

أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري و اتفاقيتي بروكسل

لسنة 1910 و 1952

**Maritime collision provisions in light of Algerian
legislation**

And the Brussels Agreements of 1910 and 1952

* طالب الدكتوراه: بن ددوش سيد أحمد

جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر .

البريد الالكتروني: maitrebendeddouche@gmail.com

إشراف الدكتور: واعلي جمال

جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر

البريد الالكتروني: maitre.ouali@hotmail.fr

تاريخ الاستلام: 2021 / 02 / 23 تاريخ القبول: 2021 / 04 / 21 تاريخ النشر: 2021 / 05 / 23

الملخص:

يتناول هذا البحث أهم الحوادث البحرية على الإطلاق و التي كانت محل اهتمام من طرف الفقه والقضاء وكذا التشريعات الدولية والداخلية وهو التصادم البحري باعتبار أن الرحلة البحرية تمتاز بخاصية مواجهة الأخطار بسبب تأثيرات الطقس والأخطاء، مما يستلزم معها قيام مسؤولية المتسبب في حادث التصادم البحري، وبالنتيجة تحديد الجهة القضائية المختصة للفصل في النزاع، بعد تكييف الحادث باعتباره تصادما بحريا ، و تقدير التعويضات المستحقة وفقا لمجموعة قوانين داخلية واتفاقيات دولية أبرمت في هذا الشأن.

الكلمات المفتاحية: التصادم البحري، السفينة، الاتفاقيات الدولية، التشريع الجزائري، الاختصاص القضائي.

* بن ددوش سيد أحمد

Abstract:

The present research paper deals with maritime accidents in general, and in particular, with vessel collision which has been of great interest to jurists and legislators considering that this latter is confronted with diverse risks which are related to climate conditions and human errors. This implies determining the responsible party for collision, and thus, setting the competent jurisdiction to decide on the dispute and assesses the damages in accordance with the internal laws and the international conventions which have been concluded to this effect.

Keywords: collision, ship, international conventions, legislators algerian, competent jurisdiction

المقدمة :

يعتبر الخطر البحري أهم خصائص الرحلة البحرية و ينطوي هذا الخطر إما على تأثير الأحوال الجوية أو على تأثير الخطأ البشري الذي يؤدي لوقوع الحادث البحري.

و يأتي في مقدمة هاته الحوادث التصادم البحري و هذا أمر طبيعي ولا مفر منه و هو الأكثر وقوعا في البحر، لذلك كان لزاما البحث عن قانون يهدف إلى تحديد مفهومه و أحكامه، و شروطه.

كما أنه من المعلوم بالضرورة أن البحر تتواجد به السفن و تجوب فيه من جنسيات مختلفة قد يحدث بينها تصادم بحري أو ارتطام بين سفينتين أجنبيتين، يؤدي بنا إلى البحث عن المسؤول أو مرتكب الخطأ الذي أدى لوقوع هذا الحادث، فكل من تسبب في ضرر يكون ملزما بتعويض المضرور عن الضرر الذي يلحق بالسفينة و الحمولة و المسافرين فإن هذا الضرر يكون مستحق التعويض، هذا الأخير يتم استفاؤه و الحصول عليه بموجب دعوى قضائية تعرف

بدعوى التصادم ترفع أمام الجهات القضائية المختصة و وفقا لمعايير تحكمها قواعد اختصاص مدنية و جنائية.

و هنا تثور مسألة الاختصاص القضائي لأنه غالبا ما تكون لكل دولة قواعد الاختصاص الخاصة بها و التي تجسد غالبا ممارسة فكرة السيادة مبنية على قوة النفاذ و الفعالية لأن العلاقة القانونية الواحدة ذات ارتباط بأكثر من نظام قانوني، و ينبغي أن تفصل فيها محاكم الدولة ذات الصلة الأوثق بها، و إلا كان مصير الحكم الصادر لن يرى النور¹.

لذلك كان محل اهتمام من طرف الفقه والقضاء الذي ساهم في توحيد جهود المجتمع الدولي في وضع معاهدات دولية انعكست على التشريعات الداخلية للدول بهدف إلى تحديد أحكام التصادم البحري و كذا توحيد القواعد التي تحكم الاختصاص القضائي المدني، و بالفعل ظهرت ثمرة هذا الجهد في بروكسل سنة 1910 ثم سنة 1952 بوضع معاهدتين دوليتين متعلقتين بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري و كذا الاختصاص القضائي لمديني في مجال التصادم البحري.

لكن قبل أن نتطرق لمسألة الاختصاص القضائي أو ولاية النظر في دعوى التصادم البحري نشير إلى أحكامه بوجه عام، طبقا لمعاهدة بروكسل لسنة 1910 و ما أخذ به التشريع البحري الجزائري في مسألة التصادم البحري، ثم نعالج مسألة الاختصاص القضائي المدني باعتبارها أولوية قبل الفصل في موضوع النزاع و بالنتيجة تطبيق القانون المختص، كما له تأثير في توجيه مسار النزاع من حيث الموضوع.

فما هي أحكام التصادم البحري وفقا لاتفاقية بروكسل لسنة 1910، و ما مدى أخذ المشرع الجزائري بأحكامها؟ و ما هي الجهة القضائية المختصة بنظر دعوى التصادم البحري؟ و ما هي قواعد الاختصاص القضائي المدني لنظرها؟

المبحث الأول: التصادم البحري وفقا لاتفاقية بروكسل لسنة 1910:

تعتبر اتفاقية بروكسل Bruxelles لسنة 1910 و الموقعة في 23 أكتوبر 1910 ببلجيكا الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري² من أهم المعاهدات الموحدة لقواعد القانون البحري رغم النقائص، و خير دليل على ذلك العدد الكبير من الدول الذي انضم إليها و الذي وصل إلى 88 دولة سنة 2003.

فبالرجوع لنص المادة الأولى من الاتفاقية فقد عرفت التصادم البحري على أنه " وهو التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفن بحرية ومركب ملاحية داخلية أيا كانت نوعية المياه التي حدث فيها التصادم:

نستنتج انطلاقا من هذا التعريف أن الاتفاقية لم تأخذ بعين الاعتبار بمكان وقوع التصادم أي المياه التي وقع فيها التصادم، و إنما أخذت بوصف المنشأة أو القطعة البحرية المتصادمة فالتصادم بمفهوم الاتفاقية لا بد أن يقع بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية و مراكب الملاحية الداخلية.

فيخرج بذلك عن نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية التصادم الذي يقع بين مراكب الملاحية الداخلية فيما بينهما.

و ما يلاحظ أن الاتفاقية اعتمدت في اعتبارها على صفة المنشأة كطرف التصادم أكثر من اهتمامها بالمياه التي حدث فيها التصادم، فشرطها الوحيد هو أن تكون إحدى المنشآت البحرية على الأقل سفينة حتى يعد الحادث تصادما بحريا تاركة مسألة المكان مسألة مطلقة³.

