

**دعوى التعويض عن أضرار التصادم البحري**  
**تعليق على قرار المحكمة العليا رقم 593110 بتاريخ**  
**2009/09/09**

**الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية**  
**(المنشور في العدد الثاني-2009 من مجلة المحكمة العليا، ص**  
**(220**

**Compensation Action of Maritime Collision**  
**Damages**  
**Commentary on Supreme Court is ruling n°593110**  
**dated of 09/09/2009, delivered by Commercial and**  
**Maritime Chamber**  
**(Published in 2<sup>nd</sup> number of the Supreme Court**  
**Review, p 220)**

عباس سامية

كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1

[clededroit2019@yahoo.com](mailto:clededroit2019@yahoo.com)

تاريخ الارسال: 2020/01/29 تاريخ القبول: 2021/07/14. تاريخ النشر: سبتمبر 2021

**الملخص:**

يَسَّرُ المشرع للمتضرر من التصادم البحري اللجوء إلى القضاء، بمنحه الاختيار في رفع دعواه، إما على مالك السفينة وإما على تجهزها أو على ربانها أو على من هم على علاقة بالسفينة، وهو ما يعرف في النصوص القانونية البحرية، دولية كانت أو داخلية وفي الفقه القانوني أيضا بمصطلح "خطأ السفينة".

وبالرغم من أن المجهز هو الذي يقوم باستغلال السفينة وجعلها صالحة للملاحة، إلا أن المشرع لم يجعل له مركزا قانونيا خاصا به، فلا فرق بين دعوى التعويض عن الضرر المرفوعة عليه أو على باقي أشخاص السفينة.

### الكلمات المفتاحية:

تصادم بحري، خطأ السفينة، دعوى تعويض.

#### **Abstract:**

The legislator facilitates to the victim of the maritime collision the resort to judiciary by granting him the choice of filling his claim either on the owner of the ship or on the supplier or on the ship's captain or on those connected with the ship, this is what is known in the maritime legal texts, whether international or internal and also in the legal doctrine by the term " fault of the Vessel."

Al though, the ship's supplier who exploits the ship and makes it navigable, the legislator has not gave him a legal center of his own. There is no difference between the claim's action filed against him or the other persons connected to the ship.

**Keywords :** Maritime collision, fault of the Vessel, Compensation action.

## مقدمة:

مما لا شك فيه أن الحوادث البحرية، بصفة عامة والتصادم البحري، بصفة خاصة من أهم المشاكل التي تهدد النقل البحري، لما يصاحبها من خسائر بشرية ومادية، إذ أن معظمها يرجع إلى الخطأ البشري، وأنه مهما كانت درجة تقدم وحداثة المعدات والأجهزة التي يستعملها الإنسان، إلا أنها تكون عديمة أو قليلة النفع، طالما لم يتدرب العنصر البشري على استخدامها تدريباً كافياً<sup>1</sup>، وأمام كثرة الأشخاص العاملين في السفينة ومن لهم علاقة بها، وصعوبة إلحاق الخطأ مباشرة بمرتكبه الفعلي بصورة دقيقة، درجت الاتفاقيات الدولية والتقنيات البحرية الداخلية والفقهاء القانونيون على استخدام مصطلح "خطأ السفينة" للتعبير عن الخطأ الواقع من أحدهم أو من بعضهم.

وكثيراً ما تقع اصطدامات في الميناء لأسباب عديدة منها: الطبيعة الجغرافية للميناء أو عدم توفره على قدرة لاستيعاب السفن، الأمر الذي يحصل بسببه اكتظاظ، يؤثر على حركتها.

وسنعرض، كمثال، القضية التي فصلت فيها المحكمة العليا بين مؤسسة ميناء الجزائر وبين جهاز سفينة نوافكورا شيبينغ.

## الوقائع:

اصطدمت السفينة نوافكورا شيبينغ، عند دخولها ميناء الجزائر، ليلة 24 إلى 2003/01/25، بالرصيف رقم 5 ملحقة به أضراراً، ثابتة بمحضر معاينة، منجز من طرف خبير.

---

<sup>1</sup>الريان الدكتور محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 12 و 13.

## الإجراءات:

بتاريخ 2006/02/25، رفعت مؤسسة ميناء الجزائر دعوى على  
مجهاز السفينة للمطالبة بتغطية الحادث (التعويض).  
موقف المحكمة:

حكمت محكمة سيدي محمد (الفرع التجاري) بعدم قبول الدعوى  
شكلا، لتقدمها بمرور ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث، باعتبار أن  
المدة المقررة، طبقا لنص المادة 289 من القانون البحري هي سنتين،  
تسري من تاريخ وقوع الحادث.

إثر ذلك، كان هذا الحكم محل طعن بالاستئناف بتاريخ  
2007/08/04، أمام مجلس قضاء الجزائر من طرف مؤسسة ميناء  
الجزائر.

