

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

كلية الحقوق

جامعة وهران



التوحيد في أحكام التصادم البحري  
دراسة في القانون الدولي الخاص

مذكرة لنيل لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري

تحت إشراف: د. فاطمة بوخاتمي

ومن إعداد الطالب: زيان عبد القادر

أعضاء لجنة المناقشة

الدكتور مروان محمد	رئيسا:
الدكتورة بوخاتمي فاطمة	مشرفا:
الدكتور فاصلة عبد اللطيف	مناقشا:
الدكتورة زعنون فتيحة	مناقشا:

السنة الجامعية: 2010/2009

# الخاتمة

---

## خاتمة

لقد تناول فقه منهج التوحيد دراسة مشكلة التنازع القوانين تناول كذلك بالمقابل تنازع الاختصاص القضائي على أنهما يعتمدان منهجا تقليديا، وبالمقابل فهو يهدف للتوصل تدريجيا لإحلال تطبيق القواعد الموضوعية ومنها ذات الأصل الدولي، نعني تلك التي تحملها المعاهدات أو التي يقدمها القضاء والتحكيم الدولي، فكانت كل من معاهدة بروكسل 1910 الخاصة بتوحيد أحكام التصادم البحري، وكذا معاهدة بروكسل 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري.

وهذا التكامل أضيف إليه التعامل على المستوى الدولي بخصوص مسائل القانون الدولي الخاص، لأن الظاهر عمليا أن أغلب اهتمامات الفقه والمشرعين على المستوى الوطني، كذلك اللجان الدولية التي تعمل على تطوير القانون الدولي تهتم فقط بمسألة تنازع القوانين دون إتباعها للاهتمام بمسائل الاختصاص القضائي الدولي القليلة جدا، إلا أن جهودا لا يستهان بها تسعى نحو قانون دولي للدول في ظل التطور الدولي على كافة المستويات، جعل العالم قرية واحدة فكانت من بين مظاهر التكامل في القانون الدولي الخاص بالتحديد أحكام العقود الدولية، وكذلك أحكام التصادم البحري والتي بينا جانبا كبيرا منها في هذا البحث.

وبالنسبة لمراحل التاريخية لتطور أحكام التصادم البحري، هي مراحل ارتبطت ارتباطا وثيقا بتطور القانون البحري الذي بدا دوليا من خلال الأعراف التي كانت تتداول بين المتعاملين في البحر، لولا المناهج الإقليمية التي عرف بها القانون الدولي الخاص والتي ألفت ضلالها على القانون البحري، فظهرت عدة ضوابط لمسائل المسؤولية في البحر، لكن اهتمام الفقه الدولي ومنهم أنصار منهج التوحيد كان أقوى، فشددوا بضرورة العودة بالقانون البحري إلى أصله الدولي العالمي.

وبالمقابل فإن النزعة الإقليمية ألفت ضلالها على البعد الفقهي لمسائل المسؤولية التقصيرية للتصادم البحري في ظل منهج التنازع، أفرزت حلولاً رأها أنصار منهج التوحيد في القانون البحري نسبة لاتخدم المعاملات التجارية، ولااستمرارية الاستثمار في الثروة البحرية ولاتخدم تطور القانون. وكما أفرزت هذه النزعة الإقليمية انغلاقاً أكثر على إمكانية إيجاد حلول مباشرة لمسائل التصادم البحري، سواء في المياه الإقليمية أوفي أعالي البحار أبرز هذه المشاكل تظهر في حالة التصادم البحري بين سفن أجنبية لايعرف فيها المتسبب في الحادثة، أي ما يعرف بالتصادم المشكوك فيه أوالمشتبه فيه، وكذلك التصادم الذي قد يلتبس بحدوثه ما يعرف بالقوة القاهرة في مياه إقليمية لدولة ما أجنبية عن السفن المتصادمة.

ويظهر التنازع بين ضوابط قوانين هذه الدول، سواء ضابط محل وقوع الفعل الضار أوالاعتماد على قواعد قانون القاضي، أوالضابط الأكثر ارتباطا بأطراف النزاع، أوضابط قانون العلم للسفينة الصادمة أوالمصدومة، كل هذه الحلول هي نابعة من نزعة إقليمية داخلية لمختلف الدول، التي

## خاتمة

تسعى للحفاظ على مصالح المتعاملين الذين ينتمون لها محتجين في غالب الحال بمسألة النظام العام الداخلي.

وفكرة النظام العام الداخلي وإن كان تشتد في مسائل القانون القضائي، والتي تعتبر أحكامه وطنية الأصل على عكس القواعد التي تحكم موضوع النزاع، إلا أن هذا لم يكن بعائق لمنهج التوحيد لأن بالأساس قواعد القانون القضائي الداخلية موضوعية ومادية قد تتشابه في أغلب الدول.

وهذه الفكرة ساهمت باستنباط قواعد القانون القضائي ذات التعامل والبعد الدولي، التي نبعت من الضوابط القضائية الوطنية، فلم تكن هناك نظريات تعقد من مسألة إيجاد حلول قضائية للنزاع القضائي بين الدول المرتبطة بالنزاع، خصوصا في المسائل التي يتفق عليها الأطراف بعقد اتفاق سابق أو لاحق بإحالة النزاع لمحكمة دولة معينة حتى ولو لم تكن طرفا فيه، أو بإحالة النزاع إلى محكم أو نظام للتحكيم، الذي يعتبر من المناهج التي طورت فكرة النظام العام وأصبح ذو مدلول مزدوج إلى النظام العام الدولي وأسهم في تطور منهج القواعد الموضوعية.

وهذا التعاون القضائي الذي فرضته معاهدة بروكسل 1952 بإتمام الحلول الخاصة بالاختصاص القضائي الدولي، هي قواعد تساهم في القضاء على منهج التنازع. ولكن دون المبالغة بالدراسة لتأكيد أي يقين قانوني مطلق بوجود حل نهائي لأية منازعة رغم وجود القواعد الموضوعية المعنية، وذلك نظرا لارتباط الحالة بعدة أمور أخرى منها طريقة قيام القاضي أو المحكم بتفسير القواعد المعنية.

ومن خلال ما تعرضت له بالتحليل ولو بالقدر الموجز بجدد القول أنه يبقى مجال التنازع مفتوحا، لأن الحلول التي وضعت تنحصر فيما بين الدول التي صادقت على معاهدي بروكسل، ويبقى موجودا مع الدول التي لم تصادق.

أيضا كثيرا ما نلجأ إلى التنازع عند تفسير أحكام المعاهدة، وقد لاحظ ذلك الفقيه الفرنسي Lescot وقال- بحق- إن التوحيد التشريعي يستوجب بالضرورة توحيدا في التفسير. فهل هذا ممكن مع تعدد اللغات والفلسفات والتفكير.

# الفهرس

---

## الفهرس مقدمة

### فصل تمهيدى لمحة تاريخية لتطور الأحكام الموحدة الخاصة بالتصادم البحري

- الفصل التمهيدي: لمحة تاريخية لتطور الأحكام الموحدة الخاصة بالتصادم البحري.....ص1
- العصر القديم: ..... 08
- العصر الوسيط..... 08
- العصر الحديث..... 11
- بالنسبة للتشريع البحري الجزائر ..... 13
- \*مرحلة الاستعمار ..... 13
- \* مرحلة الاستقلال ..... 14
- التشريعات البحرية العربية..... 11
- التوحيد مبدأ في أحكام القانون البحري ..... 18
- أصل أحكام التصادم البحري الموحدة..... 18

### الفصل الأول: الأحكام الموضوعية للتصادم البحري الموحدة في ظل منهج تنازع القوانين

- المبحث الأول: الأسس الخاصة بتوحيد أحكام التصادم البحر..... 23
- (في ظل معاهدتي بروكسل "1910و1952" والقانون البحري الجزائري)
- المطلب الأول: المفهوم الموحد للتصادم البحري..... 23
- الفرع الأول: التوحيد في تعريف التصادم البحري..... 23
- أولاً: توحيد معنى التصادم..... 23
- 1-المعنى اللغوي..... 24
- 2-معنى الاصطلاح القانوني للتصادم..... 24
- ثانياً: توحيد صور التصادم في التشريع البحري الجزائري والمعاهدة..... 27
- 1-الصورة الأولى: التصادم المادي..... 27

- 28.....-2- الصورة الثانية: التصادم الحكمي.....
- 29.....الفرع الثاني: التوحيد في شروط التصادم البحري.....
- 30.....أولاً: أن يكون هناك تصادم.....
- 31.....ثانياً: يتعلق التصادم بسفينة بحري.....
- 32.....I. السفن البحرية التي يطبق عليها النظام القانوني للتصادم.....
- 36.....II. السفن التي لا تنطبق عليها أحكام التصادم البحري الموحد.....
- 36.....1. النظام الجزائري الخاص بسفن الدولة والسفن الحربية.....
- 38.....2. على المستوى الدولي.....
- 40.....ثالثاً: أن يحصل التصادم بين منشأتين.....
- 41.....المطلب الثاني: أحكام المسؤولية الموحدة الخاصة بالتصادم البحري.....
- 41.....الفرع الأول: أساس قيام المسؤولية المترتبة على التصادم البحري.....
- 42.....أولاً: قيام المسؤولية على أساس الخطأ.....
- 42.....I. التصادم الناشئ بخطأ فردي.....
- 46.....II. التصادم الناشئ بخطأ مشترك.....
- 47.....ثانياً: قيام المسؤولية على أساس الخطأ المفترض.....
- 47.....I. التصادم الناشئ عن القوة القاهرة.....
- 50.....II. التصادم المشكوك فيه.....
- الفرع الثاني: أساس تقدير التعويض والضرر، ونطاق تطبيق قواعد
- 51.....منع المصادمات وصور الخطأ فيها.....
- 51.....أولاً: أساس تقدير التعويض وتقدير الضرر في التصادم البحري.....
- 51.....I. القواعد العامة لتقدير التعويض،.....
- 51.....1. قاعدة التقدير المباشر.....
- 52.....2. الظروف الملايئة.....
- 53.....II. تقدير قيمة الأضرار في حوادث التصادم البحري.....
- 54.....1. الهلاك الكلي.....
- 54.....2. التلفيات.....

3. الأضرار بالبضائع والأشخاص.....55
- ثانيا: نطاق تطبيق قواعد منع المصادمات في البحار لسنة 1972 وصور الخطأ فيها.....56
- I. نطاق تطبيق قواعد منع التصادم.....56
- II. بعض الصور الأخرى لأخطاء التصادم البحري في قواعد المنع.....57
1. الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد السير.....57
2. خطأ الربان وأعوانه .....58
3. خطأ المرشد .....59
4. خطأ المجهز.....60
- المبحث الثاني: القواعد الموضوعية للتصادم البحري ل1910 كبديل لمنهج التنازع،  
ونطاقها أحكاما وقانونا.....61
- المطلب الأول: القانون المحلي كحل لمنهج التنازع
- والقواعد الموضوعية البديلة.....61
- الفرع الأول: مبدأ تطبيق القانون المحلي.....63
- أولا: صعوبات تطبيق ضابط الإسناد التقليدي للمسؤولية التقصيرية.....64
- أ- أن يقع الفعل المنشئ للالتزام في مكان غير خاضع للسيادة.....64
- ب- تفرق عناصر الواقعة المنشأة للالتزام في عدة أقاليم.....64
- ثانيا: ضابط الإسناد القانون المحلي عند تفرق عناصر المسؤولية في عدة أقاليم.....68
- I. ركن الخطأ كأساس لتحديد القانون المحلي.....70
- II. تحديد القانون المحلي بالنظر لركن الضرر.....73
- الفرع الثاني: القواعد الموضوعية لمعاهدة بروكسل 1910 بديل لمنهج التنازع.....74
- أولا: طبيعة الحلول التي أوجدتها معاهدة بروكسل للموحدة لأحكام التصادم البحري.....75
- أذاتية أحكام التصادم البحري.....75
- ب- دولية أحكام التصادم البحري.....76
- ج- النظام القانوني للقواعد الموضوعية للمعاهدة بروكسل 1910.....77
- ثانيا: معاهدة بروكسل لا تحول دون قيام منهج التنازع.....78



## المطلب الثاني: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل 1910 و القانون

- 80.....الواجب التطبيق على البحار(الإقليمية و العليا)
- 81..... الفرع الأول: نطاق تطبيق معاهد بروكسل 1910
- 81..... أولاً: أحكام المسؤولية التي تدخل في نطاق أحكام التصادم الموحدة.
- 83..... 1. انتماء السفن للدول المتعاهدة.....
- 86..... 2. تطبيق المعاهدة غير مرتبط بالبحر.....
- 86..... 3. وصف السفن المتصادمة.....
- 88 ..... ثانياً: أحكام المسؤولية التي تخرج نطاق أحكام التصادم الموحدة.
- 89..... أ. تحديد المسؤولية لمالك السفينة الصادمة.....
- 91 ..... ب. التعارض بين قواعد المسؤولية التضامنية عن الأضرار.....
- البدنية والقواعد الخاصة بتحديد لمسؤولية ملاك السفن
- 93 ..... ج. تقادم الدعوى الوقف والانقطاع.....
- 93 ..... الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق.....
- أولاً: القانون الواجب التطبيق على المسؤولية المترتبة على التصادم
- 93..... الواقع في المياه الإقليمية.....
- 94..... I. الاتجاه التقليدي للإبقاء على منهج التنازع.....
- 94..... 1. الاتجاه التقليدي للقانون المحلي.....
- 95..... 2. الاتجاه لتطبيق قانون العلم المشترك.....
- 95..... 3. الاتجاه لتطبيق قانون القاضي.....
- 96..... II. الاتجاه الحديث وتطبيق القواعد الموضوعية الموحدة.....
- 97..... ثانياً: القانون الواجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية للتصادم في أعالي البحار.....
- 98..... I. عدم صلاحية تطبيق منهج التنازع مبدئياً.....
- 98 ..... أ. من خلال تطبيق مبدأ القانون المحلي في أعالي البحار.....
- 99 ..... ب. من خلال تطبيق قانون العلم عند تعدد السفن.....
- 99..... III. الاتجاه الغالب بتطبيق قانون القاضي عند تخلف العلم المشترك.....
- 101 ..... IV. عودة منهج التنازع لاعتبارات الضرورة من خلال تطبيق قانون القاضي.....

- تمهيد.....105
- المبحث الأول: تحديد ضوابط الاختصاص القضائي المدني الموحدة ذات البعد الدولي.....108.
- المطلب الأول: مسار دعوى التعويض عن المسؤولية التقصيرية للتصادم البحري.....108.
- الفرع الأول: صور دعوى تعويض في التصادم.....108.
- أولاً: دعوى التعويض عن التصادم القهري والتصادم المشكوك فيه.....109
- ثانياً: دعوى التعويض للتصادم ذي الخطأ المشترك.....109.
- (1) المسؤولية غير التضامنية في حالة الأضرار اللاحقة بالأموال.....110.
- (2) المسؤولية التضامنية في حالة الأضرار اللاحقة بالأشخاص.....110.
- ثالثاً: دعوى التعويض في حالة التصادم لخطأ معين من إحدى السفن.....111.
- الفرع الثاني: الاختصاص المدني والجزائي للتصادم البحري.....112
- أولاً: أثر الدعوى الجزائية في التصادم البحري على سير الدعوى المدنية.....112
- ثانياً: حجية الأحكام الجزائية:.....113
- المطلب الثاني: ضوابط الاختصاص القضائي الجزائي ذات البعد الدولي.....114.
- أولاً: ضابط جنسية المدعى عليه.....115.
- ثانياً: ضابط موطن المدعى عليه.....116.
- ثالثاً: ضابط محل صدور الالتزام، أو التنفيذ.....117.
- رابعاً: ضابط موضوع الدعوى (موقع المال).....117
- خامساً: ضابط الامتداد القضائي الإرادي للاختصاص القضائي الدولي.....118.
- سادساً: ضابط الاختصاص القضائي المبني على حسن سير العدالة.....118.
- المطلب الثالث: قواعد الاختصاص المدني الموحدة للتصادم البحري لمعاهدة بروكسل 1952.....119.
- أولاً: الاختصاص القائم على ارتباط أطراف النزاع بالإقليم.....120.
- أ. الاختصاص القائم على الجنسية.....121.
- ب. الاختصاص القائم على موطن المدعى عليه.....123.
- ت. الاختصاص القائم على ضابط محل الالتزام.....126.
- ثانياً: الاختصاص القائم على موضوع الدعوى (الحجز).....129.

- 131.....ثالثًا: الاختصاص القضائي القائم على فكرة الخضوع الإرادي.
- 134.....رابعًا: الاختصاص القائم على اعتبار حسن سير العدالة.
- 134.....المبحث الثاني: نطاق تطبيق أحكام الاختصاص المدني الموحدة لمعاهدة بروكسل 1952.....
- 135 .....المطلب الأول: شروط انعقاد الاختصاص، واستبعاده.
- 135.....الفرع الأول: شروط انعقاد الاختصاص.
- 135.....أولًا: الاختصاص الإقليمي على النطاق الداخلي.
- 136.....أ. الاختصاص بنظر نزاع بين سفن جزائرية.
- 136.....ب. الاختصاص بنظر النزاع القائم بين سفينة جزائرية و سفينة دولة غير متعاقدة.
- 137.....ت. الاختصاص بالنظر إلى مكان الحجز، و وجود كفيل.
- 138 .....ثانيًا: الاختصاص على النطاق الدولي العام.
- 138 .....الفرع الثاني: استبعاد الاختصاص.
- 139 .....المطلب الثاني: المحاكم المختصة، وتنفيذ الحكم الأجنبي.
- 141.....الفرع الأول: المحاكم المختصة.
- 141.....الفرع الثاني: تنفيذ الحكم الأجنبي.
- أولًا: المراد بالحكم الأجنبي
- 143 .....الشروط الأخرى لتنفيذ السندات القضائية الأجنبية.
- 143.....أ- نظام المراجعة في الأمر 154/66 المتضمن ق.إم الملغى.
- 144.....ب- نظام المراقبة في القانون 09/08 ق.إم و الإدارية الجديد.
- 145.....ثالثًا: الإجراءات الخاصة بالتنفيذ و ضمان التنفيذ.
- 145.....I. الإجراءات.
- 146.....II. ضمانات التنفيذ.
- الفرع الثالث: مدى تطابق القواعد الموضوعية لمعاهدي بروكسل 1910 و 1952
- 146 .....للاختصاص المدني للتصادم البحري، مع بعض أحكام المرتبطة.
- 147 .....أولًا: معاهدي بروكسل 1910 و 1952، والقانون الوطني.
- ثانيًا: معاهدي بروكسل 1910/1952 وأحكام الحجز لمعاهدة بروكسل
- 148 .....للحجز على السفن 1952.
- ثالثًا: معاهدي بروكسل (1952/1910) والالتزام بالإنقاذ لمعاهدة
- 149 .....بروكسل 1910 للإنقاذ البحري في حالة التصادم.
- رابعًا: معاهدة بروكسل (1910 و 1952) وقواعد المنع للمصادمات البحرية
- 151.....لسنة 1972.
- 154.....المطلب الثالث: التحكيم بالمنازعة البحرية الخاصة بالتصادم.
- 154.....فرع الأول: ضرورة تحديد اتفاقية التحكيم.

154.....	أولاً: اتفاق التحكيم.....
155.....	1. جوازية اللجوء للتحكيم.....
155.....	2. دولية التحكيم.....
157.....	ثانياً: ضرورة العهدة بالمنازعة إلى محكمة التحكيم .....
158.....	ثالثاً: مبدأ عدم اختصاص المحاكم الوطنية بالمنازعات المتفق.....
	بشأنها على التحكيم
160.....	الفرع الثاني: قدرت المحكم على استبعاد منهج التنازع.....
160.....	أولاً: من خلال القانون الواجب التطبيق على الموضوع.....
161.....	ثانياً: من خلال القانون الواجب التطبيق على الإجراءات التحكيمية.....
162.....	الفرع الثالث: آثار حكم التحكيم.....
163.....	أولاً: الاعتراف والتنفيذ .....
164.....	ثانياً: المحكمة المختصة.....
164.....	ثالثاً: الطعن في الحكم التحكيمي .....
167.....	الخاتمة .....
170.....	الملاحق.....
186.....	المراجع.....
194.....	الفهرس.....