كما يمكن القول أنه يخرج عن مفهوم التصادم و وفقا لأحكام معاهدة بروكسل لسنة 1910 ارتطام السفينة بجسم عائم لا يعتبر سفينة كارتطام العائم أو الأرصفة العائمة أو الجسور و الصنادل العائمة.

إلا انه يعد تصادما في حكم المعاهدة ارتطام السفينة بسفينة أخرى جنحت طالما أن تلك السفينة عليها طاقمها و لم تعد بعد حطاما⁴.

إن ما يلاحظ على معاهدة بروكسل لسنة 1910 إنها اضافة إلى مساواتها للتصادم الواقع في البحر أو المياه الداخلية نجد أنها أخذت بسفينة تجارية أو سفينة نزهة أو سفينة صيد، في حين نجد أن المادة 11 من معاهدة بروكسل لسنة 1910 قد استثنت عن تطبيق أحكام الاتفاقية التصادم الواقع من وعلى نفس السفن البحرية و سفن الدولة المخصصة لخدمة عمومية.

تنص المادة 13 من معاهدة بروكسل لسنة 1910 على أنه " تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أو عدم اتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم".

يظهر أن النص لا يشترط حصول الارتطام المادي بين المنشأتين، فيعتبر حاصلًا حكمًا و لو لم يحصل تلامس بينهما⁵ بمعنى أن المعاهدة لم تقتصر الارتطام المادي المباشر بين السفينتين المتصادمتين ، بل يكفي قيام أحد السفينتين بحركة أو مناورة خطيرة أو عدم احترام القوانين الوطنية و الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية.

المبحث الثاني: التصادم البحري في التشريع البحري الجزائري:

تناول المشرع الجزائري أحكام التصادم البحري **Abordage** في الفصل الرابع من باب الأول المتضمن الحوادث البحرية في القسم الأول من التشريع البحري الجزائري⁶ من المادة 273 من القانون البحري الجزائري أنه " يعد تصادم سفن في البحار كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن و بواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم".

و في نفس الاتجاه عرف المشرع المصري التصادم البحري بموجب المادة 292 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية الجديدة رقم 08 لسنة 1990⁷ و التي تنص على " في حالة وقوع تصادم بين السفن بحية أو بين سفن بحرية و مراكب للملاحة الداخلية تسوى التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن و الأشياء و الأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم و فيما عدا العائمت المقيدة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال و التي تعد ترجمة حرفية لنص المادة⁸ من التشريع الفرنسي المنظم لحوادث البحر رقم 545 لسنة 1927 الصادر بتاريخ 08 جوان 1967⁹.

و هو تقريبا نفس التعريف الذي أخذت به جل التشريعات العربية في المادة 236 من قانون التجارة البحرية الأردني و المادة 236 بحري لبيي و المادة 223 بحري كويتي و المادة 318 بحري إماراتي¹⁰.

لا يكفي لاعتبار الحادث تصادماً أن يحدث بين منشأتين عائمتين أو أكثر بل يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية سواء أكانت صادمة أو مصدومة و سواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية فكثيراً ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهمة لميناء لندن و يوردو انغرس و هامبورغ¹¹.

كما أن المشرع الجزائري من خلال نص المادة 273 من القانون البحري الجزائري نجد أنه أشار إلى تصادم السفن في البحار منها يعني أنه أخذ بالرأي الفقهي الذي يرى بأن أحكام التصادم البحري لا تطبق إلا على التصادمات التي تقع في البحر، إلا أنه و في سياق ذات الفقرة من المادة أعلاه أشار إلى

عبارة " دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم" و هو الاتجاه الفقهي الغالب الذي لا يشترط وقوع التصادم في البحر و هو ما أخذت به .
 لذلك قد نرى للوهلة الأولى أن المشرع الجزائري قد وقع في تناقض في الأخذ في الاتجاهين في نفس الوقت إلا أنه بالرجوع إلى نص المادة 273 في نسختها الأصلية الفرنسية¹² سوف يزول كل لبس فاستعمال كلمة " السفن البحرية" إنما كان نتيجة ترجمة خاطئة إذ كان المقصود هو عبارة "السفن البحرية" ومنه يكون المشرع الجزائري و كأغلب تعريفات العالم و كذا اتفاقية بروكسل و معاهدة Rio لا يعبر أي اهتمام للمياه التي يقع في التصادم¹³.

كما تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري وضع تعريفا للتصادم البحري بخلاف التشريعات العربية¹⁴ و كذا اتفاقية بروكسل لسنة 1910.
 بحيث اعتبر التصادم بأنه "ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن" و العبارتين مختلفتين فالتصادم L'abordage في حين أن الارتطام collision ولكن أثر ذلك نجده في المادة 274 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الثانية بحيث توسع المشرع الجزائري في مفهوم التصادم بحيث اعتبر في حكمه كل ارتطام حاصل بين سفينة و منشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية.

أما من خلال استقراء المادة 274 القانون البحري الجزائري في فقرتها الثالثة نجد أن المشرع الجزائري لم يشترط الارتطام المادي بين المنشآت المتصادمة بل أخذ ما يمكن تسميته بالتصادم الحكمي أو المجازي¹⁵ فتمت على أنه " تشبه كذلك بتصادم السفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى و إنما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على أثر تنفيذ أو أعمال مناورة في

الملاحه أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة"

و بذلك يكون المشرع الجزائري قد أخذ بالمادة 13 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 و أيضا بنص المادة 252 من قانون التجارة البحرية المصري الجديد الذي يعتبر ترجمة قريبة لنص المادة السادسة من التشريع الفرنسي لسنة 1967 المنظم لحوادث البحر إلا أن المشرع المصري و رغبة منه في احاطة النص بمزيد من الايضاح أورد صراحة عبارة " و لم يقع ارتطام مادي "15 وهي نفس العبارة التي ختم بها المشرع الجزائري نص المادة 274 القانون البحري الجزائري فقرة الثالثة.

المبحث الثالث: شروط التصادم البحري:

إذا كان من المقرر أن التصادم البحري إما أن يكون مباشرا و حكيميا (مجازيا) يقع بين منشأتين بحريتين يصدق على احدها وصف السفينة، إلا أنه وطبقا للقوانين الوطنية أو معاهدة بروكسل فلا مجال لتطبيق أحكام و قواعد التصادم البحري إلا بتوافر شرطين أساسيين أن يقع الحادث بين منشأتين عائمتين تكون إحدهما سفينة بحرية و أما الثاني يحدث ارتطام بين المنشأتين العائمتين يؤدي إلى حدوث اضطرابا احدى المنشأتين.