## ادعاءات المستأنفة (مؤسسة الميناء):

طالبت مؤسسة الميناء باستبعاد المادة 289 من القانون البحري من  
التطبيق، مدّعية بأن المادة تعني الناقل والسفينة ولا تعني المجهز، كما لا  
تتعلق بالأضرار موضوع النزاع وإنما بالخسائر اللاحقة بالحمولة، وبالتالي  
إلغاء الحكم المستأنف والقضاء من جديد بإلزام المستأنف عليها بدفع مبلغ  
265.356 دج قيمة الأضرار وبتعويض قدره 100.000 دج.

## موقف قضاء الاستئناف:

أجاب مجلس قضاء الجزائر كالتالي:

"حيث إن الحادث موضوع النزاع، الذي تسببت فيه السفينة نوافكورا،  
باصطدامها بالرصيف رقم 05 لميناء الجزائر، قد وقع بتاريخ  
2003/01/25، واعتبارا من ذلك التاريخ لغاية تاريخ رفع الدعوى الأصلية  
في 2006/02/25، فإن المدة المقررة قانونا لرفعها قد انصرمت. وبالتالي

فالدعوى متقدمة. وعلى عكس ما تحتج به المستأنفة من استبعاد تعلق مقتضيات المادة المذكورة بالمجهر، فإنه ثابت في الباب الذي جاءت فيه بأنه يتعلق بدعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن وقوع الحادث ولا تتعلق بالخسائر التي قد تلحق بالحمولة الملتزم بنقلها الناقل والتي تحكم تقادما أحكام مادة قانونية أخرى تتعلق بتقادم مسؤولية الناقل وهي 743 من ق ب.

-أصدر المجلس قراره رقم 07/04541 بتاريخ 2007/12/02  
قضى فيه بتأييد الحكم المستأنف.  
**موقف المحكمة العليا:**

طعنت مؤسسة ميناء الجزائر بالنقض في قرار المجلس، مدّعية أن المادة 289 التي بنى عليها قضاة الموضوع حكمهم تخص تقادم دعوى المسؤولية بالنسبة للناقل والسفينة بمرور سنتين من تاريخ تفرغ البضائع ولا تنص على تقادم الدعوى بالنسبة لمجهر السفينة.

رفضت المحكمة العليا ادعاء مؤسسة الميناء، مّرة بسلامة تطبيق قضاة الموضوع القانون. وهو ما عبّرت عنه، كما يأتي:

"... حيث إن في دعوى الحال نتجت الأضرار عن الاصطدام، بمفهوم المادة 274 الفقرة 2 من القانون البحري، وتحكم تبعات المسؤولية عنه المواد 287 وما يليها من نفس القانون التي لا تفرق بين الدعوى الموجهة ضد مختلف المسؤولين عن الحادث ولم تعط مركزا قانونيا خاصا بمجهر السفينة، وعليه، فالوجه المثار غير مؤسس."

من خلال دراسة ملف القضية، منذ الوقائع، ومرورا بكافة إجراءات الدعوى، نستتبط عدة أفكار قانونية، من خلال الاستدلال القانوني الذي انتهجه القضاة من المحكمة إلى المحكمة العليا.

تكمن أهمية التعليق على هذا القرار في إبراز العامل البشري وتعدّده في النزاعات البحرية التي تطرح، بمناسبة نظر القضاء في المنازعات البحرية، بالإضافة إلى توضيح الغاية من وجود هذه الميزة المكرّسة فيها وقانونا في القطاع البحري الذي تسوده خصوصية بارزة المعالم.

ويهدف هذا البحث إلى إبراز الأشخاص الذين يسمح للطرف المتضرر برفع دعواه عليهم، وهي الفكرة التي تطرحها الإشكالية التالية: على من ترفع دعوى المسؤولية المدنية (دعوى التعويض)، حال قيام نزاع بسبب وقوع تصادم بحري؟

للإحاطة بجوانب هذا المشكل القانوني المطروح، تم الاعتماد على المنهج التحليلي الوصفي، لتحليل مجمل النصوص القانونية ذات الصلة بالنقاط القانونية المثارة في القرار محل التعليق، إلى غاية الوصول إلى الاستنتاجات وربطها بوقائع النزاع.

ومن أجل هذا الغرض، تطلّب الأمر تقديم هذه الأفكار القانونية، المتوصل إليها، ضمن خطة تنطوي على مبحثين:

تناول المبحث الأول: المسؤولية المدنية عن التصادم البحري في

ظل القانون البحري الجزائري

بينما عالج المبحث الثاني: الأثر المترتب على قيام المسؤولية

المدنية عن التصادم البحري

**المبحث الأول: المسؤولية المدنية عن التصادم البحري في ظل**

**القانون البحري الجزائري**

يتم في بادئ الأمر تناول مفهوم التصادم البحري في ظل القانون

البحري الجزائري، في مطلب أول، بينما يتم التعرف على الأساس القانوني

للمسؤولية المدنية عن التصادم البحري، في مطلب ثان.

## المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري في ظل القانون البحري الجزائري

يتطلب شرح المسائل القانونية المثارة في النزاع، الذي صدر بشأنه القرار محل التعليق، تعريف التصادم البحري في القانون البحري الجزائري في فرع أول، على أن يتم القيام بالتكييف القانوني لواقعة اصطدام السفينة "نوفاكورا شيبينغ" برصيف الميناء في فرع ثانٍ.

### الفرع الأول: تعريف التصادم البحري في القانون البحري الجزائري

تعرف المادة 273 التصادم Abordage بأنه: "كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، بغض النظر عن المياه التي وقع فيها."<sup>2</sup>

ورد أيضا مصطلح آخر هو "حالة التشبيه بالتصادم" Cas

assimilé à un abordage في المادة 274، حيث اعتبر كل ارتطام بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية، تشبيها بتصادم السفن في البحار (المادة 2/274).

### الفرع الثاني: التكييف القانوني لواقعة اصطدام السفينة نوفاكورا شيبينغ برصيف الميناء

انطلاقا من إجراء إسقاط محتوى الفقرة الثانية من المادة 274 من

القانون البحري على الواقعة محل النزاع، فإن موضوع الدعوى يتعلق بـ:

---

<sup>2</sup>. ورد مصطلح تصادم مرادفا لـ Collision و ارتطام مرادفا لـ Heurt في صياغة المادة باللغة الفرنسية.

D'après les dictionnaires de la langue française, **heurt** veut dire entrer en contact avec un choc, tandis que le mot **collision** signifie le choc de deux objets en mouvement.

1- حالة تشبيه بالتصادم، كما سبق الإشارة إلى مفهومها في المادة

2/274 ق.ب وهي تأخذ حكم التصادم.

2- تحصي المادة 275 ق.ب الضرر مستوجب التعويض، حسب جملة من الأضرار المغطاة بالتعويض من جراء التصادم وهي ما قد يلحق ب:  
- سفينة أو سفن.

- أشياء أو أشخاص على متن السفينة.

- بضائع أو أي مال آخر على متنها.

- الأملاك العمومية البحرية...

وانطلاقا من الفقرة الأخيرة، يندرج الضرر الحاصل للرصيف، في دعوى الحال، ضمن الأضرار اللاحقة بالأملاك العمومية البحرية.

**المطلب الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن التصادم البحري**  
قبل التعرف على أساس المسؤولية، نستعرض أولا نوع المسؤولية التي تحكمها مقتضيات التصادم، المنصوص عليها في القانون البحري.

ففي دعوى الحال، تقوم المسؤولية التقصيرية للسفينة، عن الفعل الضار الذي لحق برصيف الميناء وهو فعل خارج عن نطاق أي عقد.

إن قيام المسؤولية التقصيرية في هذه الواقعة يقتضي التعويض عن العمل الضار غير المشروع، الذي قد يكون سببه، إما عدم الامتثال للقواعد الدولية لمنع التصادم<sup>3</sup> وإما إهمال وعدم احتياط الربان أو الطاقم.

وقد أوضح المشرع الجزائري نطاق المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية، إذ أن الاصطدام الذي يحصل بين سفن مرتبطة بعقد من العقود،

---

<sup>3</sup>. المرسوم رقم 66-331، المنشور في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 103 لسنة 1966، يتضمن نظام الوقاية من حدوث المصادمات في البحر.



مستثنى من الخضوع لمقتضيات المواد المنظمة للمسؤولية المدنية لتصادم السفن (المادة 277 وما بعدها من القانون البحري). وهو نفس ما نصت عليه المادة 6 من الاتفاقية الدولية، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مجال التصادم<sup>4</sup>، على أنها (الاتفاقية) عديمة الأثر، بالنسبة للدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو أي عقد آخر. يعرف القانون البحري بتنوع الأسس القانونية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية، حسب نوع التصادم، فتقوم المسؤولية على أساس الخطأ واجب الإثبات، في حالة التصادم الخطئي، وهو ما يتم تناوله في فرع أول، وتقوم على أساس المسؤولية المفترضة، في حالة التشبيه بالتصادم، في فرع ثان من هذا المطلب.

### الفرع الأول: المسؤولية على أساس الخطأ واجب الإثبات في حالة التصادم الخطئي

تقوم المسؤولية المدنية على أساس الخطأ واجب الإثبات، في حالة وقوع التصادم، نتيجة خطأ إحدى السفن (خطأ الربان) (1/277 ق.ب) وكذلك في حالة التصادم بسبب خطأ مشترك بين سفينتين (خطأ الربانين معا) (278 ق.ب)، حيث تتحقق المسؤولية بإثبات المتضرر علاقة سببية بين الفعل غير المشروع والضرر الناتج عن التصادم، مع التأكيد على مبدأ عدم تأسيس المسؤولية عن التصادم على الخطأ المفترض الوارد في المادة 1/282 من ق.ب التي جاء فيها: "لا محل لافتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار".