الفصل الأول:  
أحكام التصادم البحري الموحدة  
على ضوء تنازع القوانين

---

لما كان من الضروري التعرض للمحة تاريخية لموضوع الدراسة والخاص بالتصادم البحري، فإن ذلك يمهّد أكثر إلى معرفة مصادره التشريعية العرفية كانت أوالوضعية، وهو من الضروري في دراسات القانون الدولي الخاص وخصوصا عند التعرض لمنهج تنازع القوانين، نتعرض بالمقابل إلى المبادئ الأساسية والقواعد الخاصة بالموضوع، والتي من خلالها نحدد مفهومه والشروط التي يقوم عليها حتى ننف على طبيعة قواعده القانونية المباشرة كانت أوجير مباشرة، وضوابطه التي تؤدي إلى تحديد القواعد الواجبة التطبيق إن كان منهج تنازع القوانين أومنهجاً آخر، ولذلك نتعرض للموضوع من خلال مايلي:

### المبحث الأول: الأسس الخاصة بتوحيد أحكام التصادم البحري

(في ظل معاهدي بروكسل "1910 و1952" والقانون البحري الجزائري)

يتضمن التعرف على الأسس الخاصة بتوحيد التصادم البحري ضرورة التطرق إلى مفهومه التصادم البحري في المطلب الأول، ومن خلال المطلب الثاني يمكن إظهارها في أهم أحكام المسؤولية الموحدة في المسؤولية التقصيرية للتصادم البحري في مايلي:

#### المطلب الأول: المفهوم الموحد للتصادم البحري

ولفهم التوحيد الحاصل في مفهوم التصادم البحري، ارتأيت بيان التعريف والشروط الموحدة التي وصل إليها الفقه والتشريع الدولي لوضعي معاهدي بروكسل لتوحيد أحكام التصادم لسنة 1952 ومعاهدة بروكسل لتوحيد بعض أحكام الاختصاص المدني لسنة 1952 من خلال الفرعين التاليين:

#### الفرع الأول: التوحيد في تعريف التصادم البحري

إن وضع تعريف جامع ومانع من المسائل الصعبة التي في الغالب ما يتجنبها الفقه، والتي يترك غالبها للمشرع الذي قد يضع تعريفاً مبنياً على شروط، ومن ذلك ما حصل في وضع تعريف للتصادم البحري الذي ظهر فيه معنى جديداً أكد هذه الحقيقة، وذلك لما قد يستجد من ظروف جديدة تتعلق بالموضوع، ووضع تعريف موحد للتصادم البحري كان من بينها ونبين ذلك فيما يلي:

#### أولاً: توحيد معنى التصادم

تختلف التعارف باختلاف المعاني، بين المعنى اللغوي والمعنى القانوني والذان يختلفان بحسب التوظيف ونبين هذا الاختلاف من خلال التالي:

## المعنى اللغوي:

كلمة تصادم<sup>1</sup> جاءت من الفعل صدم أو صدمه بصدمة أي دفعه، وضربه بجسده، صادمه مصادمة أي ضربه، الصدم مصدره وأصله ضرب الشيء الصلب بمثله، ويستفاد من هذا التعريف اللغوي أن التصادم في اللغة العربية، هو التضارب والاحتكاك بين الأجسام، إلا أن المعنى الوحيد هو " الاحتكاك المادي".

وفي اللغة الفرنسية: هناك كلمتين يقصد بها التصادم: *abordage et collision*.<sup>2</sup>

والكلمة الثانية هي *collision* نفسها في اللغة الانجليزية. وتعني إحتكاك بين جسمين.

« Un choc de deux corps qui se rencontrent, verbe .impacte. Collision entre deux voitures, entre en collision, heurter, lutte, combat»<sup>3</sup>

« On emploie encore pour désigner, un combat sur mer, l'action d'un vaisseau ennemi pour l'accroche, s'en saisir ou le faire couler».<sup>4</sup>

ويتضح لنا أيضا من خلال هذه المعاني باللغة الفرنسية أن للتصادم البحري عدة دلالات، إلا أن العامل الوحيد والمشارك مع معناه في اللغة العربية كونه "مادي" أي ناتج عن تصادم مادي بين جسمين، أو احتكاك مادي فعلي ولا مجال هناك للصورة الحكيمة. ولكن هل الأمر على نفس الصورة في المجال القانوني؟

## I. معنى التصادم البحري في الاصطلاح القانوني:

لقد نظم المشرع الجزائري أحكام التصادم البحري في الفصل الرابع من المادة 273 إلى المادة 298 ولم يحتوي الأمر 80/76 المعدل والمتمم بالقانون: 05/98 المتضمن القانون البحري تعريفا للتصادم البحري، فقد نص على التصادم البحري بصفة عامة في مادتين أساسيتين من خلال صورته فذكرت المادة 273 منه أنه: "يعد تصادم سفن في البحر كل ارتطام أو اصطدام"، وهو بذلك التصادم الذي يقع بين السفن أو سفينة وبواخر الملاحة الداخلية دون اعتبار للمياه، وفي المادة الثانية 274 تنص على أنه: "يشبه جميع الآليات العائمة حسب الحالات، إما بسفن البحر وإما ببواخر الملاحة الداخلية وذلك لتطبيق المادة السابقة".

<sup>1</sup>- بطرس البستان. محيط المحيط، قاموس مطول للغة العربية، مكتبة لبنان - بيروت 1983 ص504.

<sup>2</sup> \*Action donné d'un navire à un autre, monter à l'abordage.

\*Collision accidentelle entre deux navires.

\*Action d'atteindre un rivage, d'aborder » - Biblio rom Larousse 1999.

<sup>3</sup> -PAUL Robert, LE Micro Robert, sans date.

<sup>4</sup> -M.Sibille, jurisprudence et doctrine en matière d'abordage, commentaire pratique des articles 405, 435,436 de code commerce, imprimerie de Vincent Forest, Nantes 1853 chapitre I p01.

ويشبه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذه الفصل، كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة، أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية.

وتشبه كذلك بتصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى، وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة، أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة."

ويتضح من نص المادة 274 وما قبلها أن التصادم البحري قد يكون بفعل احتكاك مادي أو بدونه أي شبيه بالأول، إن هذه الصورة الجديدة لم تكن إلا وليدة ظروف جديدة ارتبطت بالتطور التقني للسفن وقوتها الحركية، أثناء المناورات داخل الموانئ، والأماكن المغلقة، والتي قد تأذي السفن الصغيرة وبواخر الملاحة الداخلية.

وفي التشريع الفرنسي كان التصادم البحري ينظم في قانون التجارة الذي اتبع أحكام الأمر 1681 قبل تعديله في المادة 407 والمعدلة أولا في 1891، ثم في 1897 وذلك حول نقاط مفصلة، والتي أعاد النظر فيه بموجب قانون 15 جويلية 1915.<sup>1</sup>

أما القانون الفرنسي قبل 1915 لم يعطي تعريفا للتصادم البحري، وقد نظمته بصفة عامة في المادة 407 تحت باب الحوادث البحرية، وكذلك القانون المصري الملغى لسنة 1883، والذي نظم التصادم البحري في المواد: 175، 274، 242 وأخذ ببيان أنواع التصادم البحري وأحكام المسؤولية فيه، وهي أحكام خاصة بتسوية الأضرار التي تصيب السفن المتصادمة دون ما عليها من بضائع وأشخاص، وذلك بتطبيق القواعد العامة في المسؤولية.<sup>2</sup> إذ لا المادة 407 قبل تعديلها ولا المادة 242 قانون بحري مصري الملغى لم تحدد المعنى المقصود من التصادم البحري، والتزموا الصمت فانقسم الفقه إلى قسمين:

فالفريق الأول: يرى أن التصادم البحري هو ارتطام مادي يقع في البحر،<sup>3</sup> وفي تعريف آخر للأستاذ روديير وهو تعريف مرتبط بخصوصية المسؤولية:<sup>4</sup>

" التصادم البحري هو حادث مادي يعطي بمكانة لتنظيم خاص لمسؤولية المجهز. " ويكون هذا التصادم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب الملاحة الداخلية وهذا يعني وقوع ارتطام مادي مباشر بين منشأتين عائمتين، إحداهما على الأقل سفينة.

<sup>1</sup> - R. RODIERE, droit maritime, op.cit, p 366.

<sup>2</sup> - د. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ط 2003.

<sup>3</sup> - د. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق ص 26.

<sup>4</sup> - « L'abordage, est un fait matériel, qui donne lieu a une réglementation particulière, de la responsabilité de l'armateur » RODIERE. Op.cit p365.



وإن الأخذ بالتعريف الضيق لا يلغي بعض الإشكالات، ففي القانون الفرنسي القديم والتشريع الجزائري كان يسري تبعه، والقانون المصري الملغى يلزم أن يحدث تلامس بين جسمي العائمتين، فلا يكفي أن تصاب السفينة بضرر بسبب مرور سفينة أخرى بجوارها، حركت الأمواج تحريكا شديدا دون أن يحدث بين العائمتين ارتطام مادي، إذ مثل هذا الضرر يخضع لقواعد العامة في القانون المدني.<sup>1</sup>

إلا أن الاتجاهات الفقهية الحديثة التي أصبحت تواكب التطور الناجم عن المشاكل التقنية، والذي ساهم في توسيع معنى التصادم البحري ومن ذلك مخالفة اللوائح التنظيمية الخاصة بالسرعة، والإضاءة أو المناورة مما يسبب أضرارا مادية وبشرية.

ولكن الذي يعاب على هذا الرأي، أنه يحقق الازدواجية في المفهوم للتصادم البحري في نظام قانوني واحد، وبحسب ما إذا كان القانون البحري الداخلي هو الواجب التطبيق أو المعاهدة الدولية، فقد تبنت المنظمة الدولية للقانون البحري أنه في كل المياه وأيضا أبعد من ذلك بالنسبة للبوارج التي تصعد للمياه الداخلية، يجب أن يكون هناك قانون واحد ينظم المصادمات.<sup>2</sup>

ولهذا فقد تم تفادي هذا الازدواج، فالأمر ضروري رغم أنه هناك علاقات بحرية داخلية وأخرى دولية، وفي القانون الفرنسي البحري قال روديير "أن نظام خاصا وموحدا للنزاعات الدولية كان ضروريا، و الذي جاءت به المعاهدة الدولية لبروكسل 23 سبتمبر 1910، وقانوننا الخاص لـ 15 جويلية 1915 عدل المادتين 407 و 436 من القانون التجاري وكل ذلك ليجعله متناغما مع هذه المتغيرات الجديدة."<sup>3</sup>

وكذلك القانون رقم: 67-545 المؤرخ: 07 جويلية 1967 الخاص بحوادث البحر، ومن خلال نص المادة 06 من هذا القانون التي تنص في مضمونها على أنه يكون هناك تصادم حتى ولو لم يكن هناك ارتطام مادي.<sup>4</sup>

ولقد تبني هذا الرأي الاتجاه الثاني فقد عرف التصادم البحري بأنه: "ارتطام يقع في البحر بين سفينتين بحريتين أو أكثر، أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي

<sup>1</sup>-أحمد حسني المرجع السابق ص16.

<sup>2</sup>- أنظر المؤتمر الرسمي للمنظمة الدولية للقانون البحري تبنت رأي اللجنة البحرية الدولية C.M.I هو رأي رئيسها M. Franck "Louis".

<sup>3</sup>- Rodière. Ibid., p 366

<sup>4</sup>-ART 06:«La disposition, qui précèdent sent application a la réglementation... un navire a causé soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes, se trouvant a leur bord, alors même qu'il n'y pas eu abordage ».

يقع فيها التصادم." فالأصل في التصادم أنه ارتطام مادي بين جسمين، ومع ذلك يعتبر القانون الضرر الناتج عن حركة السفينة تصادما بحريا، ولولم يكن هناك ارتطام مادي.<sup>1</sup>

ويلاحظ أن الاتجاه الثاني، قد تأثر بتعريف التصادم كما جاءت به المادة الأولى من معاهدة بروكسل 1910، وكذا نص المادة 04 من معاهدة بروكسل لسنة 1952 الخاصة بالاختصاص المدني، وبذلك وحدت المعنى من التصادم البحري ليمتد إلى التصادم الحكمي، فغالبية الدول مثل فرنسا تبنت في قوانينها الداخلية أحكام المعاهدة الدولية الموحد لأحكام التصادم ببروكسل 1910.<sup>2</sup>

وقد تبنت الجزائر أحكام المعاهدة السابقة الذكر في المادتين: 273 وما يليها قانون بحري جزائري في الأمر: 76-80 المعدل والمتمم بالقانون: 98-05. وكذلك المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الجديد رقم: 08 لسنة 1990، حيث تبنى أحكام اتفاقية بروكسل والتي تعند بصفة المنشأة ولا تعطي أهمية للمياه التي وقع فيها التصادم، سواء كانت مياه البحر أو المياه الداخلية بالإضافة إلى أنه لا يستلزم حصول ارتطام مادي بين المنشآت العائمة لتطبيق أحكام التصادم البحري.<sup>3</sup>

ويتضح من خلال هذا أن هناك صورتين للتصادم البحري، يتوحد فيها التعريف الحديث كذلك يسهل من خلاله توحيد القواعد الموضوعية، التي تحكم موضوع التصادم البحري المادي والتصادم الحكمي.

### ثانيا: توحيد صور التصادم في التشريع البحري الجزائري والمعاهدة

ولقد تحقق اجتهاد الفقه الدولي إلى إيجاد صورتين للتصادم البحري، مما وحد مفهوم التصادم البحري تشريعا وطنيا ودوليا ووحده الأحكام الموضوعية كمنهج جديد.

#### I. الصورة الأولى: التصادم المادي

لقد خلص المشرع الجزائري من خلال المادة 273 بحري جزائري إلا أنه: "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن، وبوآخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي يقع فيها التصادم".

وأخذ المشرع الجزائري بحكم المادة الأولى من معاهدة بروكسل لتوحيد أحكام التصادم لسنة 1910 رغم أنه لم يصادق عليها، إلا أنه قد ضمن أغلب أحكامها في القانون البحري، وإنما يعتبر هذا دليل على القوة والتأثير الذي أصبحت تحدثه القواعد الموضوعية التي أنتجت المعاهدات

<sup>1</sup> - د. محمد فريد العريني، و د. هاني الدويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ط 2000 ص 615.

<sup>2</sup> - Rodière. Ibid. p 366.

<sup>3</sup> - عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 28.

الدولية على التشريعات الوطنية، والتي تدفع المشرع الوطني إلى تبني هذه القواعد لما فيها من ثبات في الأحكام.

ومن خلال المادة 277 بحري جزائري يتضح أن التصادم المادي هو الصورة الأولى والتقليدية لأحكام المسؤولية التقصيرية التي تنشئ عن الخطأ الناتج عن إحدى السفينتين كالخطأ الذي يرتكبه المجهز لعدم تجهيز السفينة بعدتها، أو الخطأ في القيادة الملاحية وعدم مراعاة أنظمة الوقاية وتدابير السلامة المفروضة في الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم.

## II. الصورة الثانية: التصادم الحكمي

تعتبر هذه الصورة الثانية نتاج كفاح الفقه الحديث للقضاء على مسألة كانت تحدث تنازعا بين التشريعات التي تتبنى الصورة الأولى وحدها، وبين التشريع الذي يتبنى المفهوم الحديث الذي يعتمد الصورة المركبة للتصادم البحري.

وأخذ كذلك المشرع الجزائري بالصورة الثانية للتصادم البحري، وربط هذه الصورة بالمخالفات التي تحدث أثناء السير (مخالفة القواعد التقنية للسير في البحر). وهو مخالفة سفينة لأحكام خاصة بقواعد الملاحة البحرية أي قواعد السير في البحر.<sup>1</sup>

وجاءت المادة 274 بالعبرة التالية: "تشبه كذلك بتصادم سفن في البحار، كل خسارة تسببها سفينة... على إثر تنفيذ مناورة في الملاحة، أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أوارتظام بصفة مباشرة"، والمقابلة لنص المادة 13 من معاهدة بروكسل للتصادم 1910 والمادة 04 لمعاهدة بروكسل 1952 للاختصاص المدني والتي تنص: "تسري أحكام المعاهدة ولولم يحدث تصادم على الدعاوى التي ترمي على تعويض الأضرار التي أحدثتها سفينة بأخرى، أو أحدثتها السفينة بأشياء أو بأشخاص فوق ظهرها، وكان ذلك ناشئا عن قيام السفينة بحركة، أو عن إغفالها القيام بحركة أو لعدم مراعاتها اللوائح."

ويتضح من خلال توحيد الأحكام الموضوعية بين التشريع الوطني ومعاهدي بروكسل 1910 و 1952 الخاصة بالاختصاص المدني في التصادم البحري، والذي هو تسهيل لعملية القبول بين المتنازعين وعدم الخوف من مسألة تعيين القانون الواجب التطبيق، وحتى القضاء الفاصل والذي يمكن أن يلجأ إليه الأطراف للمطالبة بالتعويض.

<sup>1</sup> د. محمد فريد العريبي ود. هاني الدويدار، المرجع السابق ص 616.

## الفرع الثاني: التوحيد في شروط التصادم البحري

يؤخذ من نص المادة 273 بحري جزائري أنه يشترط لاعتبار الحادث تصادما بحريا والتي يتوفر فيها ثلاثة سمات:

السمة الأولى: يكفي أن يكون هناك سفينة بحرية.

السمة الثانية: أنه لا يهمل المياه التي يقع فيها التصادم البحري.

السمة الثالثة: أن يحدث تصادم ولو لم يكن هناك ارتطام مادي.

وهذه الأخيرة جاءت بها المادة 274 وهي عبارة عن نص مكمل لحكم المادة 273 وتخص الأضرار التي تلحق السفن والأشياء والأشخاص على ظهر السفن، إلا أن المشرع الجزائري استعمل عبارة "كل خسارة" في حين المشرع المصري يستخدم عبارة: "الأضرار" وذلك في إشارة إلى المسؤولية التقصيرية الناتجة عن نظرية الخطأ، وأما عبارة "خسائر" مستعملة في أحكام الخسائر المشتركة عن نظرية المخاطر.

وبالإضافة إلى عبارة "خسارة" جمع "خسائر"<sup>1</sup>، هو المعنى العام والذي يعني كافة الأضرار، وكل ضياع يحصل للرسالة البحرية، إضافة إلى أن المشرع الفرنسي في المادة 407 الفقرة 06 يستخدم عبارة "les dommages" وكذلك معاهدة بروكسل 1910 في المادة 13 ولذلك فإن مسألة الترجمة من الذرائع التي يمسكها منتقدو منهج القواعد الموضوعية أساسا على المعاهدات الدولية، على أنها تحدث ازدواجية في المعنى والتفسيرات. ففي التشريعات القديمة كانت تعتمد على شرطين أساسيين.<sup>2</sup>

الشرط الأول أن يحدث هناك تصادم والشرط الثاني أن يقع بين سفينتين.

## وإذا فما هو الجديد بالنسبة للتشريعات الحديثة؟

ولقد جاء الشرطان السابقان في التشريع البحري القديم غير كافيين لتحديد مفهوم التصادم البحري وكذلك أحكامه الخاصة، فليس كافيا القول أن يحدث تصادم بين سفينتين، وهذا الحكم يخرج من الموضوع الكثير من الحالات التي يمكن أن تخضع لأحكام التصادم البحري، كأن تصدم سفينة قارب صيد صغير، ليس فقط بسبب تصادم فعلي، فقد يغرق القارب بسبب قوة المناورة أو السرعة

<sup>1</sup> - Définition du mot « avaries » Rodière, Op.cit, p400.

<sup>2</sup> - M. Sibille. Op.cit page 29

Deux conditions sont essentielles dans le sens légal de l'abordage :

\* **il faut qu'il y ait choc.**

\* **Que le choc y ait entre deux navires**

التي تسير بها السفينة دون أن يكون هناك تلامس، ولذلك من بين الشروط الجديدة التي أوجدها الفقه الحديث:

- أن يكون هناك تصادم.
- أن يتعلق التصادم على الأقل بسفينة بحرية.
- أن يحصل التصادم بين منشأتين عائمتين.

أولاً: أن يكون هناك تصادم:

لقد تدرجت التشريعات في تحديد معنى التصادم من المعنى التقليدي المادي إلى التصادم الحكمي، أي حتى ولو لم يقع هناك ارتطام حتى بصورة مباشرة، وذلك كما جاء في التشريع المصري الملغى، ثم التصحيح بالقانون الجديد لسنة 1990.

بالنسبة للمشرع الجزائري تخطى هذا التدرج التاريخي، وما كان من ازدواج فقهي واعتمد مباشرة الاتجاه الحديث في الأمر: 76-80 المعدل والمتمم بالقانون: 98-05 حيث نص في المادة 273 بحري جزائري: "يعد تصادماً في البحار كل ارتطام مادي... لتكتمل المفهوم المادة 274: "ويشبه كذلك تصادم بحري كل خسارة... مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة."

ويعتبر هذا توسع في معنى التصادم البحري نتيجة حتمية، تبررها أسباب تطبيقية تقنية أوجدتها المشاكل المرتبطة بالسرعة والأضرار الناتجة عنها وعن رفع المراسي.

ولقد طبق القضاء الفرنسي أحكام المادة 1384 مدني فرنسي بسبب المفهوم الضيق للتصادم البحري طبقاً لمبدأ مسؤولية الحارس عن الشيء في حالة انتفاء القرائن القانونية كالتصادم بين السفينة المتحركة والسفينة الراسية<sup>1</sup>، وتقابلها المادة 138 مدني جزائري على إعتبار أن مسؤولية حارس الشيء مفترضة ولا يعفى منها المدعى عليه إلا إذا أثبت أن السبب كان أجنبي<sup>2</sup> لإرتكاز الفكرة على أساس الخطأ المفترض.

ويعتبر المجهز مسؤولاً مدنياً عن الخسائر باعتباره حارس الشيء<sup>3</sup>، أما باعتبار المجهز مسؤولاً عن التصادم البحري فإن ذلك يركز على مبدأ مختلف أساسه الخطأ وليس كمبدأ الحراسة، ولذلك تم وضع نظامين مختلفين عندما يكون هناك تلامس أو بانعدامه.

<sup>1</sup> د. أحمد حسني الحوادث، المرجع السابق ص 71.

<sup>2</sup> قرار مؤرخ في 17/03/1982 24192 المجلة القضائية العدد الخاص سنة 1982 ص 140.

<sup>3</sup> المسؤولية لا تقع دائماً على عاتق الحارس القانوني أي المالك بل تنتقل إلى من له سلطة التسيير والتوجيه والرقابة، يدخل في المعنى هذا المستاجر لألة يستعملها لصالحه\* قرار مؤرخ في 01/07/1981 ملف رقم 21313 نشرة القضاة عدد خاص لسنة 1982 ص 12.

والسفينة التي تترك وحدها دون قبطان ودون تثبيتها بالحبال والسواري، وفي أجواء عاصفة قد تحدث أضرار بالرصيف وبالسفن الأخرى، وكان التساؤل كيف يكيف الحادث هنا؟ على أساس الخطأ أم على أساس المسؤولية المفترضة لحارس الشيء.

ولتفادي هذه الازدواجية والصعوبة التي تتولد من تطبيق نظامين مختلفين، قامت معاهدة بروكسل 1910 في المادة 2/6 وقد فضل واضعوها أن يطبقوا أحكام التصادم المادي على الصور القريبة الشبه، وكذلك للإبقاء على خصوصية أحكام القانون البحري بالقول: "ليست هناك قرائن قانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية".