المطلب الأول: التصادم الواقع بين المنشأتين بحريتين احدهما على

الأول سفينة:

لاعتبار التصادم بحريا يكفي أن يحصل بين منشأتين بحريتين أو أكثر تكون احدهما على الأقل سفينة بحرية و هذا الشرط قضت به معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري لسنة 1910 في مادتها الأولى¹⁶. فالشرط الأساسي لاعتبار التصادم بحريا أن يتعلق بارتطام بين سفينتين أو أكثر أو سفينة و مركب أو عدة مراكب للملاحه الداخلية ومن ثم يخرج من

مفهوم التصادم الذي يقع بين المراكب الداخلية فيما بينهما، وكذا التصادم الذي يقع بين المركبات سفينة و حطام سفينة أخرى¹⁷.

كما يخرج أيضا تصادم السفن احدى الصنادل أو منشآت الميناء و الجسور الأرضية و الأرصفة و الرافعات ، أو أي جسم ثابت أو بالعائمات التي ليست لها مقومات السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية¹⁸.

و هذا بخلاف ما أخذ به المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 274 من القانون البحري الجزائري الذي اعتبر الارتطام الواقع بين سفينة بحرية و منشأة ثابتة تصادما بحريا يخضع لأحكام التصادم الواردة في القانون البحري كما انفصله لاحقا.

وقد أفردت جزءا من هاته الدراسة لتعريف السفينة و ذكر أهم خصائصها باعتبارها المركز المحوري الذي تدور عليه جميع الاجراءات المتعلقة بالاختصاص القضائي في منازعات الحوادث البحرية موضوع الدراسة الحالية بل تدور حوله أحكام القانون البحري بأكمله.

الفرع الأول: مفهوم السفينة:

لا يختلف اثنان حول الدور الكبير الذي تلعبه السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية في النقل البحري الدولي أو الداخلي لذلك يجب المشرع الجزائري أهمية خاصة لتنظيم السفن من خلال وضع نظام قانوني خاص لها.

فقد اهتمت مختلف القوانين الوطنية و الدولية على حد سواء بالسفينة لما تمثله هذه الاخيرة من أهمية من نواحي متعددة للملاحة البحرية¹⁹ خاصة من حيث القانون الواجب التطبيق أو بسط الدولة لحمايتها و كذا النظام القانوني له في حالة تعرضها للحوادث البحرية لذلك حاولت وضع تعريف للسفينة بناءا إلى ما خلص إليه الفقه و القضاء.

فقد تبنى الفقه الفرنسي و المصري العديد من التعريفات للسفينة، فذهب فريق من الفقه القديم إلى اعتبار السفينة أو العمارة البحرية كل ما يصلح للملاحة فقد اعتبرها الفقيه DANJON بأنها منشأة تستخدم للسير في البحري في حين اعتبرها الفقيه RODIERE²⁰ بأنها عائمة مخصصة للملاحة البحرية تستمد وصفها من الهدف الذي خصصت له، هذا الهدف هو الذي يفرض أن يتم بناؤها بشكل يضمن مقاومتها لمخاطر البحر و يسمح باستخدامها للغرض الذي أعدت له²¹.

كما سلك القضاء نفس الاتجاه الذي أخذ به الفقه في تعريف السفينة بحيث ذهب في مجمله إلى وضع الشروط التي يجب ان تتوفر في السفينة و بالتالي فالمتعمن في الاحكام القضائية الصادرة في فرنسا أو مصر نجدها تتجه إلى اعتبار السفينة منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية و قد تقوم بهذه الملاحة على وجه الاعتياد في البحر²².

لقد أخذ مفهوم السفينة حيزا من الاتفاقيات الدولية و الذي كان يضيق و يتسع بحسب هدف الاتفاقية فجاءت معاهدة بروكسل لسنة 1924²³ و الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن في مادتها الأولى بتريف السفينة بأنها "كل مركب مستعمل في نقل البضائع دون الأشخاص

أما اتفاقية Londres لسنة 1989 حول المساعدة و الانقاذ فعرفت السفينة أنها "كل منشأة بحرية أو آلية عائمة أو تركيبية قادرة على الملاحة البحرية و في نفس الاتجاه حاول المشرع الجزائري في وضع تعريف دقيق للسفينة، و من خلال نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري عرف السفينة بأنها تعتبر سفينته في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة²⁴.

نجد أن المشرع الجزائري وصف السفينة بالعمارة أو الآلية العائمة **engin flottant** فعلى هذا الأساس لا يمكن أن تعبر سفينة الجسم الذي لا يتحرك في عمق البحر أو الجسم الذي ينتقل في الجو و البحر معا مثل الطائرات الشراعية²⁵.

الفرع الثاني: خصائص السفينة البحرية:

من خلال استقراء مجموع التعاريف القانونية و الفقهية و القضائية التي سبق تفصيلها ، و أيضا بالرجوع لنص المادة 13 من القانون البحري الجزائري أن المنشأة البحرية حتى تأخذ وصف السفينة التي تخضع لأحكام التصادم البحري لابد من توافر ثلاثة خصائص مهمة وهي قيامها بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد و صلاحيتها أو قدرتها على الملاحة بنفسها أو عن طريق قطرها، و أخيرا قدرتها على مواجهة الأخطار البحرية.

1 القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد:

يشترط لاعتبار المنشأة العائمة سفينة أن تمارس النشاط في البحر سواء كانت ملاحية رئيسية أو ملاحية مساعدة أو تبعية²⁶. و أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد و لهذا يخرج عن هذا الوصف المراكب و القوارب المخصصة اعتياديا للملاحة في الأنهار حتى إذا جانب البحر من وقت إلى آخر بصورة غير اعتيادية²⁷.

فصلاحية السفينة للملاحة البحرية تعتبر بمثابة بداية حياة السفينة التي تنتهي بفقدان هاته الصلاحية كغرقها أو تلفها فتصبح حطاما كما ان تفقد السفينة هاته الخاصية إذا تحول نشاطها من الملاحة البحرية إلى الملاحة النهرية.

فالملاحظ أن التمييز بين السفينة و المركب يتوقف على نوع الملاحة التي يقوم بها في البحر أما الثانية فتقوم بها في النهر أو المياه الداخلية.

و يبقى الاعتياد هو الركن الجوهرى و الأساسى فى وصف المنشأة العائمة بالسفينة لأن هاته الأخيرة قد تمارس الملاحة البحرية و النهريّة معا فيثور الأشكال باعتبارها سفنا أو مراكب فهنا تنظر إلى نشاطها الرئيسى فإذا كانت مخصصة فى الغالب للملاحة البحرية اعتبرت سفينة Navire أما إذ كانت مخصصة فى الغالب للملاحة البحرية اعتبرت مراكب Bateau.