---

<sup>4</sup>الموقعة ببروكسل في 10 ماي 1952، والتي انضمت الجزائر إليها، بموجب المرسوم 64-172، المنشور في الجريدة الرسمية عدد 55 لسنة 1964، في النسخة المحررة بالفرنسية.

والمراد به أن على المدّعي أن يقدّم الدليل على خطأ الربان بكافة طرق الإثبات، لتعلق الأمر بواقعة مادية.<sup>5</sup>

بينما تقوم المسؤولية المدنية على عاتق المتضرر، في حالة التصادم القهري أو قوة القاهرة أو شكوك في أسباب الحادث. وهذا ما أكدته المادة 281 ق.ب: "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تَحَمَّل الأضرار من تَعَرَّض للتصادم، بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم." **الفرع الثاني: المسؤولية المفترضة في حالة التشبيه بالتصادم**

تنص المادة 2/282 من القانون البحري على أن المسؤولية المدنية، قائمة على أساس المسؤولية المفترضة، في حالة التشبيه بالتصادم، المنصوص عليها في المادة 274، المتمثلة في ارتطام سفينة بمنشأة ثابتة أو شيء ثابت على نقطة معينة موجودة في الأملاك العمومية البحرية. ففي حالة وقوع ارتطام بإحدى مكونات الميناء، جاز افتراض مسؤولية السفينة، غير أن الأمر لا يتعلق بالأملاك المينائية بالمطلق، المشار إليها في المادتين 895 و 896 من ق. ب، وإنما لا بد من تحقق شرط توفر المنشأة أو الشيء على قواعد الإشارة، ماعدا في حالة القوة القاهرة، (الفقرة 2 من المادة 282 ق. ب)، حيث تعفى السفينة التي أحدثت الضرر من أي مسؤولية.

ولا بد من تسجيل ملاحظتين، عند قراءة الفقرة 2 من المادة 282 باللغتين العربية والفرنسية، ولنا عليها مأخذان:

<sup>5</sup>مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1990، ص

المأخذ الأول: يتمثل في وجود خطأ في نصها المحرّر باللغة الفرنسية، إذ يشير إلى المادة 275، بينما الأصح هو المادة 274، كما ورد في النص باللغة العربية.

المأخذ الثاني: يتعلق بوجود اختلاف في المعنى بين "جاز افتراض مسؤولية السفينة" وبين *Il ya présomption de responsabilité*.

نستنتج في الأخير أن هناك اختلاف في أساس المسؤولية المدنية، بالنظر إلى نوع التصادم البحري، كما أن لا مسؤولية على السفينة مرتكبة الخطأ، في حال تحقق شروط القوة القاهرة، كما هو الحال في قضية الشركة "أرمادورا نافيريرو زيطوس" ضد مؤسسة ميناء وهران:

**عن الوجه المثار تلقائيا من المحكمة العليا: والمأخوذ من مخالفة القانون الداخلي وانعدام الأساس القانوني،**

حيث ترى المحكمة العليا أن "العاصفة التي تسلطت على السواحل الغربية للجزائر، ومنها ميناء وهران يوم 1980/12/28 كانت تكتسي فعلا طابع القوة القاهرة، نظرا لقوة رياحها التي هبت على تلك المناطق إذ لم يتمكن طاقم السفينة جيانيس كسيلاس من اجتناب ارتطام هذه السفينة بالرصيف التي كانت راسية بجانبه.

حيث إنه طبقا للمادة 282 فقرة (2) من القانون البحري كان ينبغي إعفاء طاقم السفينة المشار إليها أنفا من قرينة مسؤولية الخسائر التي لحقت بالرصيف الذي كانت راسية بجانبه...<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup>. قرار الغرفة التجارية والبحرية بالمحكمة العليا، رقم 65.920 بتاريخ 1990/06/11، منشور في العدد 2-1991 من المجلة القضائية، ص 88.

## المبحث الثاني:

### الأثر المترتب على قيام المسؤولية المدنية عن التصادم البحري

ينجر عن وقوع ضرر ما، اللجوء إلى القضاء لرفع دعوى قضائية، وفي هذا السياق، يتم التطرق في هذا المبحث إلى فكرتين بارزتين: تتمثل الفكرة الأولى في التعريف بأطراف دعوى المسؤولية عن التصادم البحري، في مطلب أول، بينما يتم إلقاء الضوء على أهم مميزات دعوى المسؤولية عن التصادم البحري، في مطلب ثانٍ.

### المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية عن التصادم البحري

يترتب على ثبوت الضرر لجوء المتضرر إلى القضاء لجبر الأضرار اللاحقة به، ويسمى المدعي، بينما يوصف خصمه بالمدعى عليه.