ورغم ذلك فأساس هذا كله ومحل هو السفينة *le navire*، وهذه الكلمة تفترض وجود صورة واحدة و معايير واحدة لهيكل عائمة بحرية، إلا أن هذه الكلمة ذات معنى واسع، وذلك حسب تطبيقات القانون الدولي أو تطبيقات القواعد القانونية الخاصة، ولهذا يجب أن نبين ذلك فيما يلي.

### ثانياً: يتعلق التصادم بسفينة بحرية

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 13 "قانون بحري" تعتبر سفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسائلها الخاصة، وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه الملاحة."

ومن الناحية المنطقية، لا يجب أن يكون هناك أي فرق بين معاهدة بروكسل والتشريع الوطني، وكذلك التشريع الدولي الذي يخضع له الموضوع والتي تطبق عليه قواعد منع التصادم لعام 1972. ولذلك يجب التأكد أن هذه النصوص الثلاثة تشكل مجتمعة قانوناً خاصاً متكاملًا للتصادم البحري، وأول الأسس الخاصة بالقانون هو تحديد بصورة خاصة الموضوع الذي تطبق عليه الأحكام.<sup>1</sup>

ولكن من جانب آخر يجب إدراك الموضوع بصورة جيدة، فأحكام المنع من المصادمات البحرية يعتبر نصاً تقنياً بحتاً، يرتبط بالنصوص التشريعية في المبادئ العامة، التي ستصبح جزءاً من المعاهدات الدولية، والنصوص التشريعية هي التي تضع للمسائل التقنية قوالب قانونية تناسبها، فالأولى توجد أما الثانية تضع لها الوصف، ومن ذلك ليكون هناك تعريف للتصادم البحري سنجد في النص التشريعي وليس في النص التقني.

<sup>1</sup> -Le Clere. Op.cit p 37.

ولقد عرف الفقيه روديير موضوع أو محل التصادم على أن "السفينة هي آلية عائمة مخصصة للملاحة نوعيتها متعلقة بوجهتها، ووجهتها تحدد بنيتها والتي يجب أن تأخذ عدة أشكال وتمكنها من الصمود أمام أخطار البحر وكذلك المناورة في البحر".<sup>1</sup>

ويضيف عن تعريفه للسفينة "لا يمكن أن يقف إلى هذا الحد، وذلك منذ ظهور أنواع جديدة من الآليات العائمة مثل الطائرة المائية ومسطحات التنقيب... وكل اختراع جديد يعتبر تغير يأخذنا إلى البحث حول طبيعتها، وكذلك حول ما إذا كانت هذه الآليات سفن".<sup>2</sup>

ولهذا فإنه يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يخاطر في وضع تعريف للسفينة البحرية، وإنما اكتفى بذكر ضوابط ثلاثة للسفينة في نص المادة 13 قانون بحري حتى يمكن أن تعتبر كذلك، كل عمارة أو آلية عائمة قادرة على التعويم، وأن تقوم بالملاحة البحرية، ثم تتمكن من ذلك بوسائلها الخاصة أو بواسطة قطرها ولها عناصر واتفق في ذلك مع أغلب التشريعات المقارنة وسيأتي شرحها في ما يخص السفن التي يسري عليها النظام القانوني للتصادم.

### I. السفن البحرية التي يطبق عليها النظام القانوني للتصادم

إن نظام المسؤولية المدنية في معاهدة بروكسل للتصادم البحري هو نظام خاص، يختلف عن نظام القانون العام الخاص بحراسة الشيء، ولذلك فإن أحكام التصادم البحري وأحكام القانون البحري لا يسمحان بتطبيق المادة 138 قانون مدني جزائري الخاصة بالحراسة للشيء.

وجاء النص كالتالي: "وفي حالة التصادم بين السفن البحرية أوبين السفن وبواخر الملاحة الداخلية.. كذلك التصادم الواقع بين سفينتين في نطاق تطبيق النص"، ولكن التصادم الواقع بين سفينة بحرية وآلية لم تحصل قانونا على البنية الخاصة وفق الشروط، ولا يمكن اعتبارهما ضمن نطاق التصادم البحري وبالتالي يعود الحكم بينهما إلى القانون العام،<sup>3</sup> أي طبقا لحكم المادة 138 مدني جزائري.<sup>4</sup>

وبالإضافة إلى ذلك فإن الصعوبة قائمة مادامنا لم نحدد الضوابط، فقانون التأمين الجزائري بموجب الأم: 07/95 أيضا لم يعطنا تعريفا ولا يركز على نفس الضوابط.

<sup>1</sup> - Rodière. Op.cit p 28

<sup>2</sup> - R. Rodière. Le navire. Pressé dalloz. Edition 1980 p04

<sup>3</sup> -Le Clere. Op.cit P 41.

<sup>4</sup> - المادة 138: "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر التي يحدثه ذلك الشيء"

فأحكام التصادم البحري ترتبط أيضا بعقد التأمين والأخطار البحرية التي يقبل التأمين عليها، ومن ذلك ضمان المؤمن لمسؤولية التصادم حيث يتحمل المؤمن نتائج الأضرار الناتجة عن تصادم سفينة بسفينة أخرى، أو بأي جسم آخر ثابت أو عائما.<sup>1</sup>

وللتحدث عن هذه الضوابط التي تجعل السفينة خاضعة للنظام القانوني للتصادم، وتضفي عليها وصف السفينة في ما يلي:

#### أ- ضابط الآلية العائمة

إن معنى الآلية العائمة هو معنى واسع، فالسفينة العائمة يجب أن تكون مجهزة عند كل رحلة بوسائلها الخاصة وهنا ، وبطاقم مدرب وطبقا لقانون ISPS ألقى بالمسؤولية حول كل ما يتعلق بالأمن الملاحي وهو ملزم شخصي بالرقابة الدورية ووضف أحكاما خاصة بالأمن والسلامة الملاحية<sup>2</sup>. إلى أن المشرع الجزائري أخرج من حكم الآلية العائمة كل جسم ثابت وإعتبر في نص المادة 13 منه "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة إما بواسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة." وسنتحدث عن الصلاحية للملاحة فيما يلي:

#### ب - ضابط صلاحية السفينة للملاحة البحرية: flottabilité

وتعتبر سفينة، كل آلية عائمة أو على الأقل قابلة لذلك، ومن ذلك أساسا هيكل سفينة غارقة في عمق البحر ليس سفينة لأنه فقد القابلية على العوم.<sup>3</sup>

إذا بالنسبة لسفينة لم تغرق لكن لم يتركها مالكها، فقد صدر في إنجلترا صدر حكم في 20 أوت 1925 من المحكمة العليا، اعتبرت فيه سفينة في حالة غرق ولم يتركها مالكها على اعتبار أنه سيعيدها إلى حالتها العائمة بالتصليح ولا تفقد صفة السفينة، أما فرنسا اعتبرت أن السفينة الغارقة لا تعتبر حطام لأنه يمكن إعادتها إلى التعويم والعمل، وذلك عن محكمة روان في: 05 مارس 1945.<sup>4</sup>

ولقد اعتبر التشريع البحري الجزائري سفينة في نص المادة 13 بحري جزائري: "كل آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بواسيلتها الخاصة، إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى".

ومن ذلك فالمبدأ أن السفينة الغارقة مالم تترك بدون حراسة، وفي حالة قطر تشكل معها كلا واحدا، عندما يصطدم هذا الحطام العائمة بسفينة من الغير فإن أحكام التصادم البحري هي التي

<sup>1</sup> - د. جديد معراج- مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجزائرية ط 1999 ص 169.

<sup>2</sup> - Le terme « navire », lorsqu'il est employé dans le présent Code, comprend les unités Mobiles de forage au large et les engins à grande vitesse, tels que définis à la règle XI-2/1 code ISPS.

<sup>3</sup> - د. أحمد حسني، قضاء النقض، حكم الطعن رقم 657 سنة 1983 مصري/ منشأة المعارف الإسكندرية، ط 2.

<sup>4</sup> - LE Clere. op.cit, p 44



تطبق، وأيضا مالم تكن راسية ومثبتة في مكان ثابت فإن أحكام التصادم البحري هي التي تطبق.<sup>1</sup> في حالة حدوث تصادم مع الغير، ولذلك هناك صور خاصة بالمصطبات الحفر البترولية les plat forme وهل تعتبر سفنا؟

وبالنظر إلى أحكام معاهدة بروكسل وقواعد منع التصادم في البحار 1976 فإن عبارة navire يعني كل آلية عائمة، وكل جهاز... يمكن استعمالها كوسيلة للنقل. ولقد جاءت المادة 03 لقواعد المنع تعرف السفينة كل "أنواع الوحدات العائمة بما في ذلك الوحدات غير المسحوبة التي تستخدم أو تصلح للاستخدام المائي، كوسيلة للنقل."

وإذا طبقنا هذا الحكم على المصطبات البترولية فإننا يمكن أن نقول أنها تعتبر آلية عائمة، وذلك بالمعنى الواسع لكلمة "سفينة" وباعتبار أنها ليست وسيلة للنقل. إلا أنه إذا استطاعت المصطبات البترولية أن تحترم قواعد السير وقواعد المنع ضد المصطبات البحرية، فإنه من المنطقي أن تكون ضمن أحكام التصادم البحري لمعاهدة بروكسل 1910.<sup>2</sup> وبذلك هي ليست وسيلة للنقل مما ينفي عنها صفة السفينة كذلك الأمر بالنسبة للتشريع الوطني البحري.

وللملاحظة فالمشرع الجزائري اعتمد نظاما واحد لتطبيق أحكام التصادم، والتي تطبق على السفينة البحرية وليس النهرية، باعتبار أنه لا توجد أنهار يمكن أن تحمل سفن ذات حجم كبير أو متوسط، وحتى تسمح بوجود ملاحه نهرية، لذلك لا توجد أحكام للتصادم النهرية، ولذلك فإن عنصر تخصيص المنشأة البحرية يسمح باستخدام العديد من المنشآت من وصف السفينة.

1- سفن الملاحه النهرية وقواربها وقوارب القطر النهرية... الخ، والتي لا يمكن أن تقاوم البحر في كل الأوقات.<sup>3</sup>

2- وتستبعد كل منشأة طافية على سطح البحر من مفهوم السفينة، كالأرصعة العائمة والجسور العائمة، والأحواض العائمة، والفنادق العائمة، وكذلك العوامات المخصصة للإقامة ولا تمثل النشاط المعتاد للملاحه.<sup>4</sup>

3- أيضا الآليات التي لا تتوفر فيها الشروط الخاصة بالتوازن الخاص بالجسم، والتي تمكنها من الإبحار مثل: les plates-formes pétrolières.

<sup>1</sup> - R. Rodière, D.M p 53, aussi LE Clere p 44.

<sup>2</sup> - PIERRE JEAN Bordahndy. Le statut juridique des plates formes pétroliers, mémoire DESS, année 2007-2008 p59.

<sup>3</sup> -LE Clere. op.cit, p 54.

<sup>4</sup> - د. العريبي ود. الدويدار، المرجع السابق ص 453.

4- ولا يلزم بالضرورة أن يكون نشاط المنشأة قاصرا على الملاحة البحرية، بل يكفي أن تقوم بهذه الملاحة على سبيل الاعتياد، وعلى ذلك لا تعد المنشأة المخصصة للملاحة النهرية من قبيل السفن ولو قامت برحلة بحرية عرضية بل يبقى مركب ملاحة داخلية.<sup>1</sup> وينطبق عليها أحكام التصادم النهري، وكذلك العكس بالنسبة لليفن البحرية التي تبحر عرضا في الأنهار.

5- وكذلك لا تعتبر الطائرات المائية hydravion من قبيل السفن، لأنها لا تستخدم سطح البحر إلا في عملية الإقلاع والهبوط أم الرحلة البحرية فتتم في الجو.<sup>2</sup>

6- وأما بخصوص les aéroglisseurs، ولا يمكن اعتبارها أي الوسائد المائية والتي تلمس المياه عن طريق التزحلق، ولا يمكن اعتبارها سفن إلا عندما تتحمل مخاطر البحر<sup>3</sup> وقد صدر حكم المحكمة العليا بالجزائر عام 1935 يعتبر أنه "يشكل تصادم الارتطام بجسم جامد بواسطة سفينة".<sup>4</sup>

وفي إنجلترا بواخر التجديف لا يعتبرون في النظام القانوني كسفن، المادة 742 من القانون التجارة البحرية الانجليزي تنفي عن بواخر التجديف تعريف السفينة ship، واعتبرت المحكمة العليا أن التصادم بين بواخر التجديف وسفينة لا تعتبر خاضعة لأحكام التصادم البحري، على العكس في فرنسا حتى ولو لم يذهب بعيدا في الملاحة البحرية، والأمر كذلك في هولندا، والولايات الأمريكية.<sup>5</sup>

### ج- على السفينة أن تحتوي عناصر لاعتبارها سفينة

انه من الضروري أن تكون السفينة قادرة على التحمل في البحر، مما يستوجب افتراض وجود عناصر مهمة: كالطاقم والأشعة... مثلا فالتصادم مع هيكل سفينة غير مجهزة أو في حالة البناء لا يعتبر تصادما بحريا.

ولقد صدر حكم المحكمة التجارية بوهران في 9 نوفمبر 1930 أن: "كل سفينة لها أجهزة الدفع الذاتي ويمكنها الإبحار بوسائلها الخاصة كل يوم، ولها طاقم وعقد فرنسي هي سفينة".<sup>6</sup> والعبرة من كل هذا بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد. إلا أنه وفق أحكام القانون

<sup>1</sup> - د. محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ص 30 .  
<sup>2</sup> - د. العريني ود. الدويار، المرجع نفسه ص 454.

<sup>3</sup> - Rodière, le navire Op.cit p 8

<sup>4</sup> - LE Clere. Op.cit, p 45

<sup>5</sup> - LE Clere. Op.cit, p45.

<sup>6</sup> -NAFFOUS Mohamed Mankour, DSSE, dirigé par C. SCAPEL. « Le nouveaux code maritime algérien » univ.aix Marseille 2000, p 11.

البحري الجزائري وضع عدة مواد يتكلم فيها عن السفينة في الفصل الثاني يعطي لرجال القانون، وكذلك الباحثين وللقضاء عناصر عدة من خلالها يمكن أن نعتبر الآلية مهما كان وصفها، وكذلك متى توافرت فيها العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من اسم وحمولة، وميناء تحميل وجنسية "المادة 14 قانون بحري" وما يليها وكذلك الوثائق، وعندها يمكن أن نعتبر الآلية العائمة سفينة.

ما يرد على هذا الحكم السابق الذكر أن هذه العناصر ليست سوى شكلا، يجب أن يتناسب مع قدرة السفينة للملاحة البحرية وكذلك لمواجهة الأخطار البحرية، وهذه العناصر بدورها تدخل في وصف الملاحة البحرية، إذ تعتبر من قواعد السلامة التي تجعل من الآلية العائمة سفينة بحرية، وبالتالي تطبق عليها قواعد المنع التقنية وأحكام التصادم البحري.

وبالإضافة إلى هذه الضوابط الثلاثة، هناك من يضيف ضابطا رابعا ومنهم الأستاذ BONASSIES، وهو ضابط القدرة على تحمل مخاطر البحر *Aptitude a affronter les risques*، إلا أن المشرع الجزائري اعتمد العناصر الثلاثة السابقة فقط والتي توجد في المادة 13 من القانون البحري الجزائري.<sup>1</sup>

## II. السفن التي لا تنطبق عليها أحكام التصادم البحري الموحدة

ندرس في هذا الجزء أحكام الخاصة بالتشريع الجزائري المتعلق بالسفن الحربية وسفن الدولة، ثم النظام الخاص بسفن الدولة التي صادقت على معاهدة 1926.

### 1.II النظام الجزائري الخاص بسفن الدولة والسفن الحربية

في الجزائر كما في فرنسا، يظهر أن النظام الخاص بالمسؤولية للدولة عن التصرفات الجنحية والشبه جنحية، وتلك التي سببتها السفن ذات الطابع النظامي الخاص أثناء مهامها الوطنية هي غير محددة في أي نص قانوني. وغير أن التشريع الخاص بالقانون البحري لأحكام التصادم البحري وفق المادة 286 تنص: "لاتعد سفن البحرية الوطنية، وسفن حراسة الشواطئ مسؤولة تجاه السفن الأخرى عن الأضرار... خلال الخدمات أو التمارين العسكرية في مدى المياه البحرية المصرح بأنها محضرة للملاحة، ولايعفي هذا المقتضى قادة هذه السفن من إلزامية تقديم المساعدة للسفن المصدومة."

<sup>1</sup> - NAFFOUS, op.cit, p11.

ولمعرفة السفن التي لا تنطبق عليها أحكام التصادم، نتساءل هل يمكن أن نفترض كون سفن الدولة مدعى عليها، على اعتبار أن السفن البحرية الوطنية تضم السفن الحربية، والسفن التابعة للوزارات المدنية؟

### (1) السفن الحربية

وهي السفن التي تسير من طرف الإدارة العسكرية والتابعة إلى الوزارة الخاصة بها والممثلة في " وزارة الدفاع الوطني." وهي عمليا السفن الحربية التي لها تسجيل خاص بها في وثيقة رسمية تسمى "وثيقة السفن للملاحة" (سفن الحراسة للبحرية العسكرية، وسفن حراس الشواطئ)، وتعتبر من السفن غير الحربية تلك السفن التجارية المؤجرة للجيش التي تبقى ذات طابع تجاري، كونها ليست تابعة للدولة.<sup>1</sup>

### (2) أما سفن الدولة:

فهنا المسألة تختلف وتخضع لشرطين:

1. أن تكون مملوكة للدولة.

2. أن تقوم بأداء خدمة عامة.

وتنص المادة 286 السالفة الذكر، أنه على عكس السفن البحرية الوطنية عند وقوع الحادث أثناء أداء خدمة عامة أو خدمات، وهذه المسألة ذات دلالة واسعة أي "مسألة الخدمة" لم يحدد المشرع البحري ما إذا تم تأجير سفينة تابعة للدولة لصالح شخص عادي، وقامت هذه السفينة بالتصادم مع سفينة أخرى وهل يطبق عليها أحكام التصادم البحري؟

وإذا فمسألة الملكية للدولة وحدها لا تكفي، بل يجب أن ترتبط بأدائها خدمة عامة، وسفن الدولة "المخصصة كلية لخدمة عامة" وهذه الصيغة كانت تثير صعوبات بالنسبة لسفن البضاعة في ظل النظام الاشتراكي القديم،<sup>2</sup> لكن استقر التشريع الفرنسي على أن هذه السفن ليست مخصصة للخدمة العامة.

وتنص المادة 20 من المرسوم التشريعي 94-08 المعدل والمتمم للقانون 88-01 والمتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية" تعد الأملاك التابعة للممتلكات الخاصة بالمؤسسات العمومية الاقتصادية قابلة للبيع، والتحويل والحجز حسب القواعد المعمول بها في

<sup>1</sup> - LE Clere. Op.cit, p 49.

<sup>2</sup> - لقد عدل المشرع عن النظام الاشتراكي بموجب دستور 1989، و بالنسبة للمؤسسات العمومية عدل المادة 20 من خلال المرسوم 94-08 الخاص بها.

الميدان التجاري باستثناء أملاك التخصيص، وأجزاء من الأملاك العمومية التي تستغل عن طريق الانتفاع."

ويفترض أن هذه المادة إجابة عن السؤال السابق، وبذلك تعتبر السفن التابعة والمملوكة للدولة والتي هي خاصة بالمؤسسات العمومية ذات الطابع الاقتصادي، يمكن أن تخضع لأحكام التصادم البحري كما تخضع للحجز. والمثال الحي على ذلك الحجز الذي تم على السفينة "تبسة" حجزا تحفظيا بناء على دين بحري، وتعود وقائع هذه القضية إلى سنوات الثمانينات، حيث صدر قرار عن محكمة الاستئناف d'Aix en Provence اعتبرت هذه الأخيرة أن السفينة تعود ملكيتها إلى الشركة الوطنية للنقل البحري CNAN التي تمارس الامتياز وكلاء السفن الأجنبية، واعتبرت المحكمة أن الوكيل للسفينة من أعوان الشركة وأن العقد المبرم معه، هو عقد من أجل تنفيذ عقد النقل، باعتبار أن المجهز هو نفسه الوكيل للسفينة، وكان هذا قبل صدور قرار الغرفة التجارية لمحكمة النقض في 10 ماي 1989<sup>1</sup> بنقضه، أي حتى في مرحلة كانت الجزائر في ظل الاشتراكية كان من الممكن أن تتعرض السفن للحجز لوأعلنت تلك الفكرة أي وحدة المالك دون الفصل بين العقدين (عقد الوكالة لسفينة وعقد النقل).

ورغم أن المشرع الجزائري لم يحدد معنى "الخدمة العامة" إلا أن أحكام القضاء والمرسوم: 08/94 يحدد بعض الشيء المعنى الضمني، على عكس المشرع المصري في القانون الجديد 1990 نص "لاتسري أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة، أو أحد الأشخاص لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية"، وهكذا فرق المشرع المصري بين الخدمة العامة والخدمة ذات الطابع الاقتصادي.

## 2.II على المستوى الدولي:

وفيما يخص معاهدة بروكسل تقر صراحة أن أحكامها لا تطبق على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة، وهذه الصيغة يمكن أن تثير صعوبات كما أشرنا سابقا بالنسبة للدول الاشتراكية، على أن سفنها ممكن أن تتعرض إلى الحجز الناتج عن دين بحري عندما تكون مدانة بسبب ضرر ألحق بسفن الغير نتيجة تصادم بحري.