و فى الأخير نشير أن اعتماد المشرع الجزائرى على معيار البحر باعتبارها معيارا جغرافيا يستلزم بالضرورة تحديد أين يبدأ و أين ينتهى؟ هنا يمكن القول أن تحديد هاته الممارسة يكون فى المجالات البحرية المختلفة حسب التقسيم الذى استقر عليه القانون الدولى للبحار و التى تختلف حسب طبيعتها القانونية من منطقة لأخرى و هذه الأقسام أو المناطق هي أعالي البحار و المنطقة الاقتصادية الخالصة و البحر الاقليمى و المياه الداخلىة بالإضافة إلى المياه المالحة المتصلة بالبحر.²⁸

2- قدرة السفينة على الملاحة البحرية بنفسها أو عن طريق قطرها:

يعتبر التحرك بالوسائل الخاصة المنشأة العائمة معيارا أساسيا لاعتبارها سفينة و التى آثار إليها الفقه بعبارة استقلالية التحرك²⁹ و جعلها قادرة على مواجهة مخاطر البحر و هذا ما أقرته محكمة النقض الفرنسية فى قرارها الصادر فى 5 مارس 1902 أشرت على قضاة المحكمة قدرة السفينة لمواجهة الأخطار البحرية أن تكون الآلية مزودة بألة دفع ذاتية أى ان تكون مزودة بمحرك و قادرة على الانتقال من مكان لأخر معتمدة على نفسها ما يضمن لها الاستقلالية³⁰.

قد يثور التساؤل بشأن هاته الاستقلالية و مدى اعتماد السفينة على السير بوسائلها الخاصة أم أنها تفقدها هاته الصفقة إذا اعتمدت فى سيرها على قاطرة تدفعها أو تجرها.

نجد أن الرأي الغالب للفقهاء أن تحرك السفينة بوسائلها الخاصة ليس معياراً لاعتبار المنشأة سفينة بحرية و بالتالي إخضاعها لأحكام القانون البحري³⁰. ولكن بخلاف رأي الفقيه روديار يرى الأستاذ فيالار³¹ أن الملاحة البحرية تتطلب تحركاً في البحر يقتضي أن تكون قادرة على التحرك من مكان إلى آخر في المحيط فإذا فقدت هذه الميزة سقط عنها وصف السفينة³². أما الاختلاف بين الفقهاء في هاته المسألة نجد أن المشرع الجزائري قد حسم الأمر فصلاحيية السفينة تعني القدرة الذاتية بالسبر في البحر و مواجهة مخاطرها بوسائلها الخاصة بل أجاز أن نتحرك عن طريق قطرها بسفينة أخرى إذا ما تعرضت لحادث أفقدها السير المؤقت ليتم اصلاحها فإنها تظل محتفظة بوصف السفينة³³.

كما تجدر الإشارة إليه أن المشرع الجزائري من خلال المادة 131 من القانون البحري الجزائري التي تتحدث عن تسليم السلطات المختصة لشهادة صلاحية السفينة للملاحة البحرية ضرورة أن تكون هاته الأخيرة مجهزة بالوسائل والتجهيزات الضرورية لمواجهة أخطار الرحلة البحرية وهي المعيار الأخير الذي سوف نأتي على شرحه في العنوان التالي.

3 قدرة السفينة على مواجهة الأخطار البحرية:

إن ما يميز الملاحة البحرية هو الخطر و أول من يواجهه هذا الخطر هي السفينة، فإذا كانت عاجزة على مواجهة فلا يمكن اعتبارها سفينة³⁴. فتخصيص المنشأة البحرية للملاحة على وجه الاعتياد في البحر و أيضاً استقلاليتها في التحرك بوسائلها الذاتية لا يمكن أن اعتمادهما فقط لإعطاء وصف السفينة على هاته المنشأة بل لا بد ومن الضروري أن تكون قادرة على مواجهة مخاطر الرحلة البحرية.

فالخطر البحري هو سبب نشوء أنظمة بحرية جديدة كالحسائر البحرية المشتركة و الانقاذ والاسعاف البحريين .

إذا كانت محكمة النقض الفرنسية بموجب قرارها المؤرخ في 05 مارس 1902 المشار إليه سابقا قد كرست هذا المبدأ فقد اعتبره الفقه³⁵ المعيار المميز للسفينة ولكن يبقى تحديد مدى قابلية السفينة.

لمواجهة الأخطار البحرية ذاتيا تنفرد المحكمة لوحدها في تحديد القابلية من عدمها ، فإذا لم توضع ضوابط و أحكام قد ينتج عنها ابتعاد القاضي عن قواعد العدل و الانصاف³⁶.

المطلب الثاني: وقوع ارتطام أو اصطدام بين المنشأتين بحريتين احدهما على الأول سفينة:

يعتبر ضرورة حصول الارتطام المادي بين السفن أحد أهم شروط التصادم البحري، أي التضارب الفعلي بين سفينة و منشأة العائمة، و قد نص المشرع الجزائري في نص المادة 273 من القانون البحري على أنه يشترط أن يكون الاصطدام أو الارتطام على درجة معينة من القوة، و بالتالي يستوي في ذلك أن يكون فعل الاصطدام و أو الارتطام قويا أو مجرد احتكاك بسيط³⁷.

لكن هذا الشرط الذي حصر مفهوم التصادم البحري في التلامس المادي بين السفن، قد أخرج من نطاقه الأضرار التي تتسبب فيها السفينة نتيجة إهمالها و عدم مراعاتها لقواعد الأمن و سلامة الملاحة البحرية.

لذلك كان لاتفاقية بروكسل لسنة 1910 الأثر الإيجابي من خلال نصها في المادة 13 من المعاهدة على أنه " تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أو عدم اتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم".

يظهر أن النص لا يشترط حصول الارتطام المادي بين المنشأتين، فيعتبر حاصلًا حكمًا و لو لم يحصل تلامس بينهما³⁸ بمعنى أن المعاهدة لم تقتصر الارتطام المادي المباشر بين السفينتين المتصادمتين ، بل يكفي قيام أحد السفينتين بحركة أو مناورة خطيرة أو عدم احترام القوانين الوطنية و الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية.

و لقد أسقط المشرع الجزائري أحكام المادة 13 أعلاه تشريعه البحري من خلال نصف في المادة 274 فقرة الثالثة على أنه" و تشبه تصادم السفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى و إما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة.

الفرع الأول: الاختصاص القضائي المدني بنظر دعوى التصادم البحري.

إن المتفحص للأغلبية الحوادث البحرية الناتجة عن التصادم البحري سوف يلاحظ أنها تقع في أغلب الحالات بين سفن تخضع لجنسية دول مختلفة، لكل منها قواعد اختصاص خاصة بنظر دعوى التصادم البحري مما يؤدي إلى مشكلة الطابع الدولي للمنازعة البحرية الناجمة عن التصادم البحري.

فبالإضافة إلى انفراد كل دول العالم بتشريعاتها الوطنية المرتبطة أساسا بالسيادة بدرجة أولى، الأمر الذي سوف يؤدي حتما لمشكلة تنازع الاختصاص.