ولإيضاح هذه الفكرة، لا بد من التعرف على الأشخاص المؤهلين لرفع دعوى المسؤولية في فرع أول، على أن يتم التعرف على الأشخاص المدعى عليهم في دعوى المسؤولية، في فرع ثانٍ.

### الفرع الأول: الأشخاص المؤهلون لرفع دعوى المسؤولية

لا تختلف دعوى التعويض في التصادم عن أي دعوى قضائية، حيث تخضع للشروط المعمول بها، طبقاً للقواعد العامة، ويشترط القانون لقبولها توفر الصفة والمصلحة، وفق ما تقتضيه المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ويتمتع بالحق في التقاضي الشاحنون والركاب وأفراد الطاقم، وفي حالة وفاة المضرور، يثبت الحق في المطالبة بالتعويض إلى خلفه، طبقاً للقواعد العامة (ذوي حقوقه).

## الفرع الثاني: الأشخاص المدعى عليهم في دعوى المسؤولية

نصت الفقرة الأولى من المادة 1/277 ق.ب على أنه: "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ." يطرح هذا النص القانوني استقهما من كيفية رفع الدعوى على السفينة المخطئة؟ ومن هم الأشخاص الذين يمثلونها أمام القضاء؟

جاء في المبدأ المستخلص من قرار المحكمة العليا، محل التعليق، أن المادة 289 من القانون البحري لا تفرق بين الدعاوى الموجهة ضد مختلف المسؤولين عن الحادث... الأمر الذي يثير التساؤل لمعرفة الأطراف التي يحملها القانون هذه المسؤولية.

ذكرت المادة 2/277 ق.ب جملة من الأسباب المؤدية إلى وقوع السفينة في خطأ، منها ما يتعلق بالتجهيز والعدة، وهو التزام يقع على مجهز السفينة، أما الأسباب الثلاثة الأخرى المذكورة: وهي الخطأ في القيادة الملاحية، والخطأ في تنفيذ المناورات، وعدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار أو تدابير السلامة الأخرى المفروضة، فهي التزامات محضة لربان السفينة، وبالتالي تقود معرفة أسباب الخطأ إلى معرفة الأشخاص المتسببين فيه، ومن ثم إمكانية مقاضاتهم.

إن تعبير "خطأ السفينة" إذن ما هو إلا تعبير يقوم مقام أخطاء الربان والطاقم والمجهز. وسبب تسمية هذه الأخطاء مجتمعة بخطأ السفينة، هو كونها المحور الذي تدور حوله هذه الأخطاء، فلولا استغلالها، ما وقع خطأ المجهز في الصيانة مثلاً، ولولا الاشتغال عليها وقيادتها والإبحار بها والدخول والخروج من الموانئ، ما وقع خطأ الربان أو الطاقم<sup>7</sup>.

<sup>7</sup>. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 163.

## أولاً-مجهز السفينة:

يقصد بتجهيز السفينة تزويدها بالريان والبحارة والوقود والمؤن. أما من يقوم بهذا الفعل، فيسمى مجهزة، وقد عرّفته المادة 572 من القانون البحري بأنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه، إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوّله الحق باستعمال السفينة." أما المادة 428 من القانون نفسه فقد عدّدت ما يجب عليه من التزامات، حتى تكون السفينة جاهزة للقيام بالرحلات البحرية. أما المجهز، في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري، المنجز عام 2018، فهو "من يقوم باستغلال السفينة لحسابه، بوصفه مالكا أو مستأجرا لها، ويعتبر المالك مجهزة، حتى يثبت غير ذلك."<sup>8</sup> بناء على التعريفين السابقين، قد يكون المالك هو المجهز وربما قد يكون المجهز شخصا آخر.

### 1 - مجهّز السفينة المالك

قد يقوم المالك بتجهيز السفينة واستغلالها مباشرة أو يقوم بتأجيرها للغير، بعد تزويدها بالتسليح والتجهيز، لتكون تحت تصرف المستأجر، في حالتها استئجار السفينة على أساس الرحلة (م 650 ق.ب) واستئجار السفينة لمدة معينة (م 695 ق.ب)، وهنا يطلق على المالك، المالك الـ *Propriétaire Armateur*.

تحدّد مسؤولية مالك السفينة ويتحمل تبعه الأضرار، بناء على المادة 92 وما بعدها من القانون البحري، حتى وإن كان النص يقرّ نظام تحديد

---

<sup>8</sup> المادة 2/(1) من مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري.

مسئوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير،<sup>9</sup> غير أنه لا يؤخذ بهذا التحديد، عندما يكون الضرر عائداً لخطئه الشخصي، ويمدّد تطبيق نظام التحديد إلى المستأجر، المجهز، المجهز المسير، الربان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوب عن المالك والمستأجر والمجهز أو المجهز المسير، بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه. (المادة 111 من القانون البحري).

لقد نصت المادة 93 من القانون البحري على الأسباب التي تعطي مالك السفينة الحق بتحديد مسؤوليته، وهذا يعني في الأصل قيام المسؤولية تامة.