إلأن هذا الإشكال فسره الفقه الفرنسي في القرار السابق الذكر عن محكمة النقض الفرنسية فيما يخص السفينة "تبسة"، وقال P.BONASSIES: "أنه لا يمكن أن يتم الحجز على أي سفينة بناء على دين قامت به سفينة، وإنما يتم الحجز ويوقع فقط على السفينة التي سببت الدين بناء على

<sup>1</sup> Jurisprudence française arrêt de cour de cassation (ch.com) mai 1989 DELWARE SHEPING ET CNAN, DMF p 704.

نص المادة 03 من معاهدة بروكسيل للحجز على السفن لسنة 1952، والذي على أساسه نقض قرار محكمة<sup>1</sup> Aix en Provence.

وبالنسبة للجزائر تقرر أيضا بتوحيد أحكام الخاصة بالحجز على السفن،<sup>2</sup> والتي تتوافق في أحكامها مع مسألة الدين الناشئ عن التصادم البحري، فمعاهدة بروكسل 1952 والخاصة بالحجز وتحيل بموجب المادة 07 إلى نص المادة 23 من معاهدة بروكسل 1910 للتصادم البحري. وهذا ما هو إلا حرص للدول المتعاقدة ومن ورائها التيار التجديدي الحديث الذي يدعم القواعد الموحدة، ومنهج التوحيد الذي يراعي في ذلك تجاوز التناقض والتنازع في أحكام المعاهدات الدولية.

وفيما يخص النشاط الخاص بالسفن البحرية فإن غالبية المعاهدات الدولية تقرر بوجود نوعين من الخدمة، وبازدواجيتها لدى سفن الدولة بين الخدمة العامة والخدمة التجارية، من ذلك المعاهدة الدولية لبروكسل الخاصة بالحصانة لسفن الدولة الموقعة في 10/04/1926.

وبالنسبة للجزائر تقرر مصادقتها لبعض المعاهدات الدولية في المجال البحري، كالمعاهدة الدولية لتوحيد بعض قواعد الحجز 1952 كالدين الناشئ عن دين بحري خاص بالسفن المدنية والتجارية وكذلك المادة 2 صريحة وتنص: "لايجوز حجز سفينة يخفق عليها علم إحدى الدول المتعاقدة إلا بالاستناد إلى دين بحري" والمادة 2/08 من معاهدة الحجز على السفن لسنة 1999 تنص: "لا تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة حربية أو سفن حربية مساعدة، أو سفن أخرى تملكها أو تشغلها الدولة وتستخدمها، مؤقتا في خدمات عامة غير تجارية."

ويتضح أن القائمين على تطوير التشريع الدولي لم يضمنوا معاهدة بروكسل للحجز 1952 عن نوع السفن الخاضعة للحجز، إلا أنهم عادوا وتدارك الوضع في معاهدة الأمم 1999 الخاصة بالحجز أيضا وفرقوا بين السفن المدنية وسفن الدولة التي تقدم خدمة عامة رغم أن هذه الأخيرة لم تدخل حيز التنفيذ.

ومن جديد يتبين لنا أن مسألة تحديد وصف السفينة يخضع لاعتبارات عديدة، من بينها صلاحية السفينة للملاحة البحرية، الذي اعتمده المشرع الجزائري عنصرا مهما أورده بصورة واضحة على باقي العناصر الأخرى لتخصيص السفينة أو الآلية العائمة حتى تحوز وصف السفينة البحرية، ورغم ذلك يبقى الوصف نسبيا وهذه النسبية تجعل من مسألة توحيد الأحكام العامة مسألة نسبية كذلك.

<sup>1</sup> - DMF. Op.cit p 708

<sup>2</sup> - صادقت الجزائر على معاهدة بروكسل للحجز على السفن بموجب مرسوم رقم 64-171 في 8 يوليو 1964 والمعدلة بموجب الاتفاقية الأمم المتحدة للحجز على السفن والتي صادقت عليها الجزائر لكن لم تدخل حيز التنفيذ بموجب المرسوم الرئاسي 03-474 في 6 ديسمبر 2003.

## ثالثاً: أن يحصل التصادم بين منشأتين

إذا لا يكفي أن تكون إحدى المنشأتين المتصادمتين سفينة بحرية، وأن يحدث ارتطام بينهما أو أضرار بإحدى المنشأتين نتيجة فعل، أو إهمال أو عدم مراعاة القواعد المتعلقة بالسير في البحار، بل لا بد أن يتوفر شرط ثالث هام، أن يحدث الارتطام بين منشأتين عائمتين وأكثر، فإذا ارتطمت إحدى السفن بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور فلا يعتبر هذا الارتطام تصادماً بحرياً، وإلا فتطبق عليه القواعد العامة في المسؤولية.

وفي قضية السفينة الجزائرية طارق بن زياد ضد سفينة kalliste، حيث قامت هذه الأخيرة بمناورة معتادة داخل ميناء وأثناءها كانت الرياح عاصفة فاضطر ربان السفينة إلى تخفيض السرعة من 9 عقد إلى 6 عقد، إلا أن الأمر أدى إلى اصطدام السفينة طارق بن زياد بالرصيف الخاص بالميناء. فرفعت دعوى على مستوى محكمة مرسيليا وطولب بالتعويض عن الضرر الذي أحدثته السفينة kalliste بسبب المناورة إلا أن الطلب رفض وتم تبرير ذلك بما يلي، أن السفينة الأخيرة وقبطانها لم يحميا إلا بما هو واجب ضماناً لسلامة الأرواح والبضائع، وذلك بتخفيض السرعة وما ذلك إلا إجراء أمني مقبول لا يعتبر خطأ ولا يوجب المسؤولية، بل تقع المسؤولية على سفينة طارق بن زياد لأنها لم تراعي قواعد الرؤية والتصرف البحري السليم، فتم التصادم بين السفينتين اعتبر تصادماً أم بين السفينة طارق بن زياد والرصيف وهذا ما أكده الأستاذ Philippe DELBECQUE في تحليله للقضية<sup>1</sup> فهو إذا حدث بحري تحكمه قواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، أي أحكام المسؤولية المدنية للقانون المدني للغير.<sup>2</sup>

وبالإضافة إلى ذلك ميزت معاهدة بروكسل 1910 بين أربعة أنواع من التصادم البحري، حالة التصادم القهري والتصادم المشتبه فيه والذي يتحمل الضرر من أصيب به، والتصادم على أساس الخطأ سواء خطأ سفينة واحدة أو خطأ مشترك، فالأول يتحمل التعويض من قام بالخطأ أما الثاني فالتعويض يكون بالتساوي في المسؤولية ولكن بقدر خطورة الأخطاء لتقدير الأضرار.

ولما كان التصادم البحري في معاهدة بروكسل 1910 على أساس الخطأ للمسؤولية التقصيرية، ولهذا فإن أحكام هذه المعاهدة لاتسري على التصادم الذي يحصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة، نظراً لارتباط السفينتين بعقد<sup>3</sup> ويضيف الأستاذ Rodière "يجب أن يكون هناك تصادم بين سفينتين عائمتين، والتصادم بجدار أو رصيف أو جسر عائم لا يعتبر تصادماً بحرياً، مع

<sup>1</sup>- REVUE. DMF Avril 2006 tribunal. COM, Marseille -8juin 2004 p 285.

<sup>2</sup>- Ecole national de la marine marchante de saint malo. Com maritime et contentieux.2003 dommage causés aux tirs p163

<sup>3</sup>- أحمد حسني. قضاء النقض البحري المرجع السابق ص 117.

العكس التصادم بحطام سفينة عائمة أو باخرة يعتبر تصادماً. " وأيضاً الأضرار الحاصلة من طرف سفينة ترتب مسؤولية الدولة على أساس خطأ الإدارة بسبب عدم التنفيذ الجيد لعملية الإنارة والإشارات في الموانئ، أو بسبب عمليات سبر الأعماق في الموانئ مما يؤدي إلى إحداث مصادمات بين السفن فتضر بعضها البعض أو بالغير.

ومن جهة أخرى يلاحظ أن السفينة<sup>1</sup> قد لا ترتطم بسفينة أخرى أو مركب آخر، وإنما قد ترتطم بمنشأة عائمة أخرى لاكتسب وصف السفينة أو المركب، كالأرصفة العائمة والرافعات العائمة. والتي ليست مربوطة بشيء ثابت يعتبر تصادماً. فالآليات العائمة والسفن التي ليست في وصف التعويم والتي تم التخلي عنها من طرف طاقمها (كليا)، والتي لا يضم ضمان حراستها أو مراقبتها وكذلك تموينها بالمثونة<sup>2</sup> تفقد وصف السفينة والقدرة على الملاحة دون طاقم وبالتالي لا تنطبق عليها أحكام التصادم البحري.

### المطلب الثاني: أحكام المسؤولية الموحدة الخاصة بالتصادم البحري

ونقصد بالأحكام الموحدة في هذا الصدد أحكام المسؤولية التي على أساسها يتم تنظيم تعويض الأضرار التي تنشأ عن التصادم البحري، ويختلف حكم التصادم البحري باختلاف سببه ويميز القانون البحري الجزائري بين التصادم على أساس الخطأ دون إقتراضه وهو القاعدة العامة في أحكام التصادم البحري الموحدة لمعاهدة بروكسل 1910 يمثله التصادم بخطأ إحدى السفن المادة 277 قانون بحري والتصادم بسبب الخطأ المشترك جاء في نص المادة 278 قانون بحري جزائري، ثم التصادم على أساس المسؤولية بدون خطأ التي يمثلها التصادم القهري والتصادم المشتبه فيه المادة 281 قانون بحري.

وكما تعني أيضاً الأحكام الموحدة للمسؤولية الناشئة عن التصادم البحري، طبيعة القواعد التي تطبق في حالة تقدير الأضرار، وهذا ما سنبينه فيما يلي:

### الفرع الأول: أساس قيام المسؤولية المترتبة على التصادم البحري

ولبيان ذلك نعود لأحكام القانون البحري وكذا المعاهدة الدولية لبروكسل 1910 وذلك من خلال ما يلي:

<sup>1</sup> - CLOTILDE MATTEI. Les épaves maritimes en droit français Mémoire D.E.S.S de D.T.M année 1998-1999 p15

<sup>2</sup> - CHARLOTTE.L, Doctorant au C.D.M.T les épaves dangereuses des navires dans les ports maritime. Article



## أولاً: قيام المسؤولية على أساس الخطأ

رغم أن الأفعال الشخصية هي التي تكون سبباً في حدوث التصادم غالباً، إلا أنه في نفس الوقت يصعب تحديد المتسبب الحقيقي للخطأ وخاصة من أعوان النقل، ولذلك تم التركيز على خطأ السفينة المتسببة، دون الفعل الشخصي وهذا لتجنب مسألة الإثبات من جهة، ولتجنب الوقوع إشكال التنازع في حالة الاشتراك فيه وصعوبة تحديد الفاعلين من كلا المشتركين، ولهذا فقد جاءت المسؤولية التقصيرية للتصادم البحري بتركيزها على السفن المخطئة دون الأشخاص الذين يكون على متنها، فتختلف عن قاعدة المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي الحقيقي ونبين ذلك فيما يلي:

## I. التصادم الناشئ بخطأ فردي

نصت المادة 277 بحري جزائري: "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ"، وقد وافقت كذلك أحكام المادة 03 من معاهدة بروكسل 1910 إلا أن الحوادث أصبحت ترتبط أكثر فأكثر بالمسائل التقنية أو بالأحرى القواعد التقنية التي جاءت بتنظيم مسائل التصادم الدولي الخاصة بمنع المصادمات في البحار.

والدليل على ذلك أن نص المادة 277 في فقرتها الثانية تقول: "وتعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة الأخطاء، إذا حصلت هذه الأخطاء من جراء تجهيز وعدة السفينة، وفي القيادة الملاحية وفي تنفيذ المناورات، وكذا عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار وتدابير الملاحة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التنظيم البحري السليم." ويتضح من ذلك أن الخطأ يتخذ صورتين الأولى إيجابية وتتمثل في إتيان الفعل أو الامتناع عن عمل، والصورة الثانية سلبية وتتمثل في الإهمال أو عدم الاحتياط، ولبيان ذلك يجب أن نتطرق إلى طبيعة الخطأ في المسؤولية التقصيرية للتصادم البحري والمسؤولية التقصيرية في القواعد العامة فيما يلي:

## \*طبيعة الخطأ في التصادم البحري

رغم أن الأخطاء الفردية للشخص هي أساس مسؤولية السفينة الصادمة التي تكون مرتبطة بفكرة الخطأ دون إفتراضه كقاعدة خاصة للمسؤولية التقصيرية للتصادم البحري، إلا أنها تختلف عن القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية في القانون المدني الجزائري إذ تنص المادة 124 معدلة<sup>1</sup> مدني جزائري تقابلها المادة 1382 مدني فرنسي بقولها: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه،

<sup>1</sup> - المادة 124 مدني جزائري معدلة بنص المادة 35 من القانون 10/05 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المعدل والمتمم للأمر رقم: 58/75 المتضمن القانون المدني.

ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض". وتعتبر هذه المادة تطبيقاً لأحكام المسؤولية عن الأعمال الشخصية في القانون المدني.

والفرق بين المسؤوليتين أنه ذو أهمية تطبيقية ففي المسؤولية عن الأفعال الشخصية المدعي بالضرر عليه إثبات مسألة الخطأ والضرر وكذا العلاقة السببية بين الضرر والخطأ، كإثبات أن الفعل جاء عن خطأ من الفاعل الذي بعدم احتياطه، أو عدم احترام القواعد التنظيمية وقع الضرر، وهذه عملية إثبات الفاعل الحقيقي في حوادث التصادم ليست بالسهلة بالنسبة للمضروب خاصة وإذا كانت الأخطاء تقنية ومتعددة، وعكس ما هو الحال في حوادث المرور، وعكس إثبات الخطأ الناتج عن الإخلال بالتزام عقدي الذي يترتب مسؤولية تقصيرية شخصية وعلى هذا الأساس تم التركيز على خطأ السفينة وليس خطأ الفرد شخصياً، لأنه يصعب على المضروب في حوادث التصادم إثبات الفعل الشخصي، وهذا من خصوصية أحكام التصادم.

وكذلك تختلف المسؤولية التقصيرية في التصادم عن المسؤولية التي ترتب تعويض الأضرار التي يحدثها شيء يقع تحت الرقابة لحارس هذا الشيء أو القائم بالرقابة والتي تجد أساسها في نص المادة 134 مدني جزائري المعدلة: " كل من يجب عليه قانوناً أو اتفاقاً رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة بسبب.... يكون ملزماً بالتعويض الذي يحدثه ذلك الشخص للغير بفعله الضار" هي المسؤولية عن أعمال الغير.

أساس قيام هذه المسؤولية هو خطأ مفترض لا يقبل إثبات العكس والخطأ المفترض أساساً هو الخطأ في الحراسة والذي لا يقبل إثبات العكس، فلا سبيل أمام الحارس إلا بنفي علاقة السببية بين فعل الشيء والضرر بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يدل له فيه كالتقوية القاهرة، أو الحادث الفجائي أو خطأ المصاب أو فعل الغير فنخلص من كل ما سبق ذكره إلى أن هذه المسؤولية قوامها شرطين وهما حراسة شيء وإحداث هذا الشيء للضرر، فالمضروب ليس عليه إثبات الضرر مادي، والعلاقة السببية بين الضرر المحدث والشيء الذي يعود للمدعي عليه فالمسألة سهلة من إثبات الخطأ، فحارس الشيء يجد نفسه مجبراً في هذه المسؤولية بأن يثبت إذا أراد أن ينفي المسؤولية عنه عليه أن يثبت أنه لم يقم بأي خطأ، وأن الضرر حدث بسبب خارجي كفعل الضحية أو عمل الغير، أو حادث مفاجئ أو قوة القاهرة<sup>1</sup> وهنا بالنسبة لحارس الشيء المدعي عليه. ليس سهلاً أساساً لأنها لا تقوم على فكرة الخطأ بل تفترضه بمجرد إحداث الشيء غير

<sup>1</sup> - LE CLERE op.cit, p 58.

الحي ضرراً.<sup>1</sup> ولا يمكن تطبيق هذه القاعدة على التصادم البحري لأن السفينة المتروكة ولا تقوم بالإبحار ولا يكون بها طاقم هي السفينة التي توجب لها الحراسة وتطبق عليها القواعد العامة متى أحدثت أضراراً بالغير ولا تنطبق عليها قواعد التصادم.

وأما في التصادم البحري رتب القانون البحري المسؤولية على أساس الخطأ مسؤولية السفينة الصادمة " إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن"، وذلك بصورة مباشرة وبطبيعة الحال خطأ الأشخاص الذين على ظهرها (القبطان، والطاقم، المرشد.)، وكذلك المجهز فلا مجال لافتراض الخطأ في هذه القاعدة.<sup>2</sup>

وتعتبر هذه القاعدة من القواعد الخاصة بالقانون البحري والتي تخرج من القواعد العامة في المسؤولية عن حراسة الأشياء، فهنا نجد أنها غير مستقلة- المسؤولية الشخصية لأفراد طاقم السفينة أو القبطان، أو المجهز- والمسؤولية عن حراسة الشيء للقائم بالحراسة سواء في تأجير السفينة لرحلة أو عدة رحلات.

ولقد ساير المشرع الجزائري وطابق في نص المادة 277 قانون بحري في حكم "خطأ السفينة"، مع أحكام معاهدتي بروكسل التي استعملت عبارة *faut de navire*، وهي عبارة استعملت لمواجهة كل الأخطار التي يمكن أن تقع من الأشخاص المسؤولين، فالأخطاء لا يمكن أن ترتكب إلا بواسطة أشخاص ويبرز هذا الاصطلاح أن مرتكب الخطأ لا يمكن معرفته، دائماً وإنما يعرف فقط أنه أحد أفراد الطاقم فلا توجد قرينة على السفينة.<sup>3</sup>

وهذا كما جاء بنص المادة 277 بحري جزائري كالتالي: "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ.

وتعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء، إذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيز وعدة السفينة وفي القيادة الملاحية وفي تنفيذ المناورات وكذلك عن عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار أو تدابير السلامة الخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق الحري السليم".

وبذلك أخذت أحكام القانون البحري المسؤولية على أساس الخطأ لفعل السفينة الصادمة دون إفتراضه كما جاء في نص المادة الثالثة وفقرتها الثالثة " إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى

<sup>1</sup> - د. محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، دار الهدى ج 2 ط 2 سنة 2004 ص 217.  
<sup>2</sup> - المادة 1/282 بحري جزائري " لا محل لافتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار"  
<sup>3</sup> - د. أحمد حسني، الحوادث، ص 25

السفن فتلتزم السفينة التي ارتكبت ذلك الخطأ بتعويض الخسائر" فالمبدأ هو إلزام السفينة المرتكبة للخطأ بالتعويض عن الأضرار الحاصلة جراء التصادم.

وقد ينسب الخطأ إلى ربان السفينة وينحصر غالباً في مخالفة القواعد الدولية لمنع المصادمات في البحار كعدم إخلاء الطريق لسفينة لها أولوية المرور، أو عدم الإنارة التي تحدد موقع السفينة ليلاً، أو عدم الإشارات الصوتية عند اضطراب الجو أو عند تقابل سفينة مع سفينة أخرى، أو عدم تخفيض السرعة عند تكاثف الضباب، وقد يكون خطأ الربان تقصيراً أو إهمالاً أي كان نوعه.<sup>1</sup> إذ يقع على عاتق الربان باعتباره قائد السفينة مهمة السهر على التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها فهو إذن من يتولى قيادتها وإدارتها.

فالربان مسؤول مسؤولية تعاقدية عن إخلاله بالالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد العمل الذي يربطه بالمالك أو المجهز كما أنه مسؤول مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية قبل الغير من الشاحنين مثلاً بشرط أن يثبتوا وجود خطأ من جانبه.<sup>2</sup> ومثال الأخطاء الجسيمة التي يرتكبها الربان هوتركه لغرفة القيادة خاصة أثناء المرور في مناطق مزدحمة بالسفن أو عند الاقتراب من الموانئ أوفي منطقة الاستقبال على المخاطف كحادث السفينة City of Sydney والسفينة The Corchester إذ بعد إجراءات التحقيق اللازمة وجدت المحكمة أن ربان السفينة الثانية كان قد غادر القيادة لمدة 25 دقيقة قبل التصادم، وقد عاد قبل التصادم مباشرة.<sup>3</sup>

وكما قد ينسب الخطأ إلى المجهز أو مالك السفينة الذي لا يجهز السفينة، كما يسأل مجهز السفينة إذا وقع التصادم نتيجة لخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً كما جاء في نص المادة 284 قانون بحري: "أنه تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان هذا الخطأ إجبارياً"

بالنسبة لأحكام المسؤولية التقصيرية الناتجة عن التصادم البحري، باعتبار أن التصادم واقعة يقع على المدعي إقامة الدليلي وإثبات الخطأ بكافة الوسائل والطرق كالاستعانة بالتقرير البحري والدفاتر البحرية لحوادث السفن والمخالفات، ودفتر احوال السطح.. إلخ كما يجوز الاثبات بشهادة الشهود، وكذلك الخبرة التي تعد من أهمل الوسائل لإقامة الأدلة في مجال التصادم البحري لإرتباطها بقواعد فنية بحتة.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة) منشورات الحلبي الحقوقية ص 332

<sup>2</sup> - د. محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق، ص 126.

<sup>3</sup> - د. محمد عبد الفتاح ترك المرجع نفسه، ص 133.

ولقيام المسؤولية على أساس الخطأ لا يكفي إثبات هذا الأخير فحسب بل يجب إثبات إلى جانب ذلك الضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر تطبيقاً للقواعد العامة كما جاء الذكر في نص المادة 124 المعدلة بنص المادة 54 من القانون 10/05 المتضمن القانون المدني.