و أمام سكوت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 عن حل هذا الإشكال المتعلق بالاختصاص المدني أو الجنائي الناجم عن منازعات التصادم البحري، كان لزاما على المجتمع الدولي البحث في مسألة توحيد القواعد التي تحكم الاختصاص القضائي المدني، و بالفعل ظهرت ثمرة هذا الجهد في بروكسل سنة

1952 بوضع معاهدة دولية متعلقة بالاختصاص المدني في مجال التصادم البحري.³⁹

1 / قواعد الاختصاص المدني في معاهدة بروكسل لسنة 1952

إذا كان الاختصاص القضائي هو سلطة جهة قضائية معينة للفصل في الدعاوى القضائية طبقاً لمجموعة قواعد إجرائية التي تحدد ولاية هاته الجهة فقد عملت اتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري⁴⁰.

حددت المادة الأولى من معاهدة بروكسل المتعلقة بالاختصاص المدني عدداً من المحاكم يحق للمدعي أن يلجأ إلى إحداها عملاً بأهم مبادئ الاتفاقية التي أعطت الاختصاص لأكثر من محكمة واحدة لأن واضعي المعاهدة حاولوا التوفيق بين الأنظمة القانونية المختلفة إلا أن هذا التعدد لا يعطي الاختصاص لجميع هاته المحاكم وإنما أعطى المدعي فرصة الاختيار فقط⁴¹.

أ- المحكمة محل إقامة المدعى عليه أو التي يقع في دائرتها اختصاصها أحد مراكز استغلاله

إن أغلبية التشريعات الداخلية في أنحاء العالم كقاعدة عامة ضمنت أحكام الاختصاص المحلي في قوانين المرافعات (الإجراءات في التشريع الجزائري) أو الاختصاص القضائي بنظر جميع المنازعات ذات الطابع المدني بمحكمة موطن المدعى عليه أو محل إقامته.

لذلك يرى الاستاذ بن عصمان جمال أن الدعوى الناجمة عن المطالبة بالتعويض عن الإضرار الناشئة عن التصادم البحري لم تخرج عن هذا الاطار باعتبارها دعوى شخصية، مع إعطاء المعاهدة نوع من المرونة⁴² فقد نصّت على محل الإقامة أو محكمة وجود أحد مراكز استغلاله بدل النص على موطنه. كما

تم استبعاد اقتراحين الأول تضمن مشروع باريس بحيث أراد إضافة محكمة ميناء التسجيل لصعوبة الاتفاق عليه، وأما الثاني فهو محكمة التي يتواجد بها فرع للمحجز و بدأ هذا الاقتراح شبه مستحيل تقبله لا يعقل أن يعطى الحق للمدعي في رفع دعواه أمام قضاء الدول التي يملك في المحجز فرعا تابعا له.

ب- محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذونا به، أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع فيه الحجز فيه و الذي قدم في المدعى عليه كفيلا أو ضمانا آخر

إن الأخذ بهذا المبدأ كأصل عام سوف يسبب للمدعي متاعب مادية وجهد كبير، خاصة إذا كانت المحكمة المختصة بنظر النزاع بعيدة عن مكان وقوع الحادث، لذلك لزاما على واضعي المعاهدة البحث عن لإيجاد بدائل أخرى للاختصاص تكون أكثر مرونة و سهولة للمدعي.

فقد أشارت إلى ذلك المادة الأولى فقرة أولى من المعاهدة (قواعد الاختصاص) التي تزامن التوقيع عليها مع التوقيع معاهدة الحجز التحفظي هاتة الأخيرة أعطت الحق للدائن في أن يحجز على أي سفينة مملوكة للمدين أثناء نشوء الدين الناتج عن حادثة التصادم، و بما أن للدائن الحق في حجز أي سفينة حتى و إن لم تكن السفينة المتسببة في الحادث.

لأجل ذلك كان لزاما على واضعي معاهدة الاختصاص القضائي المدني أن يضعوا حكما يتماشى مع هذا الحل فتقرر بالتالي أن يعطى أيضا للدائن الحق في أن يرفع دعواه أمام قضاء كل دولة يكون قد تم فيها الحجز على سفينة يملكها المدين⁴³.

ج- محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد

وقع في الموانئ و المرافئ و المياه الداخلية

أعطت معاهدة بروكسل لسنة 1952 للمدعي خيارا ثالثا و هو أن يرفع دعواه أمام محكمة وقوع التصادم في حالة حدوثه في الموانئ و المرفئ أو أي جزء من أجزاء المياه الداخلية.

يرى الاستاذ بن عصمان جمال أن جعل الاختصاص لمحكمة مكان وقوع التصادم البحري مسألة تملئها الظروف الواقعية بحيث يسهل للطرف المتضرر الحصول على حقه في الميناء القريب لمكان وقوع التصادم، و كذلك لتسهيل التحقيق في الحادث و معاينته و تحديد نسبة الأضرار و تعيين الطرف المسبب للحادث لأن السفن المتصادمة تكون قريبة من المحكمة التي تنظر القضية⁴⁴.

الفرع الثاني: موقف التشريع البحري الجزائري من قواعد الاختصاص

المدني وفقا لمعاهدة 1952.

سبق وأن عرفنا الاختصاص بأنه سلطة جهة قضائية معينة للفصل في الدعاوى القضائية طبقا للقانون، تحكمها قواعد الاختصاص عبارة عن مجموعة القواعد الإجرائية التي تحدد ولاية كل جهة قضائية حاولت معاهدة بروكسل لسنة 1952 توحيدها، فيلى أي مدى أخذ التشريع البحري الجزائري بها.

بداية نشير إلى أن القضاء الجزائري استقر على اعتبار أنه من حق الأجانب اللجوء إليه و بالنتيجة خول و منح المحاكم الجزائرية ولاية النظر و الاختصاص في دعاوى التصادم البحري المرفوعة من قبل الأجانب، خاصة إذا تعلق الأمر بقواعد الاختصاص المحلي.

فبالرجوع إلى مبدأ الامتداد الذي أقره القضاء الفرنسي يكون الاختصاص منعقدا للمحاكم الجزائرية كلما كان الضابط المعتمد في الاختصاص المحلي الداخلي موجود في الجزائر، و بذلك نكون قد نقلنا قواعد الاختصاص المحلي الداخلي إلى المجال الدولي⁴⁴.

و باعتبار أن الجزائر دولة مُنظمة لمعاهدة بروكسل لسنة 1952. فقد أقرت بمجموع قواعد الاختصاص المدني و بالنتيجة منح المحاكم اقليميا و نوعيا ولاية النظر في دعاوى التعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري و ضمنمتها في المادة 290 من القانون البحري الجزائري.

أ- المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن في المدعى عليه أو أحد مقرات استغلاله.

الملاحظ أن المشرع الجزائري قد نقل محتوى المادة الأولى من معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد الاختصاص المدني في مجال التصادم البحري لسنة 1952، ويعتبر هذا الحل منطقيا تماشيا و القاعدة العامة الواردة في الاختصاص المحلي في القانون الجزائري، و الذي يعطي الحق للمدعي أن يرفع دعواه أمام محكمة موطن المدعى عليه التي أشارت إليها المادة 37 من قانون الاجراءات المدنية والإدارية⁴⁵. فإذا لم يكن للمدعى عليه موطن بالجزائر و لكن له بالمقابل مقر استغلال متواجد بها أجازت المادة 290 من القانون البحري الجزائري أن يؤول الاختصاص إلى المحاكم الجزائرية.