## 2- مجهز السفينة غير المالك (المستأجر):

يُعرّف عقد إيجار سفينة غير مجهزة بكونه عقداً يلتزم بمقتضاه مؤجر السفينة (المالك) بوضعها غير مجهزة تحت تصرف المستأجر الذي يقوم بتجهيزها واستغلالها لقاء أجر معين. عرّف مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري في المادة 7/1 عقد إيجار السفينة غير مجهزة بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محدّدة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل.

---

<sup>9</sup> صدر المرسوم رقم 64-174، المتعلق بمشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاكي البواخر البحرية المبرمة في بروكسل في 10 أكتوبر 1957، منشور في الجريدة الرسمية عدد 13 لسنة 1964.

قد يتولى تجهيز السفينة شخص آخر غير المالك وذلك عند تأجير المالك سفينته، فيقوم المستأجر بتجهيزها وقد سمى المشرع الجزائري هذا التصرف باستئجار السفينة بهيكلها.

ويكتسب المستأجر، عند استئجار السفينة بهيكلها، صفة المجهّز، لأن القانون البحري في (المواد 728، 729 و730) يجعل تجهيز السفينة والتسيير الملاحي والتجاري لها من واجباته، لهذا السبب يسمى Affréteur Armateur.

ومن باب المخالفة، "لا ترفع دعوى التعويض على المستأجر الذي لا يكون التسيير لحسابه الخاص ولا يتحمل تبعة مخاطر التسيير."<sup>10</sup>

### ثانيا: ربان السفينة

وردت المواد (من 580 إلى 608) التي تنظم صلاحيات الربان وواجباته ومسؤولياته في التقنين البحري الجزائري، في الكتاب الثاني المسمى "الاستغلال التجاري للسفينة"، المتفرع عنه الباب الأول المعنون بـ "التجهيز"، في الفصل الثاني منه "ربان السفينة".

ومن أبرز مهامه، تمثيل المجهز بقوة القانون أمام الجهات القضائية، بشرط عدم توكيل المجهز شخصا آخر.

يتميز مركز الربان في علاقته بالمجهز بكونه ليس وكيل عادي تطبق عليه قاعدة *par procureur Nul ne plaide* ولكن وكيل استثنائي، منحه القانون الحق في التقاضي باسمه الخاص لحساب المجهز، حتى دون أن يظهر اسم المجهز في أوراق الدعوى،

---

<sup>10</sup>Louis Thiébaud, Traité théorique et pratique de l'abordage maritime, librairie de la société du recueil G<sup>al</sup> des lois et des arrêts, Ancienne Maison L. Larose, et Forcel, Paris, 1903, p 235.



"ويظهر الخروج على القواعد العامة في كون الربان له الحق في التقاضي، مع أنه ليس شريكا في ملكية السفينة وليس متضررا ضررا شخصيا من التصادم ولكن من منطلق تشخيص السفينة<sup>11</sup> Le capitaine personnifie le navire ومن هذا المنطلق يمثلها أمام القضاء.

غير أنه لا ترفع دعوى التعويض على وكيل السفينة الذي لا يملك حق تمثيلها، حيث قيّد القانون، في المادة 613 ق.ب.ج، أحقيته في ممارسة الادعاء والدفاع عن المجهز، أمام القضاء، بوجود اتفاق منصوص عليه في عقد الوكالة.<sup>12</sup>

**المطلب الثاني: أهم مميزات دعوى المسؤولية عن التصادم البحري**  
يبرز هذا المطلب أولا أهم خاصية لدعوى التعويض عن التصادم البحري، من خلال التطرق في الفرع الأول لخاصية قصر مدة التقادم من جهة، ثم إبراز الأساس القانوني لهذه الدعوى، ومن جهة أخرى، من خلال التأكيد على وجوب خضوعها للمادة 289 من القانون البحري، وهو ما يتم تناوله في فرع ثانٍ.

**الفرع الأول: قصر مدة تقادم دعوى المسؤولية عن التصادم البحري**  
خصّ المشرع المنازعات البحرية بحماية من نوع خاص، بأن جعل مهلة رفع الدعوى لا تتعدى السنتين، حرصا على إنهاء الخصومة في ظرف زمني قصير.

---

<sup>11</sup>Louis Thiébaud, Louis Thiébaud, Op cit, p 237.

<sup>12</sup>. انظر المادتين 610 و611 من القانون البحري الجزائري، اللتين تتصان على النشاطات الموكلة لوكيل السفينة.

وهذا التميّز الذي تختص به قواعد القانون البحري يتمثل في قصر المدة المسموح بها لرفع الدعاوى، المتناسبة مع خصوصية الأضرار المستوجبة التعويض، محل المطالبة القضائية، وطبيعة البيئة البحرية. وهو ما تحاول النصوص المنظّمة للنقل البحري، سواء كانت قوانين داخلية أو اتفاقيات دولية، ترسيخه، بغية تحقيق توازن بين كفتي مصالح مختلف الأطراف.