وعليه في أحكام التصادم خلافاً للقواعد العامة أن القاعد الأساسية في المسؤولية التقصيرية الناتجة عن الفعل الضار أن الخطأ غير مفترض بل واجب الإثبات وهو ما نصت عليه المادة 1/182 قانون بحري جزائري: "لامحل لإفترض الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية التصادم في البحار" وهو نفس الحكم في نص المادة 2/6 من معاهدة بروكسل 1910 بقولها: "ليست هناك قرائن قانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية. وعليه لامجال للقرائن القانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمصادمات البحرية.

إلا أن الاستثناء عن هذه القاعدة جاءت به المادة 282 قانون بحري بقولها: "غير أنه في حالة التشبيه بالتصادم المنصوص عليه في نص المادة 274 أعلاه، والخاصة بالارتطام بمنشأة ثابتة أو شيء ثابت على نقطة معينة موجودة على الأملاك العمومية البحرية، جاز إفتراض مسؤولية السفينة ماعدا حالة القوة القاهرة وبشرط أن تتوفر في هذه المنشأة أو الشيء قواعد الإشارة."

## II. التصادم الناشئ بخطأ مشترك

ويقصد بهذا النوع من التصادم أن يكون التصادم قد وقع نتيجة خطأ كل من السفينتين المتصادمتين. وقد نصت المادة 278 بحري جزائري: "إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منها"، وتحدد هذه النسب فيما يخص الأضرار الخبرة التقنية.

ويتضح من هذا أن المشرع الجزائري والمشرع الفرنسي،<sup>1</sup> وكذلك المشرع المصري،<sup>2</sup> وحتى القضاء والفقهاء في إنجلترا بعد صدور قانون 1911، جعلوا الأحكام والقواعد الموضوعية التي جاءت بها معاهدة بروكسل فاعلة عندما اعتمدها، خاصة في قاعدة توزيع المسؤولية حيث كانت مجحفة بالسفينة التي لم ترتكب سوى خطأ يسير، فكانت تسأل عن نصف الضرر الذي لحق السفينتين،<sup>3</sup> وتغيرت القاعدة وأصبحت تسأل كل سفينة بدرجة الخطأ الذي تأتية. وقد اعتنقت غالبية الدول قاعدة النسبية عند توزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة، فعلى كل سفينة أن تتحمل جزءاً من الأضرار بحسب جسامه الأخطاء التي ارتكبتها وكانت سبباً في التصادم.

<sup>1</sup> - المادة 4 من قانون التجارة الفرنسي.

<sup>2</sup> - المادة 297 قانون التجارة البحري المصري الجديد 1990.

<sup>3</sup> - Marsden. R (1961) the low of collision at sea. 11<sup>th</sup> ed. by MEGUFFIE. K. Landon p 29

إلا أن قاعدة التوزيع على جسامة الخطر قد تتغير، المادة 2/278: "إذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا للظروف أو تبين أن الأخطار متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية" ويتضح من هذا أن قاعدة التساوي تحل محل قاعدة التحديد على أساس جسامة الخطأ، إذا ما تقاربت الأخطاء وعجزت عن تقديرها تقديرا متباينا.

وبناء على هاتين الفكرتين، فإن الأضرار المسببة للسفن والشحنة والأموال ومنها وما هو للطاقم، والمسافرين الموجودين على متنها، تتحملها السفن المرتكبة للخطأ سواء في قاعدة الدرجة في الخطأ، أو التساوي في الخطأ دون تضامن.

وأما المسؤولية قبل الغير تكون بالتضامن بالنسبة لسفن ارتكبت خطأ مشترك، فتنضمامه تجاه الغير بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص دون الأضرار المادية، وتعتبر هذه قاعدة في التضامن والخاصة بمحل الحماية ألا وهو "الإنسان" وكذا ما يسري في إطار حقوقه الطبيعية كما هو الحال بالنسبة للالتزام بالمساعد والالتزام بالنسبة للأشخاص أنه إلتزام وجوبي في نص المادة 11 من معاهدة المساعدة لبروكسل 23 سبتمبر 1910 رغم أن معاهدة بروكسل للتصادم البحري 1910 جعلت هذا الإلتزام إلتزاما عاما.

ويقع هذا دائما في مجال المسؤولية على أساس الخطأ دون إفتراض وقوعه، إلا أنه ولكل قاعد إستثناء فقد أوردت أحكام التصادم البحري في القانون البحري ومعاهدة بروكس 1910 هذا الإستثناء فيما يلي:

### ثانيا: قيام المسؤولية على أساس الخطأ المفترض

وهي الاستثناء بناء على أحكام التصادم، مع بعض الخصوصية، نبين ذلك فيما يلي:

#### I. التصادم الناشئ عن القوة القاهرة

وطبقا لنص المادة 281 بحري جزائري تنص: "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، يتحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تميز للحالة التي كانت فيها السفن إحداهما راسية عند وقوع التصادم."

ويعنى بالتصادم القهري، التصادم الذي يثبت أنه يرجع إلى حادث قوة القاهرة force majeure أو الحادث الجبري fortuit طبقا للقواعد العامة، فيشكل كل حادث لا يمكن توقعه والذي يرجح أنه السبب في الضرر.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - د. أحمد حسني، الحوادث المرجع السابق ص 24 كذلك Rodière المرجع السابق ص 369.

ويتضح من أحكام القانون البحري الجزائري المادة 281 ومعاهدة بروكسل أنهما يستخدمان عبارة "قوة قاهرة"، وكذلك "الشك" في الأسباب دون التمييز بين الحالتين، وتتضح الصعوبة بالنسبة للقانونيين والفقهاء في مسألة تحديد ما هو قوة قاهرة وما هو حالة مشكوك فيها أو مشكوك فيه، وبالتالي هناك سطحية في التعامل في العبارات:

فعبارة القوة القاهرة غالبا ما ترتبط بعوامل الطبيعية مثل العواصف والزلازل البراكين... إلخ، أما عبارة "حالة مشكوك فيها" "cas fortuit" تعني أكثر حادث مرتبط بأمر داخلي مثل فقدان قطعة غيار أو تعطلها، أو عطل آخر مرتبط بانقطاع في التيار الكهربائي... ويتضح فيما يخص القانون يشبه الحوادث الطبيعية بالقوة القاهرة، لكن في ما يخص النتائج فالتصادم (المشكوك فيه) هو الذي لا يستطيع من خلاله القاضي أن يحدد إلى ما يرجع إلى الخطأ أو إلى القوة القاهرة<sup>1</sup> فيشك في سببه ولذلك سنفرق المسألة إلى ما يلي من حوادث القوة القاهرة:

وحتى يكون هناك سبب يعفي مسؤولية من قام بفعل التصادم البحري المرتبط بالحوادث الطبيعي، عليه أن يقدم العناصر التي يشترطها القانون العام لاعتبار الفعل قوة قاهرة، ومعنى ذلك أنه يجب أن يكون الفعل المادي غير معفى بالارتباط بحادث القوة القاهرة، لكن على الربان أو القائم بالارتباط أن يثبت أن الفعل كان خارج عن إرادته الذي تلى الحادث الأجنبي، وأن يكون هذا الحادث الأجنبي غير متوقع وغير ممكن دفعه.<sup>2</sup>

وتعتبر في مادة التصادم البحري الحوادث التي تكون أخطار عادية للملاحة البحرية، تيارات الرياح، الأمواج، والظلام... إلخ، عندما تتحول هذه الأخطار العادية إلى أخطار غير عادية كالعواصف الهوجاء ارتداد الأمواج "Ressac" والضباب "La brume" فإن المحاكم تعتبر ذلك من القوة القاهرة التي تعفي من المسؤولية وفيما يلي بيان ذلك:

#### العواصف la tempête

ومن ذلك ما ذهبت إليه محكمة النقض المصرية بأن "مخاطر البحر وإن كانت متوقعة الحدوث أو يمكن توقعها، لا تعفي إلا أنه إذا بلغت هذه المخاطر من الشدة ما يجعلها غير متوقعة الحدوث وغير مستطاع دفعها، فإنها تعد من قبيل القوة القاهرة التي تصلح سببا قانونيا للإعفاء، ومثال ذلك الحالة الجوية الشديدة التي تصادف السفينة من الأمواج العاتية، وعواصف هوجاء.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - LE CLERE. Op.cit p 105

<sup>2</sup> - LE CLERE. ibide.106

<sup>3</sup> - د.سوزان علي حسن. عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة ط 2004 ص 136.

ونفس الحكم توصلت إليه المحكمة العليا بين شركة (أ.ن) مالكة السفينة ضد مؤسس ميناء وهران حيث إعتبرت أن الخسائر الناتجة عن ارتطام السفن بسبب القوة القاهرة تعفي طاقم السفينة من المسؤولية، وأن أي حكم يقضي بمسؤولية طاقم السفينة عن الضرر اللاحقة بالميناء التي سببتها القوة القاهرة يتعين نقضه ويعد مخالفة للقانون، وبالمقابل على مدعي القوة القاهرة إثباتها إلى جانب إثبات عدم إرتكابه أي خطأ وأنه قام باتخاذ كافة التدابير التي تتطلبها هذه الظروف.<sup>1</sup>

#### ارتداد الأمواج le Rassac

ويعتبر ارتداد الأمواج من الأسباب التي تعفي المسؤولية، ويحدث الارتداد في العادة في الموانئ، مثلا في الموانئ الجزائرية ويجب أن يكون هذه الأمواج ناتجة عن قوة الطبيعة، كالعواصف العاتية التي قد ترتفع فيه الأمواج إلى أكثر من عشرين مترا.

فلا يعد من قبيل القوة القاهرة وسببا للتصادم الأمواج التي تحدثها سفينة كبيرة خلفها عند سيرها بسرعة عالية، أو التغير المفاجئ للرياح المعلن عنها سلفا.<sup>2</sup>

#### الضباب la brume

ولا يعد قهريا التصادم الذي يقع في شهر يناير في وجود الضباب والرياح المعتدلة، لأن وجود بعض الضباب لا يشكل واقعة استثنائية وغير متوقعة، ومثل هذه الظروف لا تشكل قوة القاهرة أو حادث فجائي إلا إذا أثبت اختفاء أي خطأ يمكن نسبته إلى المنشأتين المتصادمتين.<sup>3</sup> وفي أغلب حوادث التصادم في الضباب الصادمين يحاول أصحاب السفن الصادمة إلقاء العبئ على الحالة الجوية، ولكن المحاكم لا تأخذ في بادئ الأمر بهذا المشكل، وإنما تأخذ بسرعة السفن أو الخطأ في التنفيذ، ولهذا فالسبب المبدئي والفوري للتصادم هو الخطأ الذي قامت به السفينة الصادمة المسؤولة، وليس الحالة الجوية.<sup>4</sup>

وفي ظل التطور التكنولوجي لمثل هذه الظروف الجوية والتي يمكن أن تكون سببا ضعيفا في تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها. ففي حادث تصادم سفينة فرنسية بترولية والسفينة الجزائرية "تلمسان" في مارس 2005 في سواحل مرسيليا، أصبحت التقارير الخاصة بالحوادث والتقنية العالية فيها، تسهل على القاضي وكذلك تقلل من اللجوء إلى أسباب حوادث القوة

<sup>1</sup> - المحكمة العليا في قرارها الصادر 11 جوان 1990 عن الغرفة البحرية والتجارية تحت رقم 65920.

<sup>2</sup> - د. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق ص 47.

<sup>3</sup> - د. محمد عبد الفتاح ترك المرجع نفسه ص نفسها.

<sup>4</sup> - LE CLERE. Op.cit p 109.



القاهرة، فتعتمد الصور الكارتوغرافية cartographies، trajectographie و الفوتوغرافي، وكذا الوثائق الخاصة بالطريق أو المسار.<sup>1</sup>

ويمكن أن يطرح سؤال في مسألة التصادم الذي يحدث في أوقات معينة في السنة وفي فصول معينة، معروفة بكثرة وقوة الحوادث البحرية من عواصف ورياح... الخ والتي تعتبر الإبحار فيها خطرا كبيرا فكيف التعامل مع الحدث؟

وفي البحر المتوسط كان العرف السائد هو عدم الإبحار أثناء الفصل السيئ(نهاية الخريف والشتاء)، وصارت قاعدة من قواعد الملاحة البحرية وأصبح عرف عدم الإبحار من نوفمبر إلى مارس قاعدة قانونية وعدل المنع عن الإبحار ليبدأ من 10 نوفمبر إلى 30 جانفي بقانون فينيسيا لسنة 1569، وبذلك فالسفن التي تخالف هذه القاعدة تتحمل النتائج دون حقها في التذرع بأخطار البحر.<sup>2</sup>

## II. التصادم المشكوك فيه

ويعتبر التصادم المشكوك فيه النتيجة عن عدم توصل الخبير أو التحقيق، بعد فحص الخاص بالسفن وطاقتها دون التوصل إلى سبب معين، بالإضافة على ذلك فان القاضي لا يمكن أن يقرر في مسألة تقنية مثلا، ولذلك قد يعتمد على تقرير خبرة والذي قد يفيد أو لا يفيد في تحديد المسؤول، وفي الحالة الثانية فإنه يلجا إلى الشك.

وتبقى المسؤولية في هذه الحالة على المتضرر بدون تمييز، وقد نصت المادة 281 بحري جزائري" أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز الحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم"، والتي تطابق نص المادة 2 من معاهدة بروكسل 1910، وبذلك هناك تطابق في الحكم بين التصادم القهري والمشكوك في سببه، إلا أنه يمكن تبني الفرق التالي فالأول يعتمد على فكرة المخاطر في حوادث القوة القاهرة، وأما الثاني المشكوك فيه يعتمد على الخطأ إلا أنه غير معين ويصعب تعيينه. ويمكن القول أننا نكون بصدد تصادم مشتبه فيه عندما لا يمكن للطرفين إثبات حادث القوة القاهرة أو خطأ نتج عنه الحادث.

ولقد فصل القانون البحري الجزائري أن تتحمل السفن المتصادمة مسؤولية تعويض المتضررين في حالة القوة القاهرة أو التصادم المشكوك فيه وذلك دون تمييز للحالة التي كانت

<sup>1</sup>- BEA mer, report d'enquête technique, abordage entre LE FS Louise et le Roulier Algérien TELMCEN survenu le 08 MARS 2005 dans le rade de MARSEILLE.

<sup>2</sup>- د. أحمد حسني. المرجع السابق ص 3 هامش 1.

فيها، دون أن يثير ذلك مسألة تقدير التعويض على عكس الأضرار التي تنتج بفعل خطأ إحدى السفن أو لخطئ هذه السفن مشتركة، كما أن الأضرار المباشرة هي القابلة وحدها للإصلاح باعتبار أن التعويض فيها وتقديره يشمل ما فات من كسب للمضروب وما لحقه من خسارة وهذا لما لهذه المسألة من أهمية في المطالبة بالتعويض للمتضرر .

**الفرع الثاني: أساس تقدير التعويض والضرر، ونطاق تطبيق قواعد المنع للمصادمات**

### و صور الخطأ فيها

لا بد أن تحقق الضرر يفرز ضرورة تقديرهن وبالتبعية تقويم التعويض المقابل له، وعليه بين أمر فيما يلي:

### أولاً: أساس تقدير التعويض وتقدير الضرر في التصادم البحري

تعتبر مسألة تقدير التعويض من المسائل الصعبة وخاصة إذا كان لتقدير الضرر المعنوي، ولبيان ذلك نتعرض للموضوع كالتالي:

#### I. القواعد العامة لتقدير التعويض

لم تتعرض معاهدة بروكسل 1910 لبيان طريقة تقدير التعويض ولالقانون البحري الجزائري، وهذا يفتح المجال للقواعد العامة في القانون المدني فنص المادة 131 مدني جزائري المعدلة كالتالي: "يعتبر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقاً لأحكام المادة 182 و182 مكرر مع مراعاة الظروف الملائمة، فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية فله أن يحتفظ للمضروب بالحق في أن يطلب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير."

وتضيف المادة 182 مدني جزائري: "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب."

#### 1. القاعدة في التعويض هو الضرر المباشر

يعتبر التعويض هو الحكم الذي يترتب على تحقق المسؤولية وسواء كان التعويض بالطريق العيني أو بالمقابل فهذا لا يمنع من تطبيق هذه الأحكام في تعويض الأضرار الناتجة عن التصادم البحري، ويعتبر الضرر المباشر هو القاعدة العامة في تقدير التعويض، ويشمل الضرر المباشر ما لحق المضروب من خسارة وما فاته من كسب، فإذا كانت السفينة تقدر بـ 10 ملايين وكان يريد مالها أن يبيعها بـ 12 مليون وأتلفها شخص آخر فبالخسارة من الضرر المباشر هي 10 ملايين + 2 مليون التي كانت قد فاتته كسبها بسبب الحادث.

وقد قضى المجلس الأعلى المحكمة العليا حالياً، بقولها: التعويض كمبدأ عام يقدره القاضي حسب الخسارة التي حلت بالمضروب وما فاتته من كسب عملاً بالمادة 182 مدني الأمر الذي يستلزم منه أن يعطي تعويضاً جبراً للضرر الحال بالمضروب، وليس على أساس نسبة المسؤولية في الإصطدامات المادية ولذلك فإن المجلس القضائي عندما منح تعويضات متساوية للطرفين على أساس المسؤولية كانت متساوية ولم يربطها بنسبة الضرر الحال بكل شاحنة على حدى، يكون قد خرج عن القواعد المقررة في القانون مما يعرض قراره للنقض.<sup>1</sup>

والغرض في إعطاء القاضي سلطة تقدير التعويض الحال أو المباشر الناتج عن الضرر اللاحق بالضحية كطريقة عادلة دون حرمانه من الكسب المرجو.

وتضيف المادة 131 مدني جزائري معدلة على أنه: "يقدر القاضي مدى التعويض... مع مراعاة الظروف الملائمة" والمقصود بالظروف الملائمة هي الظروف التي تحيط بالمضروب، سواء كان الضرر أصاب مالا أم أصاب الجسد.<sup>2</sup> وتعتبر هذه الظروف التي تدخل في تقدير التعويض، من الوسائل التي اكتشفها القضاء والفقه، والتي فتحت المجال للتقدير في التعويض، ولم يعد التعويض القضائي هو التعويض الكامل فقط.

وتعتب هذه المادة إضافة جديد على عدم اعتبار التعويض المباشر كقاعدة أساسية وحيدة، وهذا لتدخل مسائل جانبية قد تخفض أو تزيد من قيمة التعويض.

## 2. الظروف الملائمة مع حادث التصادم

أثناء حادث التصادم والذي يكون ثابت المعالم في ظروف عادية، من خلالها لا لبس في تقدير التعويض إلا أنه قد يطالب المدعى عليه بأن يدفع التعويض الكامل من الضرر الذي أحدثه. وكذلك قد ما يطالب المدعى عليه في التعويض، بأن يدفع تعويضاً مقابل لما لحق المدعى عليه من ضرر وما فاتته من كسب بسبب توقف السفينة لإجراء عمليات الإصلاح.

وعليه فإن المدعى عليه في الدعوى المرفوعة ضده غير ملزم بالتعويض الكامل، والزيادة عن الضرر الأصلي وهو الضرر الناتج عن عمليات الإصلاح - "التوقف" - وهي الأعمال التكميلية الناتجة عن الحادث وملايساته. ولذلك وبوجه عام فإن على المحاكم أن تحدد ماهية الأضرار التي تدخل في اعتبارها ضرراً من أجل تقدير التعويض. ولأن تقدير التعويض متى قامت أسبابه ولم

<sup>1</sup> - قرار رقم 325499 في 23 يونيو 1982 الغرفة المدنية. القسم الثاني نشرة القضاة 1982 عدد خاص ص 165.

<sup>2</sup> - د. محمد صبري، شرح القانون المدني المرجع السابق ص 162.

يكن في القانون نص يلزم بإتباع معايير في خصوصه هومن سلطة قاضي الموضوع، ولا معقب عليه من محكمة النقض متى قد بين عناصر الضرر ووجب أحقية طالب التعويض فيه.<sup>1</sup>

ومن ثم فإنه عندما تغرق سفينة في الحال بعد التصادم وأن هذا الغرق كان نتيجة مباشرة عن الخطأ في التصادم البحري، والذي يطلب تقدير الضرر على أساسه، مع بيان عناصر التعويض الداخلة فيه، والنتيجة عن سبب رئيسي مباشر.

وأما إذا تعرضت سفينة إلى الغرق ولكن لم يكن التصادم السبب المباشر فيها، وذلك عندما لا تقوم السفينة وبخطئها بإصلاح الضرر، فإنه لا يمكن أن تطالب السفينة المصدومة بالتعويض الكامل، في هذه الحالة لأنه ليس هناك علاقة بين الحادث الأول والحادث الثاني، الذي سببته السفينة المصدومة عن عدم إجرائها إصلاحات، وتعتبر هذه الملابس داخلة في تحديد المسؤولية عن كل حادث فلا يمكن الجمع بين الحادثين في مسؤولية واحدة.

وقد حكم القضاء الإنجليزي بأنه عندما تتضرر سفينة في حادث يرجع إلى خطأ سفينة أخرى ثم تغرق فيما بعد، فإن ملاك السفينة المخطئة يسألون فقط إن كان الغرق هو النتيجة المباشرة للتصادم، وتعلق القضية بين السفينة *the fritz thyssen* التي صدمتها السفينة *Mitera Merigio*، وحدث لها ضرر أسفل خط الشحن لكنها لم تقبل المساعدة من أحد القوارب، وواصلت الإبحار إلى روتردام ثم غيرت طريقها إلى *فالمونت*، بسبب تسرب المياه إلى العنابر، ومن ثم تم قطرها وطلب من ربانها استعمال مضخات وبعد البدء في الضخ غرقت السفينة.<sup>2</sup> عند المطالبة بالتعويض تم رفضه، على أن الطالب كان مبني على أساس الحادث الأول ودفعت محكمة الاستئناف برفض الدعوى على أساس أن الغرق لم يكن نتيجة مباشرة عن التصادم، وإنما كان نتيجة خطأ الربان الذي رفض المساعدة.

