ج.ر. عدد 47 ، الصادرة في 27/06/1998 و كذا القانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، ج.ر. عدد 46 الصادرة في 18/08/2010.

2-الأمر 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري، ج.ر. عدد 101 الصادرة في 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم .

3-القانون 08-09، المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، جريدة رسمية عدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008 .