كما نشير إلى أن الاختصاص المحلي ليس من النظام العام بحيث يمكن للأطراف مخالفته و ذلك بمثلهم اختياريا أمام جهة قضائية يختارونها، و لقد سائر المشرع الجزائري ذلك بنصه في المادة 291 من القانون البحري على أنه " لا تمس بحق الأطراف المعنيين بالأمر (أصحاب ذوي الشأن كما أشارت إليهم معاهدة بروكسل لسنة 1952) في رفع دعوى بسبب تصادم السفن في البحر أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك". و هو لا يعدوا أن يكون تكريسا لما جاءت به المعاهدة في مادتها الثانية التي نصت على " لا تخل

أحكام المادة الأولى بأي حال من الأحوال بحق الخصوم في رفع دعوى أمام أية محكمة يكونون قد اتفقوا عليها فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم".

غير أنه و طبقا لنص المادة 293 من القانون البحري الجزائري ففي حالة وقوع تصادم تورطت فيه عدة سفن، تختص المحكمة التي رفع إليها النزاع بالحكم في جميع الدعاوى المرفوعة عن الحادث نفسه و هذا تكريسا للقاعدة العامة الواردة في نص المادة 38 من قانون الاجراءات المدنية و الإدارية التي تنص على أنه في حالة تعدد المدعى عليهم يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن أحدهم. وهو نفس الاتجاه الذي أخذت به معاهدة بروكسل لسنة 1952⁴⁶.

والحكمة من ذلك كما يراها الدكتور بربارة عبد الرزاق⁴⁷ هو تشجيع المدعي على جمع طلباته ضد المدعى عليهم المتعددين في محكمة واحدة، إذ أن تطبيق القاعدة التقليدية سيحمله إلى إقامة دعاوى متعددة بتعدد المدعى عليهم مع ما يترتب على ذلك من زيادة في النفقات و احتمال تعارض الأحكام.

ب- المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه و ذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز، أو في المكان الذي كان يمكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا آخر.

لقد نص المشرع الجزائري بموجب أحكام المادة 250 و 251 من القانون البحري الجزائري على مجموعة من الديون رتب و منح لها امتياز خاص يسمح من خلاله بالحجز تحفظيا على السفينة ضمانا لهذا الدين البحري.

كما نصت المادة 156 من ذات التقنين على أنه " تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز ببناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني، و يُرفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف".

وبالرجوع لنص المادة 290 فقرة ب من القانون البحري الجزائري نجد أنها تقرر أنه يؤول الاختصاص للمحاكم الجزائرية إذا تم الحجز على السفينة في الجزائر أو كان يمكن الحجز عليها و لكن وقع تفادي الحجز عن طريق تقديم كفالة أو أي ضمان آخر، كما نصت نفس المادة على أنه لا يشترط أن تكون السفينة المتسببة في التصادم هي السفينة محل الحجز في الجزائر بل المهم أن تكون مملوكة لنفس الشخص المتسبب في التصادم، و هذا تكرسا لما جاءت به معاهدة بروسكل لسنة 1952 الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني في مادتها الأولى التي جاءت بالتنسيق بينها و بين المعاهدة التي تم التوقيع عليها في نفس اليوم (10 ماي 1952) ببروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن⁴⁸ التي أعطت الحق للدائن في أن يحجز على أي سفينة مملوكة للمدين أثناء نشوء الدين الناتج عن حادث التصادم، و ما دام أنه يحق للدائن أن يحجز على أي سفينة شاء حتى ولو لم تكن هي المتسببة في الحادث فقد كان لزاما على واضعي معاهدة الاختصاص المدني أن يضعوا حكما يتماشى مع هذا الحل و بالتالي تقرر أن يعطى للدائن الحق في أن يرفع دعواه أمام قضاء كل دولة يكون قد تم فيها الحجز على سفينة يملكها المدين⁴⁹.

ج- المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم و ذلك في

حالة حصوله في الموانئ و الفرض و كذلك في المياه الداخلية

وهي المحكمة المختصة بنظر الدعوى والتي يقع بدائرتها مكان وقوع التصادم البحري وهي مسألة تلمية الظروف الواقعية حيث يسهل للطرف المتضرر الحصول على حقه في الميناء القريب لمكان وقوع التصادم، وكذلك يسهل التحقيق في الحادث والمعاينة وتحديد نسبة الأضرار وتعيين الطرف المسبب للحادث لأن السفن المتصادمة تكون قريبة من المحكمة التي تنظر في القضية⁵⁰.

وقد أخذ بهذا الرأي المشرع الجزائري في نص المادة 290 فقرة الثالثة بحيث أعطى الاختصاص لمحكمة وقوع التصادم، وهذا المعيار يجد له الأساس في اختصاص المحاكم التي يقع بدائرتها الفعل الضار في التشريع الجزائري في مجال الاختصاص الداخلي والذي سبق وأن أشرنا إليه في مسألة امتداد الاختصاص الوطني بالنسبة للاختصاص الدولي بمناسبة الحديث عن الاختصاص المحلي لمواطن المدعى عليه.

فقد نص المشرع الجزائري في نص المادة 39 من قانون الاجراءات المدنية و الإدارية الجديد على ذلك فأجاز للمدعي الحق في رفع دعواه أمام محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار.

أن المشرع الجزائري و بخلاف معاهدة بروكسل لسنة 1952 أو مشروع ريو RIO لم ينص صراحة على مسألة التنازل عن الدعوى المقررة في حالة رفع المدعي لعدة دعاوى أمام المحاكم الثلاثة المختصة بحيث ألزمت على المدعي الذي رفع دعواه أمام المحكمة الأولى المختصة أن يلجأ إلى المحكمة الثانية المختصة بناء على نفس الوقائع إلا إذا تنازل عن دعواه الأولى، و هذا ما كرسته صراحة المادة الأولى من معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الاختصاص المدني التي أوجبت على المدعي ضرورة أن يباشر اختياره مرة واحدة. و في الأخير نشير إلى إن المشرع الجزائري نظم الاختصاص النوعي باعتباره سلطة جهة قضائية معينة للفصل دون سواها في دعاوي معينة باعتباره من النظام العام، لا يجوز الاتفاق على مخالفتها بخلاف ما أشرنا إليه سابقا بالنسبة للاختصاص المكاني، كما يجب أن يثيرها القاضي من تلقاء نفسه وفي أي مرحلة من مراحل الدعوى⁵¹.

فنصت المادة 32 أعلاه فقرة الثالثة من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي على "تفصل المحكمة في جميع القضايا لا سيما المدنية التجارية والبحرية... والتي تختص بها إقليميا".