وأساس ذلك أن الضرر المباشر يتأثر بالظروف الملازمة به كما أن تقدير التعويض للضحية لا يجب أن يكون إلا بناء على ما أحدثه الفاعل دون أن يزيد التعويض عن تسبب فيه هو، وعلى هذا الأساس يستوجب رفض أي طلب بالتعويض عن ضرر يفوق ما أحدثه الفاعل وكان تفاقمه بسبب الضحية نفسه أو بسبب الغير.

## II. تقدير قيمة الأضرار في حوادث التصادم البحري

يتعين على القاضي عند الأخذ بالظروف الملازمة بالحادث أيضا الأخذ بقيمة السفينة الحقيقية وقت الحادث حتى يكون هذا التعويض عادلا ومنصفا للطرفين.

<sup>1</sup> - د. أحمد حسني، قضاء النقض البحري، المرجع السابق طعن رقم 569 س 29، ص 81.

<sup>2</sup> - د. أحمد حسني الحوادث، المرجع السابق، ص 54.

## I. الهلاك الكلي للسفينة

فالنسبة لهلاك السفينة الكلي فعلى القاضي عند التقدير أن يأخذ بالنظر إلى سن السفينة وخدمتها، وطبيعة صناعتها، وعدد الرحلات التي قامت بها والخسائر التي تكبدتها، وكل العناصر الأخرى التي قد تخفض من قيمتها.

والقيمة الحقيقية هي التي يجب أن تأخذ بالاعتبار، وليست قيمتها ما يمكن احتمالها أو التوقع من تحققه من فوائد يرجوها المالك.<sup>1</sup> هذا بالنسبة للسفينة القديمة أما السفينة الجديدة فتقدر بثمن شرائها، وأما السفينة المستعملة فيجب أن ينقص من ثمنها تبعا لاستعمالها.

وأیضا يمكن الاعتماد على وثيقة التأمين أين يكون فيها تقدير قيمة السفينة في الوثيقة، إلا أنه لا يمكن الاعتماد على وثيقة التأمين فقط، لأنها تعتمد على رقم وأبداء الأرقام لا يمكن أن تكون استدلالا عن القيمة الحقيقية للسفينة، فعقد التأمين عقد مستقل يكتب بدون الاعتماد عن خبرة، فهو رقم أقل من القيمة الحقيقية.<sup>2</sup>

وبما أن قيمة السفينة قد تتغير من ميناء الإقلاع إلى ميناء الوصول، وبذلك فالعبرة هنا بقيمتها كمشروع تجاري يسير على وجه مرض.<sup>3</sup> أي قيمتها بتاريخ ووقت الحادث.

ومعنى ذلك أنه لا يمكن في الأصل معرفة قيمة السفينة وقت الحادث ولذلك يوضع ملاك السفينة في وضعية أصحاب مشروع ناجح، فتقدر بقيمة سفينة أحسن من الحال التي كانت عليها حتى يمكنهم شراء سفينة أخرى، والتالي تبدأ كسفينة جديدة وهذا هو الغرض من الضمان في التجارة البحرية.

وبالإعتماد على قاعدة "ما لحق من خسارة" والقاعدة الثانية "ما فاته من كسب" جاء التعويض العادل المأخوذ في كافة التشريعات، فالتعويض في المسؤولية المدنية له وظيفة اجتماعية فقط عندما يطالب المجهز ضمن عناصر الضرر التعويض عن أجره النقل، فإنه لا يحصل إلا على تعويض عن أجره النقل الصافية فقط، أما إذا تم دفعها مسبقا فليس له الحق بالمطالبة بها.

## II. التلفيات:

ويشمل تعويض التلفيات الخسارة الواقعة، التي تتمثل في قيمة المصاريف التي تحملها المجهز لإعادة السفينة إلى الحالة التي كانت عليها قبل الضرر، دون أن يكون هذا التعويض عن

<sup>1</sup> - M. Sibille. Op.cit p 341.

<sup>2</sup> - M.Sibille. op.cit, p342.

<sup>3</sup> - د. أحمد حسني، المرجع نفسه ص 55.

المصاريف مما يجعل السفينة ذات قيمة أكبر من ما كانت عليه أو ينقص من قيمتها عن ما يجب أن تكون.

ومن ذلك ما جاء في قضية أصدر القضاء الإنجليزي فيها حكماً سنة 1962 في قضية السفينة the hssel حين أرسلت هذه السفينة لإجراء إصلاحات دائمة في اليابان، ولم يكن هناك داع لإرسالها، إلا أنه وبموجب شرط ضمان في عقد بناء السفينة، مكنهم من إرسالها لإجراء إصلاحات عن الأضرار الظاهرة التي يغطيها شرط الضمان، وقد استغرقت الإصلاحات الخاصة بحادث التصادم 20 يوماً إلا أن القضاء حكم بأن لهم الحق فقط في التعويض عن 20 يوماً الناتجة عن العطل بسبب التصادم<sup>1</sup> ويقاس الأمر كذلك بالنسبة لما تسبب فيه العطل عما فات من كسب وما لحق من خسارت بالنسبة لأجرة البحارة وعلى أساس الرحلات البحرية التي كانت قد تعاقدت عليها أو من الممكن أن تقوم بها.

### III. الأضرار بالبضائع والأشخاص

إن هذه المسألة لا تثير ملاحظات خاصة، فالقواعد العامة الواردة في القانون المدني الجزائري هي التي تحكمها وكذلك الأمر بالنسبة للفوائد، فتبقى الصعوبات المتعلقة بإثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، وفي المقابل تقدير الضرر وقيمة التعويض العادلة مع مراعات الظروف الملائمة وأحياناً اللجوء إلى الخبرة القضائية لتحديد ذلك.

والمسألة الوحيدة التي قد تثير النقاش هي المسؤولية التضامنية في حالة الاشتراك في الخطأ بين الأضرار الحاصلة للأموال والأضرار الحاصلة للأشخاص والتي سيأتي بينها بالتفصيل عند الحديث عن أحكام المسؤولية في نطاق أحكام التصادم لمعاهدة بروكسل 1910.

فقد نصت القواعد العامة المادة 126 معدلة بالمادة 38 من القانون: 10/05 أنه: "إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في إلزامهم بتعويض الضرر" وتعتبر هذه القاعدة هي القاعدة المطبقة في ما يخص الأضرار اللاحقة بالأشخاص من جراء حادث تصادم بحري وهو ما جاء في نص المادة 279 قانون بحري التي تنص: "تكون السفن التي ارتكبت خطأ مشتركاً، متضامنة تجاه الغير عن الأضرار المسببة للوفاة أو الجروح وهو نفس الحكم في نص المادة 3/04 من معاهدة بروكسل لتوحيد أحكام التصادم البحري وهذا لإعتبارات إنسانية.

على عكس الأضرار الحاصلة للبضائع فإنه لا مجال لافتراض التضامن في المسؤولية في مسائل التصادم، لصعوبة ذلك لكثرة المطالبين من جهة ولوجود لصوبة تنفيذ هذه القاعدة ولهذا

<sup>1</sup> د. أحمد حسني، المرجع السابق ص 57.

أوجب على المدي بالضرر الرجوع على كل مشارك في التصادم بقدر النسبة المحددة له من خلال الخبرة مثلا عند الاثبات وهذا تطبقا لنص المادة 278 قانون بحري والتي تطابق نص المادة 2/04 من المعاهدة السابقة.

**ثانيا: نطاق تطبيق قواعد منع المصادمات في البحار لسنة 1972 وصور الخطأ فيها**

### I. نطاق تطبيق قواعد منع التصادم

تنقسم القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 إلى 36 قاعدة علاوة على ملاحق إضافية، وهي تتعلق بصفة عامة بقواعد التسيير في أي حالة من حالات الرؤية، وكذا سلوك السفن في حالات التقابل... الخ إضافة على قواعد الإنارة والأشكال التي تستعمل في حالات مختلفة باختلاف الجو، وأخيرا الإشارات الضوئية والصوتية الواجب إصدارها.

وطبقا لنص المادة 1 من قواعد منع التصادم في البحار، فإن هذه القواعد تطبق على جميع السفن في أعالي البحار وفي جميع المياه المتصلة بها، الصالحة لملاحة السفن البحرية.

لأن القواعد المانعة للمصادمات في البحر ضرورية للتطبيق الملاحي والتقني، وليس لها آثار كبيرة على الصورة القانونية لأحكام التصادم البحري، إلا فيما يخص المسؤولية وصور الخطأ فيمكن الاعتماد عليها للكشف عن الطرف الذي تسبب في مخالفته قواعد المنع في وقوع التصادم.

ومن جهة ثانية ليس هناك مايتعارض في قواعد منع التصادم مع سريان قواعد وأحكام التصادم البحري لمعاهدتي بروكسل 1910 و1952، باعتبار أن هذه القواعد تقنية، وأحكام التصادم البحري ذات طابع قانوني بحت.

وبالإضافة لذلك فإن نطاق تطبيق هذه القواعد هو البحار العالية، والتي تدخل في تعريفه المنطقة الاقتصادية الخالصة، والبحر الإقليمي والمياه الداخلية أو الأرخبيلية لدولة أرخبيلية كما جاء في المادة 86 من معاهدة الأمم المتحدة منتيغوباي 1982<sup>1</sup> على عكس أحكام التصادم لاتطبق في البحار العالية.

<sup>1</sup> - المادة 86: "تنطبق أحكام هذا الجزء (أعالي البحار) على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما..."

#### Article 86

La présente partie s'applique à toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux Archipélagiques d'un État archipel. Le présent article ne restreint en aucune manière les libertés dont jouissent tous les États dans la zone économique exclusive en vertu de l'article 58. LA REVUE Maritime .IFM, [www.ifm.free.fr](http://www.ifm.free.fr)

ورغم ذلك فليس في هذه القواعد ما يعفي أية سفينة أو المالك أو الربان، أو الطاقم من تبعات الإهمال في تطبيق القواعد أو الإهمال في اتخاذ الاحتياطات، فهذه القواعد من الإلزامية ما يجعلها صارمة توجب عدم تنفيذها تحديد المخطأ الذي يقع عليه المسؤولية التي يجب أن توقع عليه، ما لم تتصرف التصرف البحري السليم.

## II. بعض الصور الأخرى لأخطاء التصادم البحري في قواعد المنع

وتؤكد كافة التحقيقات في الحوادث البحرية بصفة عامة، والتصادم البحري بصفة خاصة أن العامل البشري الدور الكبر في وقوع الحوادث، فقد يعود الخطأ إلى المجهز الذي يسمح لسفينة بها عيوب أن تبحر أو يعود إلى خطأ الربان أو إلى خطأ طاقمه أو المرشد، وسواء كان ذلك يرجع إلى الإهمال أو عدم الاحتياط من هؤلاء، وأثناء تنفيذ متطلبات قواعد منع التصادم.

وبالإضافة إلى عوامل أخرى خاصة بالطاقم على ظهر السفينة، مثل زيادة ساعات العمل دون وجود المناوبة، وكذا الإجهاد الذهني والنفسي، ونقص اللياقة البدنية، قد يساهم في كل ذلك إلى وقوع مثل هذه الحوادث.

ورغم أنه ليس موضوعنا دراسة قواعد المنع، إلا أنها الضرورة العلمية والبحث بالإضافة إلى نتيجة يمكن الإدلاء بها مسبقا هو أن التصادم البحري له وإن صح التعبير نوعان من القواعد، قواعد تقنية وقواعد قانونية ومن بين صور الخطأ ما يلي:

### 1.II الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد السير والمناورات

من بين هذه القواعد الالتزام بالسرعة الآمنة والمراقبة الجيدة لإجراءات تقادي التصادم، بالإضافة إلى تصرفات السفن في حالة رؤية بعضها بالعين المجردة بالإضافة إلى قواعد الإشارة الصوتية والضوئية، وقد أشارت لهذا المادة 274 و277 ق.ب.ج التي ترتب المسؤولية ومنها ما يلي:

#### (1) الخطأ في تطبيق القاعدة 2 التصرف البحري السليم عند المناورة ومخالفة قواعد السير

ويعتبر هذا المبدأ "التصرف البحري السليم" المقتبس من المعاملات المدنية والمسؤولية المدنية" من التصرف الواجب الإتباع" أو تصرف الرجل العادي.

ففي تصادم بين السفينة ostrire والسفينة Alonso في فبراير 1975 حيث حدث التصادم في ميناء بيونس آيرس وكانت السفينتين متجهتين خارج الميناء عبر نهر على ظهرهما مرشدين نحو منطقة الإرشاد، ووقع التصادم في هذه الحادثة بخطأ السفينتين. وأثناء مسار كل من السفينتين كانت السفينة S ليست الأقرب لمنطقة الإرشاد، ولم تبدي أي تصرف واضح لذلك، ولتقادي التصادم كان عليها أن تتبع التصرف السليم بإخلاء الطريق للسفينة A، أما هذه الأخيرة فكانت في



حالة تقاطع طبقا للمادة 17 التي توجب عليها المحافظة على خط سيرها وسرعتها، مع إعطاء إشارات التنبيه المنصوص عليها، مع أنها لم تتبع الأصول السليمة للفن البحري، و قواعد المناورة والسير. فكان قرار المحكمة كلا السفينة مخطأ وتقسّم المسؤولية بالتساوي 50% لكل سفينة.<sup>1</sup>

## (2) مخالفة قاعدة السرعة والرؤية والتوقف

وفي حادث آخر بين السفينة Apollo والسفينة Vectory في 1980، حيث طلب كلا السفينتين تسير بسرعتها على خط سيرها دون تغيير أو تقليل، فتجاوزتا السرعة التي تمكنهما من التوقف في حالة الرغبة في ذلك، وحدث أن غيرتا فجأة اتجاههما تغييرا جذريا وقد خالفتا القاعدة الخاصة بالسرعة الآمنة والقاعدة 08 إجراء تفادي التصادم الخاصة بإيقاف الآلات، والقاعدة 19 الخاصة بإجراءات الإبحار في الرؤية المحدودة.

فكان قرار المحكمة في هذا الحادث اعتبار كل من السفينتين مخطئتين في تطبيق قواعد المنع وتقدير المسؤولية بقاعدة النسبية: 15% للسفينة Apollo و 45% للسفينة victoria.<sup>2</sup>

## (3) الإهمال

تضمنت القاعدة الثانية من قواعد منع التصادم 1982 على أنه: "ليس في هذه القواعد ما يعني أي سفينة أو مالكها أو ربانها أو طاقمها من نتائج أي إهمال" ويعتبر أي خطأ من الربان أو أحد أفراد الطاقم، أو المالك أو المجهز بواجب تقضي به الأصول البحرية الفنية تبعا للظروف، ولولم يرد به نص في القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار أو غيرها من القواعد.<sup>3</sup>

## 2.II خطأ الربان وأفراد الطاقم

ترجع غالبية حوادث التصادم إلى أخطاء الطاقم وبصفة خاصة الربان والقليل منها يرجع إلى خطأ المجهز أو المالك، فالربان يتعين عليه أن يكون على متن السفينة طيلة الرحلة البحرية، وأن يمارس شخصيا قيادتها، ماعدا الحالات التي ينزل فيها من السفينة لأغراض مقبولة اعتياديا وهذا طبقا لنص المادة 581 بحري جزائري. والفارق بين خطأ الربان والمالك أو المجهز، هو أن هاذين الأخيرين يكون لهما طبقا لنص المادة 577 بحري جزائري الحق في التمسك بتحديد المسؤولية وفق الحالات في المواد 93 إلى 115 بحري جزائري ومن بين هذه الأسباب طبقا لنص المادة 93:

1-د. عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، الفصل التطبيقي

2-د. عبد الفتاح ترك، نفس المرجع ص 397.

3-د. أحمد حسني، المرجع السابق ص 67.

أ. الموت والاصابات الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله والفقدان... والاضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها.

ب. الموت والاصابة الجسمانية لأي شخص آخر في البحر أو البر والفقدان... يفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص يوجد على متن السفينة ويكون المالك مسؤولاً عنه... على أن يكون الفعل أو الإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة...

ج. كل إلتزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة واللاحقة بمنشآت الموانئ وأحواض السفن والخطوط الملاحية."

وفي غير هذه الحالات التي على الربان أن يثبت بأن الخطأ فيها كان بسبب الغير، وإلا كان المالك أوالمجهر مسؤولاً عن أعمال وكلائه في البحر، والبر وبسبب الاستغلال الملاحي للسفينة، مسؤولية وفق أحكام القانون العام.

وأما أفراد الطاقم فهم تابعون للمجهر ويعملون تحت أوامر الربان فأبي خطأ من أي فرد من الطاقم يسأل عنه المجهر، وأساس ذلك أن هؤلاء يأترون بإمرته ويعتبرون من عناصر التجهيز، ولذلك فهناك معايير يوجبها القانون وبالتحديد المرسوم التنفيذي المتعلق بقواعد الاحتفاظ بعدد أدنى من البحارة على متن السفينة التجارية لضمان أمنها،<sup>1</sup> وقد وضع التنظيم جدول أعدته الإدارة البحرية الوطنية، حسب النوع السفينة، ونوع الملاحة وحمولة السفينة و صنفها.

### 3.II خطأ المرشد

بالنسبة المرشد حسب القانون البحري الجزائري: " هوكل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان لقيادة سفينته، عند الدخول على الموانئ أو الخروج منها..الخ"<sup>2</sup> وبالإضافة إلى ماجاء به القانون البحري وما أورده المادة 171 وما يليها: " الإرشاد هو المساعدة التي يقدمها المرشد على الربان، من مستخدمي السلطة المينائية التي لها كافة السلطة داخل الموانئ وخارجها، والتي تخول لها ضمان السلامة والأمن داخل وخارج الميناء". لذلك فالمرشد ماهوإلمساعدة للربان بحكم معرفته بالميناء، حتى لوكان الإرشاد جبريا "تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة، سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ مرشد حتى ولوكان هذا الإرشاد إجباريا"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>-المرسوم التنفيذي رقم 02-02 مؤرخ في 06 يناير 2002 يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها.

<sup>2</sup>- المادة 2من المرسوم التنفيذي 08-06 المؤرخ في 9 يناير 2006 يحدد الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ.

<sup>3</sup>- المادة 283 قانون بحري وقد ورد خطأ في نص المادة في عبارة " ولو كان الخطأ إجباريا" والصحيح " ولو كان الإرشاد إجباريا" بناء على النص الفرنسي الذي جاء كالآتي: l'abordage et cause par la faut d'un pilot lorsque celui-ci et obligatoire

وكما لا يعتبر هذا الحكم خروجاً عن الأحكام العامة في القانون المدني، في ما تعلق بمسؤولية المتبوع في المادة 136 معدلة قانون مدني<sup>1</sup>، وتسري رابطة التبعية حتى ولو كان المتبوع حراً اختيار تابعه، ومتى كان له عليه سلطة فعلية في رقابته و توجيهه، والمجهز يقوم بهذه الرقابة على المرشد بواسطة الربان ومن نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد مايلي:

الأصل أن يلتزم مجهز السفينة محل الإرشاد بالتعويض للمرشد أو البحارة عما يصيبهم من أضرار أثناء تنفيذه عملية الإرشاد إذا كانت تلك الأخطاء ناتجة من جانبه، أو من جانب الربان طبقاً للقواعد العامة، وإذا كان الأمر كذلك فغن على المضرور إثبات عناصر المسؤولية<sup>2</sup>.

إلأن المشرع الجزائري جعل المسؤولية في ذلك بدون إثبات المرشد للخطأ الذي يأتيه المجهز أو الربان وذلك في نص المادة 184 قانون بحري" تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال... على عاتق المجهز المرشد إلا في حالة إثبات خطأ جسيم للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد". وتعتبر هذه الحالة في نفس الوقت الاستثناء، بالنسبة لمسؤولية المجهز والربان المطلقة عنهم تحت رقابتهم وتوجيههم، ومن ذلك يمكن إيقاع المسؤولية على الربان المرشد إذا تسبب بخطئه في حوادث التصادم بين السفن.

إلأن درجة الخطأ القابلة لإيقاع المسؤولية على المرشد هو "الخطأ الجسيم" وليس بعبارة "الخطأ الغليظ"، التي لا تؤدي المعنى كما جاء في نص المادة 184 بحري جزائري، ولذلك فعل المجهز أو الربان إثبات أن خطأ المرشد كان جسيم. وبالإضافة إلى ذلك فالعلاقة بين السفينة المرشدة والسفينة المرشدة، في حالة التصادم البحري بينهما تحكمها القواعد العامة، التي توجبها العلاقة العقدية الخدماتية "عقد خدمة" ويتم تقديم المسؤولية عن الأضرار الحاصلة وفقاً لأحكام المتعلقة بهذا العقد<sup>3</sup>.

## 4.II خطأ المجهز

طبقاً لنص المادة 572 بحري جزائري: "يعتبر كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة، أو بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة". ومعنى نص المادة أن المجهز يأخذ صفة المالك إذا كان المالك هو المجهز، والذي يستعمل السفينة للملاحة البحرية، وقد يكون مستأجراً في عقد الإيجار سفينة غير مجهزة، وبالتالي يكون المستأجر المجهز هو المسؤول. ولذلك فإن أهم واجبات المجهز تجهيز السفينة المستخدمة للملاحة

<sup>1</sup> - المادة 136 تنص: " يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبتها وتضيف الفقرة 2: وتتحقق علاقة التبعية حتى ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه..."

<sup>2</sup> - د. عبد الفتاح ترك، المرجع السابق ص 168.