ونسوق، كمثال، نزاعاً حول دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة، يعكس ترسيخ مبدأ سرعة إنهاء المنازعات التي تنشأ من تنفيذ عقد النقل البحري، التي أخضعها المشرع لتقادم قصير مدته سنة، وهو ما يسمى بالتقادم الحولي<sup>13</sup>، بموجب المادة 743 من القانون البحري، مع إمكانية تمديد المدة إلى عامين، باتفاق الأطراف بعد وقوع الحادث. وأخضع، بمقتضى الفقرة الأولى من المادة 289 من القانون البحري، دعوى التعويض عن الأضرار، الحاصلة من جزاء التصادم، لتقادم مدته عامين، تسري ابتداء من تاريخ وقوع الحادث، عكس مدد التقادم في الدعاوى الخاضعة لقواعد القانون العام والتي تفوق بكثير الأجل الواردة في القانون البحري.

**الفرع الثاني: الأساس القانوني لدعوى المسؤولية عن التصادم البحري**  
عابت الطاعنة "مؤسسة ميناء الجزائر" على قضاة الموضوع، حكمهم بتقادم الدعوى على أساس المادة 289 من القانون البحري، مدّعية، عن

<sup>13</sup>. المستشار قريني أحمد، المنازعات القضائية في مجال النقل البحري، محاضرة أُلقيت في اليوم الدراسي، المنعقد بمقر المحكمة العليا، يوم 2003/12/02، حول القانون البحري والتحويلات الاقتصادية.

خطأ، أن هذا النص القانوني يخص تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري والسفينة عن الأضرار التي تصيب البضاعة.

وأمام هذا الادعاء الخاطيء، فإنه من الضروري، التنبيه من جهة إلى عدم الخلط بين المواد التي تحكم الأضرار اللاحقة بالبضاعة، وهي الواردة في الفصل الأول من الباب الثالث المعنون بـ "نقل البضائع"، وهي المادة 743 والتي تنقرر فيها مسؤولية الناقل البحري، وبين المواد التي تحكم الأضرار الناجمة عن الاصطدام، وهي الواردة في الفقرة الثالثة بعنوان: دعاوى التعويض عن الأضرار-الاختصاص المدني-المدرجة في القسم الأول " تصادم السفن في البحار" من الفصل الرابع، المسمى "الحوادث البحرية".

ومن جهة أخرى، وانطلاقاً من المبدأ القانوني الخاص يقيد العام، فإنه لا مجال لإخضاع النزاعات البحرية لقواعد القانون المدني، ويعتبر تطبيق القواعد العامة على نزاع بحري أمراً مخالفاً للقانون، حيث عالجت المحكمة العليا هذه النقطة القانونية، بخصوص المطالبة بتطبيق قواعد القانون العام، على مسألة المطالبة بخضوع تقادم أجرة النقل البحري للمادة 308 من القانون المدني كما يأتي: " وحيث إنه لا يمكن في آن واحد تطبيق قواعد القانون البحري على العقد المبرم بين الطرفين وقواعد القانون المدني، فيما يخص تقادم الدعاوى المنجزة عنه، وبخاصة أن القانون البحري أورد قواعد لتقادم الدعوى تتلاءم وطبيعة النشاط الذي ينظمه، وعليه، فإن القرار المطعون فيه وبتطبيقه المادة 648 من القانون البحري التي أثير تطبيقها من طرف المطعون ضده يكون قد طبق القانون تطبيقاً سليماً،... " 14

---

<sup>14</sup> قرار المحكمة العليا رقم 390664 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2007/02/07 (غير منشور)

## خاتمة:

استفاد القضاء، في كافة مراحلها، عبر المسائل القانونية المفصول فيها، في التوضيح عبر الردّ على ادعاءات مؤسسة الميناء (الطاعنة)، من خلال تكييف الفعل المنشئ للمسؤولية المدنية والمستوجب التعويض وانطباق المادة 289 وما يليها من القانون البحري عليه، ناهيك عن أن هذه المواد لا تفرق بين دعاوى التعويض التي قد ترفع على الأطراف المتسببين في الضرر.

كانت الغاية من التعليق على قرار الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، الغوص في بعض المواضيع التي تخص المجال البحري ذا النظام القانوني المتشعب والمعقد، استنتجت منه عدة نقاط قانونية، هي عبارة عن خلاصة للموضوع المفصول فيه، وهي كما يلي:

### النتائج:

1. لم يفرّق القانون البحري بين مختلف الأشخاص المسؤولين عن حوادث تصادم السفن، ولم يفرد لمجهز السفينة نظاماً قانونياً خاصاً به.
2. تقود النتيجة الأولى إلى تأكيد خاصية المرونة التي يمتاز بها التشريع البحري، حيث سهّل المشرّع، من جهة، للطرف المتضرر اللجوء إلى القضاء، بمنحه الاختيار في رفع دعواه على المالك أو المجهز أو الريان، تسهيلاً له.
3. إمعاناً في التيسير، جُعِل الريان، وهو قائد السفينة، نائباً قانونياً، أي ممثلاً بقوة القانون، للحاجة إلى السرعة في التقاضي، وباعتباره الشخص الملازم للسفينة، كونه قائدها، الأمر الذي يمكّن الجميع من معرفته وحتى لا يتحمل المتضرر عناء البحث عن المالك أو (المجهز) الذي قد يستمر وقتاً، تتعطل فيه الإجراءات وتضيع بسببه الحقوق وتتفاقم

الأضرار وما ينجر عن هذا من فوات الكسب (في حالة تعطل السفينة أو عدم قابلية الرصيف لتأدية وظيفته، مما ينعكس سلباً على النشاط المينائي)،

4. لا يخلو رسو السفن، في أغلب الأوقات، من حوادث الارتطام بأرصفت الموانئ، تؤدي إلى إلحاق أضرار بها، وهي ما عليه من كثرة وقوعها، تلجأ المؤسسة المينائية إلى رفع دعاوى على السفن للحصول على التعويض الجابر للضرر.

وبما أن الارتطام بالرصيف من طرف السفن من الحوادث الشائعة والمتكررة، فإن الحل لتجنبه والإسراع في فض النزاع، لا يكون من وجهة نظري إلا بما يأتي:

#### الاقتراحات:

يتطلب الحد أو التقليل من ظاهرة الاصطدام بالرصيف من طرف السفن نوعين من الاقتراحات، النوع الأول منها وقائي، إذ يجب:

1. تهيئة الموانئ، من حيث المساحة الملائمة لاستقبال السفن.
2. توظيف وكلاء سفن ومرشدين ذوي كفاءة، يكون من مهماتهم التكفل بإرشاد السفن والإشراف على سلامة رسوها في الميناء.
3. عدم السماح بالمكوث المطول للسفن، بدون مبرر قانوني، منعا للاكتظاظ، مع توفير حيز بعيد عن منطقة النشاط المينائي، في حال تطلب الأمر حجزها بمسوخ قانوني.

أما النوع الثاني، فعلاجي، ويتعين بمقتضاه:

1. إخراج هذا النوع من الحوادث من دائرة المحاكم، لا اختصار وحصر مدى النزاع.

2. إنشاء مكتب أو لجنة تقنية بحتة على مستوى كل ميناء، تهتم بتعيين الخبراء البحريين والمهندسين لتقدير الأضرار وإلزام الطرف المتسبب مباشرة في دفع التعويض، تجنباً للجوء إلى القضاء.

#### قائمة المصادر والمراجع:

#### أولاً / قائمة المصادر:

##### أ- الاتفاقيات:

1. الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مجال التصادم، الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 ماي 1952، المنضمة إليها الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، بموجب المرسوم رقم 64-172، (منشور في الجريدة الرسمية عدد 55 لسنة 1964، في النسخة المحررة باللغة الفرنسية).
2. الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاكي البواخر البحرية، المبرمة في بروكسل في 10 أكتوبر 1957، التي شاركت فيها الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، بموجب المرسوم رقم 64-174، منشور في الجريدة الرسمية، عدد 13 لسنة 1964.

3. نظام الوقاية من حدوث المصادمات في البحر، المنصوص عليه في المرسوم رقم 66-331، منشور في الجريدة الرسمية، عدد 103 لسنة 1966.

##### ب- النصوص القانونية

- 1- أمر رقم 76-80، الصادر بتاريخ 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 29، لسنة 1977، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977.
- 2- مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري.

#### ثانياً / قائمة المراجع:

##### أ- الكتب:

- 1- محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- 2- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1990.

3- هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن في ضوء المبادئ العامة وأحكام معاهدة بروكسل لعام 1910، منشأة المعارف، الإسكندرية.

**ب- الاجتهاد القضائي:**

1- قرار الغرفة التجارية والبحرية بالمحكمة العليا رقم 65.920 بتاريخ 1990/06/11، منشور في العدد الثاني لسنة 1991 من المجلة القضائية.

2- قرار الغرفة التجارية والبحرية بالمحكمة العليا رقم 390664 بتاريخ 2007/02/07، (غير منشور).

**ج- المداخلات في الملتقيات والندوات:**

1- المرحوم المستشار أحمد قريني، "المنازعات القضائية في مجال النقل البحري"، محاضرة أقيمت في اليوم الدراسي حول القانون البحري والتحويلات الاقتصادية، المنعقد بمقر المحكمة العليا، يوم 2003/12/02.

**المراجع باللغة الأجنبية:**

Louis Thiébaud, Traité théorique et pratique de l'abordage maritime, librairie de la société du recueil G<sup>al</sup> des lois et des arrêts, Ancienne Maison L. Larose, et Forcel, Paris, 1903.