إلا أنه بالرجوع لنفس المادة الفقرة التاسعة التي تتحدث عن الأقطاب المتخصصة نجد أنها تنص على أنه "تختص الأقطاب المتخصصة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات البحرية"، إلا أنه و في انتظار تجسيد الأقطاب على أرض الواقع تبقى الأقسام التجارية و البحرية هي ذات الولاية ولاختصاص في نظر دعاوى التصادم البحري، و هذا تكريسا لما جاء النص عليه في المادة 1063 على أنه " تبقى قواعد الاختصاص النوعي والإقليمي المنصوص عليها في هذا القانون سارية المفعول إلى حين تنصيب الأقطاب المتخصصة"⁵².

الخاتمة :

لقد تبين من خلال تعرضنا للتصادم البحري مدى خطورة الملاحه البحرية، والخطر الذي تتعرض له السفينة باعتبارها الأداة الرئيسية خلال الرحلة البحرية.

كما حاولت دراسة الموضوع وفقا للقانون البحري الجزائري وكذا الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، كما وجهت الاهتمام إلى مسألة الاختصاص القضائي باعتبارها ركيزة الدعوى القضائية التي تساهم في حل المنازعة الناجمة عن حادثة التصادم البحري بوجه عام.

فكان لمعاهدة بروكسل لسنة 1952 متعلقة بتوحيد بعض قواعد الاختصاص المدني الأثر المباشر والإيجابي في تحقيق تعاون قضائي دولي يجعل من الحكم الأجنبي له قوة الأمر المقضي فيه مادام قد صدر من إحدى المحاكم المختصة وبالنتيجة يسهل تنفيذه.

في الأخير نشير أن المشرع الجزائري وبخلاف المشرع المصري، فقد أغفل الأخذ بمعيار لا يقل أهمية عن المعايير الثلاث التي تمنح الاختصاص القضائي المدني للمحاكم الجزائرية وهو المعيار المتعلق بالمحكمة التي يقع بدائرتها أول ميناء جزائري لجأت إليه السفن أو إحدى السفن التي حدث بينها تصادم بحري، وهو المعيار الذي أخذ به المشرع المصري ضمن قانون التجارة البحرية⁵³.

إن محكمة ميناء اللجوء لها الكثير من المحاسن ذلك أن ميناء اللجوء هو عادة ما يكون الأقرب إلى مكان التصادم وكذلك تتوفر فيه الأجهزة والمعدات اللازمة لاستقبال السفن.

كما نشير إلى أن مساعي الدول المجتمع الدولي من معاهدة بروسكل لسنة 1910 وكذا 1952 حاولت لتوحيد الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري بوجه عام و كذا قواعد الاختصاص بشكل خاص، إلا أن جهوده اتجهت إلى وضع مشروع معاهدة جديدة أو ما يعرف مشروع "ريو" ، إلا أن الكثير من الدول وعلى رأسها فرنسا رفضت هذا المشروع الذي انعكس على رفض معظم مستعمراتها القديمة هذا المشروع و منها الجزائر.

الهوامش :

- 1- د. طي زروقي، القانون الدولي الخاص علما و عملا، طبعة 2010، مطبعة الفسييلة، الجزائر، ص. 29
- 2- يرجع تاريخ الأعداد لهذه المعاهدة إلى سنة 1897 حيث عقدت اللجنة البحرية الدولية أول مؤتمر لها و فيه قامت بدراسة و تفحص أحكام التصادم والإنقاذ الموجودة في الكثير من الدول البحرية و انتهت في دراستها إلى اعتبار مسألة توحيد الأحكام الخاصة بالتصادم و الإنقاذ ممكنة على أساس أن هذين الموضوعين يطرحان نفس المسائل و تتفق فيه المصالح في مختلف الدول، و منه تم بدء الإعداد لمشروعين أحدهما يخص التصادم و الآخر يتعلق بالإنقاذ و تم ذلك

في عدة مؤتمرات بدأ بمؤتمر Anvers سنة 1898 و مرورا بمؤتمر لندن سنة 1889 ثم مؤتمر باريس سنة 1900 فمؤتمر هامبورغ سنة 1902 ليكون مؤتمر سنة 1904 بـ Amsterdam

و في سنة 1905 و بمبادرة من الحكومة البلجيكية تم عقد مؤتمر دبلوماسي في Bruxelles قام بدراسة مشروع المعاهدتين على أمل التوصل إلى توحيد لأحكام كل من التصادم و الإنقاذ غير ان تلك مهمة لم تكن بالسهلة خاصة مع التحفظات التي أبدتها إنجلترا إضافة إلى بقاء بعض المسائل عالقة و منها مسؤولية مالك السفينة غير أن ذلك لم يثن العزائم حيث انه بعد اربع سنوات دورات استمرت من 1905 إلى 1910 تم التوقيع من قبل كل من فرنسا ، إنجلترا، ألمانيا إيطاليا روسيا الدانمارك النرويج السويد ، الولايات المتحدة الأمريكية الأرجنتين المكسيك و اليابان على معاهدتين ، الأولى تتعلق بالتصادم و الثانية بالإنقاذ و ذلك بتاريخ 23 سبتمبر 1913 انطلاقا من هذا التاريخ إذن صارت أحكام التصادم البحري موحدة لكن تجب الإشارة هنا إلى أن هذا التوحيد و إن شمل معظم أحكام التصادم فإنه بالمقابل تبقى هناك مسائل لم تتعرض لها المعاهدة و من أجل ذلك جاءت ه المعاهدة تحت عنوان " المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم".

بن عصمان جمال ،المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص ، رسالة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق ، جامعة تلمسان ، السنة الجامعية 2008/2009،ص17.

3- حسان سعاد، الحوادث البحرية و فقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية (التصادم و المساعدة و الانقاذ الحريين) ، رسالة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة تلمسان ، السنة الجامعية 2018/2019 ص 19.

4- أمير محمد محمود طه، التحكيم في منازعات الحوادث البحرية، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية، مصر 2017 ص 27.

5- طالب حسن موسى، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر، الأردن 2007 ص 185.

6- الامر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري الجزائري عدد 29 الصادرة يوم 1977/04/10 المدل و المتهم بالقانون 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 ج ر عدد 47 الصادرة يوم 1998/06/27.

7- أحمد حسن ، الحوادث البحرية التصادم و الانقاذ ، منشأة المعارف، الاسكندرية ، ب س ن ، ص 31.

1
La loi n 67/545 du juillet 1969 relative aux évènement de mer et bateau de navigation intérieur les indemnités dues arraisonné des dommages causes au navires aux chose on personne se trouvant a bord sont réglées conformément aux disputions du présent chapitre sans tenir compte des aux on l'abordage s'est produit.t es

8- محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية، سنة 200، ص 28.

9- عبد القادر العطير و باسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح القانون التجاري البحرية) دراسة المقارنة)، دار الثقافة للنشر و التوزيع الأردن، ط 2009، ص 395.