<sup>3</sup> - المادة 284 بحري جزائري: " إذا وقع تصادم أو ارتطام بين السفن التي يربطها عقد الخدمات، يتم تقديم المسؤولية عن الأضرار الحاصلة وفقاً للأحكام المتعلقة بهذا العقد"

البحرية تجهيزا كاملا من طاقم..وكذلك الوقود والخراطئ...وغيرها لأن السفينة هي المحور الذي تدور حوله المسؤولية وكذلك المحور الذي تدور حوله الأخطاء.

والظاهر من معاهدتي بروكسل 1910 و1952 أنهما استعملتا عبارة "خطأ السفينة" *"la faut du navire"*، وهي دلالة إلى مجموعة الأخطاء التي يكون العنصر البشري سببا فيها، والتي تكون واجبة الإثبات، وتعتبر هذه الأحكام الخاصة بالمسؤولية والمتعلقة بالعلاقة بين الخطأ والضرر والعلاقة السببية خروجاً عن القواعد العامة، وكذلك تختلف عن المسؤولية في حالة الحوادث المشتركة التي تكون فيها الأخطاء مفترضة.

## المبحث الثاني: القواعد الموضوعية للتصادم البحري لسنة 1910 كبديل

### لمنهج التنازع، ونطاق تطبيقها

تخضع قوانين غالبية الدول للالتزامات الغير التعاقدية إلى قانون محل وقوع الفعل المنشئ للإلزام.<sup>1</sup> ونص المشرع الجزائري في المادة 20 قانون مدني: "يسري على الالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للإلزام"، إلا أن الفقه لم يرض بقاعدة إسناد تقضي بتطبيق القانون المحلي على كافة مسائل المسؤولية التقصيرية على أساس الأمن المدني، أو على أساس فكرة الإقليمية... الخ.

وفي مقابل ذلك يصير أنصار مبدأ القانون المحلي، على قدرة هذا الأخير للتأقلم مع الظروف المستجدة، رغم صعوبة تطبيقه وذلك في مقابل منهج المادي أو بالأحرى منهج القواعد الموضوعية، وأمام هذا الوضع نتطرق لموضوع مسائل المسؤولية المتعلقة بالتصادم البحري بين ضابط الإسناد التقليدي في مطلب والبديل (القواعد الموضوعية) عنه في مطلب ثان فيما يلي.

### المطلب الأول: القانون المحلي كحل لمنهج التنازع، والقواعد الموضوعية البديلة عنه

وتعتبر قاعدة خضوع الالتزام غير التعاقدية لقانون المحل من أقدم القواعد، فقد أخضعت مدرسة الأحوال الإيطالية القديمة الجرائم لقانون محل وقوعها، وكانت تقصد بلفظ الجرائم، الجرائم الجنائية ذلك لأنه لم يكن في ذلك الوقت قد انفصلت عن المسؤولية المدنية.<sup>2</sup> وقد أخذ بهذه القاعدة الفقيه دارجوتيه وكذلك المدرسة الهولندية من بعد تماشياً مع منهجهم في تنازع القوانين القائم على إقليمية القوانين، وكذلك الفقيه مانشيني الذي يعتبر صاحب مبدأ شخصية القوانين القائم على الجنسية

<sup>1</sup> - د. أعراب بلقاسم. القانون الدولي الخاص، تنازع القوانين، دار الهومة ج 1 ط 2004 ص 328.

<sup>2</sup> - د. علي علي سليمان، مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية ط 1993 ص 88.

كأساس للقانون الدولي، إلا أنه لم يأخذ بمبدأ الشخصية على إطلاقه فأورد عليه استثناء هو القانون المحلي الذي يحكم التصرف الذي وقع في إقليمه.<sup>1</sup>

وتحديدا أكثر فإن طبيعة علاقة المسؤولية التي تخضع للقانون المحلي ومدى ارتباطها به وفقا لنص المادة 20 قانون مدني هي عبارة عن تكييف أولي يتوقف على تحديد القانون الواجب التطبيق، ومن ثم فهي تخضع بهذا الوصف لقانون القاضي إعمالا لنص المادة 10 ق.مدني، إلا أن المسألة ليست على إطلاقها في الأحوال الشخصية وكذلك في الالتزامات التعاقدية. وأساس ذلك أن القانون الأصلي الذي يحكم العلاقة الزوجية هو الذي يحكم أثارها، وفي ذلك ينطبق القانون الشخصي على دعوى المسؤولية وهو في حالتنا جنسية الزوج، وليس من المقبول أن نطبق القانون المحلي في شأن الالتزام بالتعويض الذي يقع على عاتق الزوج الذي تسبب بخطئه في فك الرابطة الزوجية، في الوقت الذي تخضع فيه دعوى التطبيق لقانون جنسية الزوج عند رفعها.<sup>2</sup>

ولنفس الاعتبارات المتقدمة فإنه يتعين استبعاد المسؤولية المترتبة عن الإخلال بالالتزامات التعاقدية بصفة عامة من مجال تطبيق القانون المحلي، إذ ليس الخطأ في ذاته هو أساس دعوى التعويض عن الإخلال بالالتزامات التعاقدية، وإنما هو يعتبر كذلك بالنظر لوجود العقد الذي فرض هذه الالتزامات.<sup>3</sup> وضابط إسناد هذه التصرفات وإخلال الالتزام بها يرتب المسؤولية العقدية وهو في نفس الوقت التزام قانوني في المسؤولية التقصيرية، إلا أن هناك فرقا بين المسؤوليتين. ويتمثل هذا الفرق سواء من حيث إمكان امتداد التعويض إلى خطأ غير المتوقع في المسؤولية العقدية دون المسؤولية التقصيرية، أو من حيث التضامن بين المدينين في هذه الأخيرة دون المسؤولية العقدية، وكذا من حيث حدود الإعفاء من المسؤولية ومداه.<sup>4</sup>

ويترتب على هذا التمييز بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية واستبعاد هذه الأخيرة من نطاق تطبيق القانون المحلي، في القانون الجزائري وغيره من القوانين التي يأخذ نفس منحها مثل القانون المصري والفرنسي، فالمسؤولية العقدية تخضع للقانون المختار من المتعاقدين وفي حالة عدم إمكان ذلك يطبق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة، وفي غياب ذلك يطبق قانون محل إبرام هذا العقد طبقا لنص المادة 18 المعدلة بموجب نص المادة 11 من القانون 10/05 المتضمن القانون المدني ال جزائري.<sup>5</sup>

1- د. علي علي سليمان، المرجع السابق ص 88 وما يليها.

2- المادة 12 من الأمر 10\_05 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

3- مبدأ وحدة العقد في القانون الدولي الخاص

4- د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني ج 1 ط 2 ص 852.

5- المادة 21 قانون مصري، أنظر Mohand Issad p 305

ويستند استبعاد المسؤولية العقدية من نطاق القانون المحلي، وإخضاعها للقانون الذي يحكم العقد إلى نفس الاعتبارات السابقة لحالة الأشخاص في عقد الزواج، إذ الخطأ في ذاته ليس أساس التعويض للإخلال بالالتزامات التعاقدية، وإنما هو أساس بالنظر إلى العقد الذي فرض الالتزام العقدي بعدم إخلاله، والقول بغير ذلك يتجاهل حقيقة أن التعويض عن الخطأ لعدم الالتزام هو نوع من التنفيذ بمقابل، ويترتب على استقلالية المسؤولية العقدية عن المسؤولية التقصيرية من حيث القانون الواجب التطبيق نتيجة هامة، باعتبار أن التمييز بينهما هي مسألة تكييف أولي تخضع لقانون القاضي وفقاً للمادة 19ق.م<sup>1</sup>

ولفهم مبدأ تطبيق القانون المحلي بعدما أشرنا في حوصلة إلى أصل تطبيقه واعتماده منهج قواعد الإسناد، والتي تحيل مبدئياً لتطبيق قانون القاضي وما قد يثيره ذلك من عدم الحياد، وتضارب القوانين من جهة أخرى ولذلك فسعي الفقه الحديث إلى البحث عن قواعد ترمي إلى تأمين التلاؤم بين مصالح الأطراف المتنازعة والتي تتضمن عنصراً أجنبياً، مثلما هو الأمر بالنسبة للتصادم البحري بين سفن دول مختلفة، وذلك كله دون الوقوف على منهج التنازع، بالبحث عن قواعد حيادية ذات طابع دول.

ولإيجاد حل موضوعي للمسائل التي تستعص على المبادئ العامة، ولمعرفة المسائل التي تستبعد تطبيق مبدأ القانون المحلي والمسائل التي تخل في تطبيق معاهدة بروكسل 1910 نتعرض لذلك من خلال مايلي:

### الفرع الأول: مبدأ تطبيق القانون المحلي

تستند قاعدة الإسناد التي تقضي بتطبيق القانون المحلي على مسائل المسؤولية التقصيرية إلى أسس عدة ترتكز على أساس وطني إقليمي، كان الغاية منها ضمان الدولة لحقوق مواطنيها في غالب الأحيان.<sup>2</sup> ولذلك فهي تسمح بتطبيق القانون الوطني والذي هو القانون المحلي في نفس الوقت عندما تركز العلاقة بالنظر إلى عنصر الأشخاص واتصالهم بالإقليم.

ومبدأ تطبيق القانون المحلي يستجيب إلى اعتبارات عملية من العسير تجاوزها، إذ من غير المستساغ تركيز العلاقة القانونية المترتبة على الالتزام غير التعاقدية بوجه عام بالنظر إلى موضوعها وهو عمل المدين والحال أنه لايشغل حيزاً مكانياً كالأموال المادية، ومن جهة أخرى لايصح تركيز العلاقة بالنظر على عنصر الأشخاص فيها على أساس أن اتصالها بهذا العنصر هو اتصال غير مباشر.

<sup>1</sup> د. حفيفة السيد حداد، المبادئ العامة في تنازع القوانين، المرجع السابق ص 78.  
<sup>2</sup> - والمعزى أنها قواعد للمسؤولية التقصيرية المتعلقة بالأمن المدني فهي قواعد تمنع الأعمال الضارة بالمواطن وتقدر التعويض وهي في الغالب قواعد ذات التطبيق المباشر "قواعد بوليسية" loi de police أنظر Issad page 112

ورغم الأسس المنطقية التي يقوم عليها مبدأ تطبيق القانون المحلي على هذا النحو، إلا أن جانباً من الفقه قد وجه إلى هذا المبدأ نقداً، باعتبار أنه غير محقق للحلول القضائية السائدة في بعض المسائل القانونية المعاصرة على نحو ما سنرى فيما يلي:

#### أولاً: صعوبات تطبيق ضابط الإسناد التقليدي للمسؤولية التقصيرية

قد تعترض تطبيق قانون المحل للالتزامات غير التعاقدية بعض الصعوبات التي قد توجب التخلي عنه، خصوصاً إذا ما لم يتمكن من إيجاد الحل المناسب لكافة المسائل المرتب بمحل وقوع الفعل الضار من بين هذه الفروض:

#### أ- أن يقع الفعل المنشأ للالتزام في مكان غير خاضع للسيادة

فقد بينت المادة 86 و87 من اتفاقية عام 1982 بأن أعالي البحار يشمل كل أجزاء البحر الغير داخلية في مفهوم المياه الإقليمية للدولة الساحلية، أو المياه الداخلية المقررة للدولة وتشمل أيضاً عدا ما هو داخل المناطق المتاخمة للبحر ومياه الجرف القاري، حيث كل المياه الأخرى الباقية من البحر تدخل ضمن المياه الحرة الدولية أو ما يعرف بأعالي البحار، لأن هذه المياه لا تعود إلى دولة ما أو إلى مجموعة من الدول بأي حال.<sup>1</sup>

وإذا كان الفعل المنشأ للالتزام قد وقع على ظهر السفينة أو الطائرة ففان قانون جنسية السفينة أو قانون العلم هو الذي يكون مختصاً،<sup>2</sup> باعتبار أن السفينة امتداد إقليمي للدولة لكن هذه المسألة يمكن أن نقول إنها صحيحة إذا تعلق الأمر بسفينة دولة ذات خدمة عامة، أما عن سفن الدولة ذات الخدمة الاقتصادية والتجارية.

وبالإضافة إلى أننا أمام ضابط إسناد يجعل من محل وقوع الفعل الضار وبالأحرى قانون محل وقوعه هو القانون الواجب التطبيق، إلا أن هذه القاعدة لا يمكن أن تطبق في أعالي البحار، إذ لا سيادة عليه طبقاً لمعاهدة مونتيجوباي 1982 للأمم المتحدة.

#### ب- تفرق عناصر الواقعة المنشأة للالتزام في عدة أقاليم

وكما يمكن أن يكون الفعل الضار ممتداً على أكثر من دولة واحدة، وفي هذه الحالة قد يعب تحديد مكان وقوع الفعل الضار على وجه الدقة.

ويضرب نقاد مبدأ القانون المحلي مثال: سائق سيارة فرنسية الذي صدم فرنسياً آخر في بلجيكا، وعلى مسافة عدة كيلومترات من الحدود الفرنسية ويطرحون تساؤلاً، أليس من الغريب أن

<sup>1</sup> د. محمود عبد الحميد حافظ عرموش، المرجع السابق ص 123.

<sup>2</sup> د. أعراب بلقاسم، المرجع السابق ص 332.

يترتب حرمان المضرور من الاستفادة من قرينة الخطأ المفترض التي استخلصها القضاء من المادة 1384 مدني فرنسي، والتي لا يعرفها القانون البلجيكي،<sup>1</sup> وهذا إذا طبقنا القانون المحلي أو أن نطبق القانون الفرنسي على المسؤولية التقصيرية عن الحادث باعتبار أن أطراف العلاقة من جنسية واحدة.

ويرى القضاء الأمريكي في حكم محكمة الاستئناف لولاية نيويورك، أن جميع العناصر الجوهرية للإسناد تتركز في ولاية نيويورك، وهوما دعاها إلى استبعاد قانون محل وقوع الحادث وتطبيق قانون ولاية نيويورك بوصفه أكثر القوانين ارتباطاً بموضوع النزاع.<sup>2</sup>

واستعان القضاء الأمريكي في تطبيق هذه الأفكار بالنظام المماثل الذي يتبعه القضاء الأنجلوأمريكي بصفة عامة في إسناد الالتزامات التعاقدية، ومؤدى هذا النظام والمسمى بالقانون الخاص بالعقد، أن للقاضي أن يكشف في كل حالة على حدة عن أنسب القوانين لحكم العلاقة التعاقدية المطروحة أمامه. فإذا كان الأمر كذلك بالنسبة للالتزامات التعاقدية، فليس هناك مانع في نظر هذا الاتجاه من إتباع نفس المنهج إزاء المسؤولية من الفعل الضار إذا تصدى القاضي لكل حالة على حدة لبيان القانون الخاص بالخطأ، أي أكثر القوانين مناسبة لحكم المسؤولية التقصيرية وفقاً لظروف الحالة المعروضة وملابساتها.<sup>3</sup>

ويفسر أنصار الفقه الحديث للقانون المحلي، أن التطبيق التقليدي لمبدأ القانون المحلي القائم على فكرة الضرر وتحققه في مكان معين.

ومهما كان فقد أخذ الفقه الفرنسي بنظرية القانون الخاص بالخطأ بما تخوله للقاضي من سلطة تقديرية واسعة في إسناد المسؤولية التقصيرية، وتعتبر هذه النظرية تعبيراً صادقاً عن ثورة الفقه الحديث ضد مبدأ التقليدي للقانون المحلي، وهذه الثورة نابعة من جمود هذا المبدأ وخلوه من المرونة اللازمة لمواجهة تنوع العلاقات التي يمكن أن يتحقق الفعل الضار في إطارها.

وإن المغزى من طرح هذا المنظور الخاص بالقانون المحلي، وهو معرفة المدى الذي يمكن أن نعتبر فيه هذا الأخير راسخاً كحل لمشكلة التنازع في العلاقة ذات العنصر الأجنبي لماذا؟ ولأنه ما يزال في الاعتقاد سواء بالنسبة لفقه القانون المحلي التقليدي، أو فقه القانون المحلي الحديث أن قانون المكان يمثل حلاً حياً لأصحاب المعاملات القانونية، وأن القانون المحلي يحقق التماثل ووحدة الحلول بغض النظر عن أصحاب العلاقة، أو مكان رفع الدعوى باعتبار أن هذه الدعوى

<sup>1</sup> د. هشام علي صادق، المرجع السابق ص 19

<sup>2</sup> - يتعلق الأمر بحادث سيارة وقع في ولاية غرب ولاية نيويورك وكان أطراف الحادث بالإضافة إلى المؤمن من ولاية واحدة - أنظر محمود عبد الحميد حافظ عرموش المرجع السابق ص 132 و Issad p 294.

<sup>3</sup> د. هشام علي صادق، المرجع نفسه ص 23



هي أصلاً خاضعة لقانون معين،<sup>1</sup> سواء قانون القاضي أو القانون الأجنبي عند تطبيق ما تنص عليه قاعد الإسناد.

ومع ذلك فالهجوم الذي تعرض له أنصار القانون المحلي، لم يمنعهم من السعي نحو تحديثه لبقائه وسنتعرض للحلول العملية والتطبيقات<sup>2</sup> المتنوعة للمفهوم الجديد لفكرة القانون المحلي، وتؤكد أن هذا المفهوم يوفر الائتمان والعلم المسبق بالقاعدة الواجبة التطبيق أكثر مما يوفرها لهم القانون المحلي التقليدي، إلا أن الصعوبة التي تواجه فقه القانون المحلي أصلاً هو تفرق عناصر المسؤولية التقصيرية في أكثر من محل، مما يصعب و يجعل منهج التنازع في صراع دائم ولكن هذه المرة مع أنصار المنهج المادي والموضوعي.

وإذ يرى المدافعون عن منهج قواعد التنازع وضابط الإسناد الخاص بالقانون المحلي، إلى أن مكان وقوع الفعل المنشئ للالتزام يجب أن يفسر تفسيراً ملائماً، فقد يكون مكان تحقق الضرر بناءً لما جاء به الفقه التقليدي، أو بالنظر إلى مكان نشوء الفعل الضار بناءً على فكرة الخطأ، وأياً ما كان من الأمر فإن مبدأ إخضاع المسؤولية عن الفعل الضار للقانون المحلي لا ينهي مشكلة الإسناد في شأن مسائل المسؤولية التقصيرية، إذ تتفرق عناصر الواقعة المنشأة للالتزام في أكثر من مكان، وهو ما يثير مشكلة خاصة بتحديد القانون المحلي.

ونشير في البداية إلى أن قانون القاضي هو المرجع في شأن تحديد القانون المحلي، ويفرق بارتين بين التكييف الأولي (لقانون القاضي نفسه) والتكييف اللاحق، الأول غرضه الاهتمام إلى قاعدة الإسناد التي تدرج تحتها مسألة القانونية المطروحة لمعرفة القانون المختص بحكمها، والثاني هو الذي يتطلبه القانون الذي عينته قاعدة الإسناد بعد الاهتمام إليها، فالتكييف الأولي هو الذي يخضع لقانون القاضي وأما الثاني فيخضع للقانون الذي أشارت إليه قاعدة الإسناد.<sup>3</sup> وعلى هذا النحو فإن التكييف الأولي هو معرفة الفئة المسندة والتي غرضها أن الفعل الضار يقع ضمن التصرفات غير التعاقدية، والتكييف اللاحق هو تحديد ضابط الإسناد الذي هو القانون المحلي حسب نظرية قانون القاضي، إلا أن الإشكالية التي نحن بصددتها عند تفرق عناصر المسؤولية التقصيرية في أكثر من إقليم؟

والعقدة لا تكون في تحديد الفئة المسندة، وإنما في تحديد ضابط محل وقوع الفعل الضار أوضاع محل وقوع الخطأ، ومعنى هذا أن المشكلة لا تتعلق بطبيعة التصرف إذ يتم معرفة الفعل

<sup>1</sup> د. ممدوح عبد الحميد حافظ عرموش المرجع السابق ص 113

<sup>2</sup> من بين التطبيقات الحديثة ما يعرف بقانون الوسط الاجتماعي والقانون الأكثر ملائمة

أعراب بلقاسم ص 83، et Bertin (E) principe de droit I Privé 3eme édition tome 1 page 213, <sup>3</sup>

الضار على أنه تصرف غير تعاقدي، والذي يعتبر ضابط إسنادها هو قانون مكان وقوعه، وهذا هو التكييف الأولي ليأتي التكييف الثانوي.

وفي التكييف الثانوي يصعب الأمر عند تفرق عناصر الواقعة في أكثر من إقليم دولة، فأصلا عند البحث عن القانون الذي يبحث في المكان الذي نشأ فيه التصرف غير التعاقدي، يصعب تحديده فنبقى في مكاننا لم نتحرك، باعتبار أننا عموما عرفنا ضابط الإسناد الأولي، إلا أننا لا نعرف بالضبط أيها ضابط بالتحديد، حتى نتحول إلى آخر مرحلة للتكييف اللاحق لنصل إلى القانون الواجب التطبيق. فكيف يخضع تحديد القانون المحلي لقانون يحكم النزاع مادام أن معرفة هذا القانون الأخير يتوقف على مشكلة تحديد القانون المحلي أصلا؟ ولا شك أن الأخذ بهذا يتضمن مصادرة على مطلوب.<sup>1</sup>

وإذا كانت هناك حلقة ضائعة في مسألة تحديد القانون المحلي بحد ذاته، فالقاضي كمرحلة أولى يكيف الفعل على أنه فعل ضار باعتباره فئة مسندة، يقع ضمن التصرفات غير تعاقدية تخضع لقانون محل وقوعها وهو ضابط إسناد، إذا فالمشكلة في ضابط الإسناد (محل وقوع الخطأ أم محل وقوع الضرر حسب عناصر المسؤولية التقصيرية) وحتى نصل للتكييف اللاحق كمرحلة أخيرة، نحن أمام ثلاثة مراحل تكييف أولي وتكييف لاحق ويقع بينهما كمرحلة وسطى تحديد القانون المحلي عند تفرق عناصر الفعل الضار.