10- محمود ةشحماط ،المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع،الجزائر،ب ط ص 73.

11- وهو نفس الحكم الذي أخذ به المشرع الفرنسي في المادة الأولى من قانون 1967 المنظم لحوادث البحر و كذا المادة 292 من قانون التجارة البحرية المصري و أيضا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 273 من قانون البحري الجزائري.

12- لربي مكي ، الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري و معاهدة نيروبي لسنة 2007 مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، ملكية الحقوق ، جامعة وهران، السنة الجامعية 2012/2013 ، ص 25.

13- Julien lecler l'abordage en droit maritime et en droit férial paris.1955.p 19.

14- دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة وهران 2017-2018 ص 8.

Tout heurt matériel ou collision entre les navires de mer

15- بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 27.

16- محمد ملحم ، الوسيط في شرح القانون التجاري البحرية ، دراسة مقارنة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن ، ط 1 2009 ، ص 395.

17- إيمان الجميل، الحوادث البحرية ، التصادم البحري ، الإنقاذ البحري ، الخسارات البحرية المشتركة، الشحط و الجموح ، لحريق الحطام ، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندرية، 2013 ص 11.

18- محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، المرجع السابق، ص 29.

20- لربي مكي ، الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري و معاهدة نيروبي لسنة 2007 مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، ملكية الحقوق ، جامعة وهران، السنة الجامعية 2012/2013 ، ص 25.

21-Julien lecler l'abordage en droit maritime et
955.p 19.1en droit férial paris

22- دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة ، رسالة دكتوراه في القانون
الخاص، كلية الحقوق جامعة وهران 2017-2018 ص 8.

23- Ren
re ,droit maritime ,le navire è rodié
,dalloz 1980-p4

26- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية،
2006ص41.

27- وهو ما أقرته محكمة Rennie في حكمها الصادر في
1937/05/03

28- وتعرف بقواعد لاهامي ، عدلت بموجب بروتوكول فسبي لسنة 1968
ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979 انضمت إليها دون تعديلاتها بموجب المرسوم
رقم 71/64 المؤرخ في 1964/03/02 ج ر عدد 28 لسنة 1968.

29- عرفها المشرع المصري في المادة الاولى من قانون التجارة البحرية على أنها
" كل منشأة عائمة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية و لم
تستهدف الربح و تعد ملحقات السفينة اللازمة لاستغلال جزء منها.

30- كمال حمدي القانون البحري السفينة : أشخاص الملاحة البحرية ،
استغلال السفينة (ايجار السفينة، نقل البضائع و الأشخاص القطر و الارشاد)
منشأة المعارف الاسكندرية 1977،ص 31.

في حين نجد أن التشريع الفرنسي بموجب مرسوم 07أوت 1967 و المحدد
لللقانون الأساسي للبحار عرف السفينة أنها منشأة عائمة مخصصة للملاحة
البحرية .

31- Le navire est un engin flottant effectuant
une navigation maritime

Pierre bonassies , christian scapel, droit maritime ,DELTA,2007-p104.

33- هاني دويدرا، الوجيز في القانون البحري ، دار الجماعة الجديدة للنشر الاسكندرية ،2001،ص13.

34- محمود شماط ،المختصر في القانون البحري الجزائري ،دار العلوم للنشر والتوزيع ،عناية ، الجزائر، 2010 ص 19.

35- محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان ، الأردن 2008.ص66.

36- العربي بوكعبان ،المرجع السابق ،ص23.

37- عرف الفقيه Beurier السفينة بأنها "الشيء المخصص لرحلة في البحر و بواسطة قدراته الخاصة".

38- دحماني محمد الصغير ، ص 36.

39- يرى الاستاذ روديار بأن الأخذ بهذا الرأي يؤدي إلى حلول غير منطقية ذلك أن نزع صغة السفينة عن منشأة اصيب محركها بمطلب قد يجرم لأن العقد يصبح عندئذ بدةً محل.

40- يرى الفقيه بونسيس أن المنطق يتضمن بالضرورة أن تكون للآلية حد

أدنى من الاستقلالية .P.Bonassies et scapel.op cit p118.

41- دحماني محمد الصغير،المرجع السابق،ص42.

42- حسان سعاد،المرجع السابق ص 46.

43- يرى الاستاذ فيالار أن القانون البحري يفسر باستمرارية الخطر البحري وأن السفينة هي التي تتعرض لهذا الخطر و تخرج من حيث المبدأ منتصرة.

دحماني محمد الصغير،المرجع السابق، ص 42.

44- P.bonassies et scaple .opcit p 117.

- 45- لم تعتبر محكمة النقض بموجب القرار المؤرخ في 1976/12/06 قي قضية المركب الصغير المسمى popin sport. سفينة بسبب مظهره النحيف الذي ينبئ على عدم قدرته على تحمل أخطار البحر.
- 46- حسان سعاد، المرجع السابق ص 26.
- 47- طالب حسن موسى، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر، الأردن 2007ص185.
- 48- وقع على الاتفاقية ببروكسل في 10 ماي 1952 و دخلت حيز النفاذ نهاية سنة 1954، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 171/64 المؤرخ في 1964/06/18 الصادر بالجريدة الرسمية رقم 1964./53
- 49- د. يوسف حسن يوسف، تنازع القوانين في القانون البحري، طبعة 2015، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، ص 414.
- 50- بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 269..
- 51- د. محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري، طبعة 2003، دار الجامعة الجديدة، مصر، ص 73.
- 52- بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 271.
- 53- د. يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 419.
- 54- د. أعراب بلقاسم، القانون الدولي الخاص الجزائري، تنازع الاختصاص القضائي، طبعة 2014، دار هومة الجزائر، ص 21.
- 55- جاء في نص المادة 37ق.إ.م.إ.ج " يؤول الاختصاص الاقليمي للجهة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، و إن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له".

- 56- حيث تنص المادة الثالثة فقرة 2 من العاهدة على أنه " في حالة ما إذا وقع التصادم بين عدة سفن لا تحول نصوص هذه الاتفاقية دون أن تقرر المحكمة التي رفعت إليها الدعوى عملا بأحكام المادة الأولى اختصاصها و فقا لقواعد الاختصاص في قانونها الوطني بنظر جميع الدعاوى المقامة عن نفس الحادث. لأكثر تفصيل، عبد الديب، قانون الاجراءات
- 57- د. بريارة عبد الرزاق، شرح قانون الاجراءات المدنية والإدارية، طبعة 2009، منشورات بغداددي، الجزائر، ص. 85.
- 58- د. بريارة عبد الرزاق، المرجع السابق، ص. 88.
- 62- لأكثر تفصيل عبد السلام ذيب، قانون الإجراءات المدنية و الإدارية. الجديد، دار موفم للنشر، ص 43.
- 63- لأكثر تفصيل يوسف حسن يوسف، المرجع السابق ، ص 420 .