وبالنسبة للمشرع الجزائري مثل المشرع الفرنسي، لم يجعل قاعدة خضوع الالتزام غير التعاقدي لمبدأ المحل المطلقة، بل أورد عليها استثناء نصت عليه المادة 20فقرة 2 تقول: "غير أنه فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن الفعل الضار لا تسري أحكام الفقرة السابقة على الوقائع التي تحدث في الخارج وتكون مشروعة في الجزائر وإن كانت غير مشروعة في البلد الذي وقعت فيه". وهي في الحقيقة استثناء يجر إلى تطبيق قانون القاضي. ويقوم هذا الاستثناء كما جاء في المذكرة الإيضاحية للقانون المدني المصري، أن إلحاق وصف المشروعية لواقعة أو نفي الوصف عنها أمر يتعلق بالنظام العام.<sup>2</sup>

ومع أن هذا الاستثناء في مجال التصرفات غير العقدية غير ملائم خاصة في مجال القانون الدولي الخاص، لأنها لا تتلاءم والظروف الاقتصادية الجديدة التي تكون فيها العلاقات والمسائل العالقة تحل بواسطة الاتفاق، الطرق الدبلوماسية، المجاملة أو المعاملة بالمثل، ولهذا فكرة النظام العام ذات البعد الوطني غير مجدية وفكرة ترتبط بشكل أو بآخر بفكرة الأمن، في كل الأحوال

<sup>1</sup> - د. هشام علي صادق، المرجع السابق ص 32  
<sup>2</sup> - د. أعراب بلقاسم، المرجع السابق ص 334.

تستبعد تطبيق القانون الأجنبي، مثلاً فيما يعرف بالأمن البحري الذي تغير فيجب أن يتغير معه مفهوم النظام العام.

وفي المسائل البحرية يرى الفقه المصري أن مفهوم الأمن البحري، يعد مفهوم شمولي يتضمن مفهومين الأمن العسكري البحري، والأمن البحري المدني والمتعلق بالنقل البحري، وهو مفهوم غير مطابق للواقع العملي الذي قد تداوله المجتمع الدولي أساساً بواسطة مجلس الأمن البحري C.S.M منذ 1988 والذي يجب أن يتغير مفهومه المرتبط بالنقل البحري إلى مفهوم الأمن الاقتصادي البحري<sup>1</sup>، وقد تصاعد الاهتمام بمفهوم الأمن بتصادم الحوادث البحرية.

ولذلك فعالية النقاد لفكر النظام العام وقواعده المحلية ذات البعد الضيق، يرون أنها غير مجدية في علاقات القانون الدولي الخاص، لأنها تخلق مشكلة تنازع القوانين وتضيق في حوله، في حين أنهم يدعون إلى تبني مفهوم أوسع للنظام العام ذو طابع دولي، مما يسمح للدول بفتح المجال لتطبيق القانون الأجنبي، كما هو الحال بالنسبة للسعي إلى إيجاد حلول خاصة لمسائل المسؤولية التقصيرية ومنها التصادم البحري.

#### ثانياً: ضابط الإسناد القانوني المحلي عند تفرق عناصر المسؤولية في عدة أقاليم

وأمام صعوبة تطبيق المنهج التقليدي لمبدأ القانون المحلي، خصوصاً عند تفرق عناصر المسؤولية التقصيرية للتصادم البحري في عدة أقاليم بحرية، تحرى أنصار القانون المحلي تحديثه بالعمل في عناصر المسؤولية كل من الخطأ والضرر، إلا أنه يصعب التكهن بمدى قدرة هذا الفقه وكذا الحجج التي يوردها دفعا على منهج التنازع عموماً.

وإذ أن العلاقة السببية بين الخطأ والضرر هي الركن الثالث لقيام المسؤولية، وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ<sup>2</sup>، ولكن قد يحدث التفاضل بين أركان المسؤولية التقصيرية في العلاقات ذات العنصر الأجنبي والتي تقع في أقاليم متعددة، أوفي أماكن لاسيادة عليها، كما أنه قد تتعدد الأخطاء وقد يكون المضرور مسبباً أساسياً في حدوث الضرر الحاصل له، ولهذا يصعب تحديد القانون الذي يحكم العلاقة بين المتسبب والمسبب له بالضرر، ولهذا ذهب الفقه إلى ضرورة تطبيق قانون مكان وقوع الخطأ عند تفرق عناصر الواقعة المنشأة للالتزام في أكثر من دولة.

ويستند أنصار هذا الفقه على أن أحكام المسؤولية التقصيرية تتعلق بالأمن المدني، فهي أحكام ترمي إلى وقاية المجتمع من الأعمال غير المشروعة، فإن مؤدى ذلك أن يصبح محل وقوع

<sup>1</sup> - د. أشرف سليمان غيريال، الأمن ومشكلاته المحتملة في منطقة الشرق الأوسط، مجلة صادرة عن مركز الدولي للدراسات المستقبلية والإستراتيجية العدد 20، 2006، ص 11.  
<sup>2</sup> - د. محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 92.

الخطأ هو المعيار السليم للإسناد عند تفرق عناصر الواقعة في أكثر من دولة، لأن القانون السائد في مكان وقوع الخطأ هو الذي خولفت أحكامه، بعكس الدولة التي تحقق فيها الضرر لم تخالف قواعدها ولكن وجد فيها الأثر.

إلا أن نظام المسؤولية المدنية في تطوره الحديث لا يرمي إلى توقيع الجزاء على المخطئ بقدر ما يرمي حماية المضرور وتعويضه عما لحق به من ضرر، ولذا من غير المتصور قيام المسؤولية بغير عنصر الضرر.<sup>1</sup>

ويرى جانب آخر من الفقه أنه يجب إحداء التفرقة بين المسؤولية المدنية والمسؤولية الجزائية، وان نفس الفعل يعطي ميلادا لدعويين مرتبطين، لكن في نفس الوقت مختلفين لأنها تزود فيما هي جزاء عن جريمة بموجب قانون العقوبات، وكذا فيما هي مسؤولية تقصيرية عند مخالفة أحكام القانون المدني.<sup>2</sup> ويرى كذلك هذا الرأي بأن الضرر هو العنصر الجوهرى للمسؤولية التقصيرية، ففي مكان وقوع الضرر يتحقق الإخلال بالتوازن بين المصالح التي يهدف القانون إلى حمايتها فلا تكتمل المسؤولية إلا بتحقق الضرر وإن كانت بغير عنصر الخطأ.

وقد كانت هذه الاعتبارات بصفة خاصة هي التي دفعت فقه القانون الدولي الخاص والغالب في فرنسا وجانب من الشراح في الجزائر إلى القول بأن قانون محل تحقق الضرر هو الذي يتعين تطبيقه على المسؤولية التقصيرية عند تفرق عناصر الواقعة المنشأة للالتزام في أكثر من دولة،<sup>3</sup> ولأن الغرض الأساسي هو جبر الضرر وحماية مصلحة المضرور.

ويرى جانب آخر رفضا كل من الاتجاهين السابقين الذين يأخذان بعنصر واحد من عناصر المسؤولية على حدا، لأن المسؤولية التقصيرية لا تقوم إلا بتوافر العنصرين ومع توافر العلاقة السببية بينهما، وهنا جاء هذا الرأي بالقول بتطبيق موزع لعناصر المسؤولية<sup>4</sup>، إلا أن هذا الأخير كذلك قبل برأي آخر هو التطبيق الجامع<sup>5</sup> للقانونيين (قانون محل الخطأ و قانون محل الضرر) إلا أن هذا الرأي يؤدي إلى تطبيق القانون الأكثر تشددا مما يتنافى والمبدأ الأساسي في مراعاة مصلحة الطرفين.

ورغم أن الاعتبارات العملية لاتصلح بدورها أساسا للتفضيل، فإن كان بيدوا تركيز علاقة المسؤولية في مكان تحقق الضرر أكثر سهولة ويسرا من تركيزها في محل وقوع الخطأ الذي قد

<sup>1</sup> د. هشام علي صادق، المرجع السابق ص 35.

<sup>2</sup> - Mohand Issad, Op.cit, p 302

<sup>3</sup> - أنظر كل من: أعراب بلقاسم المرجع السابق ص 335 وكذلك محمد صبري ص 75.

<sup>4</sup> - ومعناه تطبيق يطبق قانون محل الخطأ على شروط قيام المسؤولية و قانون محل الضرر على أثاره وبالأخص التعويض للمضرور إلا أن هذا الرأي قد يجر بالإضرار بطرف على حساب الآخر.

<sup>5</sup> - وهذا التطبيق يكون في حالة التطابق بين القانونيين قانون محل الضرر ومحل الخطأ بحيث يتفقان في الشروط والآثار حتى تقع المسؤولية على طرف.

يتخذ صورة السهو أو الامتناع. يثير صعوبات في التطبيق إلا أن الملاحظ مع ذلك أن التركيز على أساس عنصر الضرر لا يخلو من الصعوبة كما هو الحال في حالة الضرر الأديبي.<sup>1</sup>

وعن هذا الجدل الفقهي نتج داخليا من حيث القاعدة التي تقول: يجب على المضرور حتى يستحق التعويض أن يثبت وجود علاقة سببية بين الخطأ الذي ارتكبه المسؤول وبين الضرر الذي أصابه، فلو أن الضرر لم ينشأ عن خطأ المدعى عليه فلا مسؤولية، إذ لا يعقل أن يطالب شخص بدفع تعويض عن الضرر الذي سببه غيره،<sup>2</sup> والعكس بالنسبة للمدعي نفيًا بالإثبات.

فماذا إذا انتقل الجدل إلى النطاق الدولي، ولذلك فمسألة الإثبات كذلك تنتقل من قانون يعفي المدين إلى قانون لا يعفيه، وبالتالي يبقى الجدل قائما على المسؤول الدولي مالم يتم تحديد القانون المحلي في المسؤولية التقصيرية، وما لم يحسمها ضابط موحد.

### I. ركن الخطأ كأساس لتحديد القانون المحلي

رغم كل الحلول التي وضعت إلا أنها لاقت صعوبات جمة، سواء في حالة المفاضلة بين ركن الضرر أو الخطأ، أو في منح المضرور حق الاختيار بينهما، رغم أن الفقه الحديث أخذ بفكرة الخطأ غير أن الصعوبة تكمن في تركيز عنصر الخطأ في المسؤولية التقصيرية بصفة خاصة، فيما لو اتخذ الخطأ صورة السهو أو الامتناع من ناحية أو حتما لو تعددت الأخطاء من ناحية أخرى.

#### (1) الخطأ يتخذ صورة السهو والامتناع

في مجال القانون البحري رغم أن السفينة هي من أهم مواضعه وفيما تعرف بالثروة البحرية إلا أنه - كما سبق - وأن تطرقنا في المطلب الثاني للمبحث الأول أنه لا مجال للمسؤولية المفترضة لحارس الشيء، ولا مجال للمسؤولية المفترضة في المسؤولية التقصيرية التي تتبع التصادم البحري، ورغم ذلك تثار الصعوبة بتركيز العلاقة وإثبات السهو أو الامتناع الصادر عن ربان إحدى السفن المتصادمة، وذلك بالنظر إلى عدم وجود سلوك إيجابي ظاهر من خلاله يحدد مكان وقوع الخطأ.

ومثال ذلك التصادم المشكوك في سبب وقوعه، فنجد المحكمة أن البيانات المقدمة لها لا تثبت القوة القاهرة ولا تثبت وجود خطأ إحدى السفن أو خطأ مشترك تسبب في وقوع الحادث، ويزيد التعقيد عند وقوع التصادم أو عناصر فعل التصادم في أكثر من دولة لا تتفق كلها على تطبيق معاهدة بروكسل. وإزاء هذا الأمر جاء الرأي القائل بتطبيق قانون محل تحقق الضرر،<sup>3</sup> إلا أن هذا

<sup>1</sup> - د. هشام علي صادق، المرجع نفسه ص 36  
<sup>2</sup> - د. أعراب بلقاسم، المرجع السابق ص 93.

<sup>3</sup> - Mohand Issad. Op.cit, p 299

الرأي لم يسلم من النقد إذ جعل من الصعوبة العملية سبباً للاستسلام رغم أنه يمكن تحديد مكان وقوع الخطأ.

ويرى جانب آخر من الفقه بتطبيق قانون موطن من وقع منه السهو أو الامتناع، إلا أنه ليس صحيحاً أن الخطأ يحدد بالمكان الذي يمارس الشخص نشاطه فيه عادة ولهذا يميل الفقه الراجح إلى تطبيق قانون المكان الذي كان يتعين فيه على المخطئ أن يأتي الفعل أو العمل الذي يعد الامتناع عن إتيانه خطأ يرتب المسؤولية التقصيرية.<sup>1</sup> ومن ذلك ما جاءت به القاعدة 07 من قواعد المنع للمصادمات بالبحر فقرة 1: " يجب على كل سفينة استخدام جميع الوسائل المتاحة التي تتناسب مع الظروف والأحوال السائدة لتقرير وجود خطر التصادم من عدمه، وفي حالة الشك فيجب اعتبار أن هذا الخطر قائم" ليتضح من هذه القاعدة أنه لاجال للامتناع عن التصرف البحري المناسب أو السليم، تحسباً لأي خطر أو أي سهو أو فعل سلبي، يحسب خطأ منذ اللحظة التي يفترض أن يتصرف فيه التصرف البحري السليم، وفي ذلك الزمان يتحدد المكان كذلك، وبهذا يسهل تحديد القانون المحلي بالنظر إلى المكان الذي كان يتعين على ربان السفينة باستخدام كافة الوسائل باعتبار أن الخطر قائم في كل الأحوال.

## (2) الخطأ يتخذ صورة التعدد

أما في حالة تعدد الأخطاء بحيث يتحقق الضرر كنتيجة لسلسلة من الأفعال غير المشروعة يقع كل منها في إقليم دولة مختلفة فإن التساؤل يثار في هذا حول كيفية تحديد مكان وقوع الخطأ. فعادة ما تجد المحكمة أن هناك عدة أخطاء قد ترتكب بواسطة أطراف التصادم البحري مثل المراقبة غير الجيدة، السرعة الزائدة، الفشل في اتخاذ إجراء لتفادي التصادم، أو اتخاذ إجراء غير سليم، وأن البعض من هذه الأسباب قد يساهم في حدوث التصادم دون البعض الآخر.<sup>2</sup> ويعتبر stuart mill أول من وضع نقطة البداية في نظرية تعادل الأسباب ثم جاء غيره مثل von buri إلى القول بأن السبب ما هو إلا مجموع القوى التي ساهمت في إحداث الظاهرة، والسبب ما هو إلا علاقة ضرورية بين السبب والأثر، وتابع von وأن اجتماع كل هذه الأسباب هي التي تؤدي إلى حدوث النتيجة بكل تأكيد.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - د. هشام علي صادق، المرجع السابق ص 43

<sup>2</sup> - د. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق ص 139.

<sup>3</sup> - د. محمد صبري المرجع السابق ص 96

فالأخذ بالنظرية الألمانية في تكافؤ الأسباب،<sup>1</sup> وما يترتب عليها من اعتبار كافة الأسباب التي تتدخل لإحداث الضرر متكافئة، بحيث يعد كل واحد منها سببا في إحدائه، سوف يحيلنا إلى تعدد الأماكن التي يقع فيها الخطأ، وبالتالي تعدد القوانين الواجبة التطبيق في شأن المسؤولية التصيرية.

ولذلك فإن الفقه الراجح يميل إلى الأخذ بنظرية ثانية هي نظرية السبب المنتج، والتي تركز على خطأ واحد في مكان واحد، وبالتالي وبصورة غير مباشرة يكفل وجود قانون واحد، فقد قال بهذه لنظرية الفقيه الألماني von Kries ومؤداها أنه إذا اشترك عدة وقائع في إحداث الضرر فإنه يجب استخلاص الأسباب المنتجة فقط وإهمال باقي الأسباب،<sup>2</sup> وقد نجحت هذه النظرية في جعل الفقه والقضاء على الأخذ بها، وتم هجر نظرية تكافؤ الأسباب، بالنسبة للفقه في الجزائر أعتقد أنه لا يمكن أن ينحو غير منحى الفقه في كل من فرنسا ومصر، فالقانون المحلي هو الذي يحدد الحل الواجب الإلتباع عند تعدد الأسباب التي تتدخل لإحداث الضرر، وما إذا كان يتعين الأخذ بنظرية تكافؤ الأسباب أو نظرية السبب المنتج حسب كل حادث على حدا.

ويبدو هذا الحل منطقيا في الفروض التي يسهل فيها تحديد القانون المحلي المختص في حكم المسؤولية من الفعل الضار، أما لولم يكن هذا القانون قد تحدد بعد نتيجة لتسلسل الفعال الضارة في أكثر من دولة، كما هو الحال- في عدة أقاليم بحرية- فلم يعد من المقبول أن نقرر إخضاع المشكلة محل البحث للقانون المحلي، والحال أن تطبيق هذا القانون يتوقف على الفصل في هذه المشكلة.<sup>3</sup>

ولتحديد موقف المشرع الجزائري من مشكلة التفضيل بين نظرية تكافؤ الأسباب ونظرية السبب المنتج، فقد نصت المادة 182 ق م ج في مسالة التعويض عن الضرر والتي تشترط أن يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بقولها: " ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء أو التأخر في الإلتزام" وهي صورة واضحة إلى تحويل القضاء الحق في تحديد السبب المنتج.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - عن نظرية تكافؤ الأسباب في مسائل المسؤولية التصيرية الناتجة عن التصادم البحري لا يمكن إعمالها في تحديد المكان خاصة في حالة تعدد الأخطاء في التصادم البحري واقع في عدة أقاليم إلا أنها مناسبة في حالة التصادم البحري مشترك الخطأ من أجل تقدير التعويض بالنسب المتساوية

<sup>2</sup> - وقد نصت المادة 126 ق م ج على: "إذا تعدد المسؤولين عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الإلتزام بالتعويض".

<sup>3</sup> - د. هشام علي صادق، المرجع السابق ص 46.

<sup>4</sup> - د. محمد صبري، المرجع السابق ص 99

## II. تحديد القانون المحلي بالنظر لركن الضرر

تظهر الصعوبة في تطبيق القانون محل تحقق الضرر في فرضين، أو هما الخاص بالضرر الأدبي والثاني هو الضرر الخاص بتعاقب الضرار في أكثر من دولة.

### (1) الضرر الأدبي:

تبدو صعوبة تركيز علاقة المسؤولية لعنصر الضرر فيما لو كان أدبيا أو معنويا ذلك أن الضرر الأدبي يمس حقوقا غير قابلة بحكم طبيعتها للتركيز المادي، والأساس أنه يمكن اعتبار موطن أو محل إقامة المضرور مكانا مناسباً لتركيز الضرر الأدبي، ذلك أن الأضرار الأدبية أو المعنوية التي تمس شعور وسمعة الشخص أو كرامته تتحقق عادة في المكان الذي يعيش فيه الشخص.

وقد قضى مجلس قضاء مستغانم بتاريخ 14 نوفمبر 1963 بالتعويض عن الضرر الجسدي والمعنوي الحاصل بحق الزوجة لطردها بعد 3 أيام من زواجها بدعوى أنها ليست ببكر، فمسها من هذه التهمة لشرفها وكرامتها وأهلها.<sup>1</sup>

مهما كان فإن الملاحظ أن قانون الموطن في هذا لا بوصفه القانون الشخصي كما ظن البعض وإنما باعتباره القانون المحلي، أي قانون المكان الذي تحقق فيه الفعل المنشئ للالتزام.

### (2) تعدد الأضرار:

ويثور التساؤل عن الكيفية تركيز علاقة المسؤولية بالنسبة لعنصر الضرر عند تسلسل الضرار أو تعاقبها في عدة أقاليم دولية، ولذلك فقانون القاضي يحل أولا مسألة تركيز العلاقة قبل البحث في القانون المحلي الواجب التطبيق، سواء بالأخذ بالضرر المباشر أو الضرر المتوقع.

وفي التشريع الجزائري يأخذ بمعيار الضرر المباشر والذي يعتبر ركن في المسؤولية سواء كانت عقدية أو تقصيرية فالضرر المباشر هو ما كان طبيعة الخطأ الذي أحدثه، ولكن متى يعتبر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعته أن يتوقاه ببذل جهد معقول<sup>2</sup>، ومن خلال المادة 182 قانون مدني: "يعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعته أن يتوخاه ببذل جهد معقول"، وعلى هذا فالقاضي عليه أن يأخذ بهذا المبدأ أي مبدأ الضرر المباشر، لتحديد المكان الذي تحقق فيه، والذي يمكن في ضوءه تركيز علاقة المسؤولية.

<sup>1</sup> -نشرة القضاة جوان 1969 رقم هـ ص 25  
<sup>2</sup> -د. محمد صبري، المرجع السابق ص 104.



أما وقد تحدد لدينا القانون المحلي الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية في هذه الحالة، فإن هذا القانون هو الذي يحكم بعد ذلك المسؤولية التقصيرية بأركانها الثلاثة، وليس في هذه النتيجة أي تعارض مع الرجوع مثلا إلى القانون الجزائري بصفة مبدئية في شأن تحديد قانون مكان تحقق الضرر عند تعاقب الضرار وذلك بالرجوع إلى قانون القاضي لتحديد مكان الضرر، ومن ثم تحديد القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية التقصيرية بما فيها أركانها الثلاثة.

إلأن الضرورة الاقتصادية الملحة في العلاقات ذات الطابع الاقتصادي الدولي دفعت ولازالت تدفع دائما إلى ضرورة التقريب في الحلول الخاصة بتنازع القوانين، وكذا تنازع الاختصاص القضائي الدولي، من أجل حلول أكثر أمنا تتعرف عليها ويطمئن لها أطراف العلاقة الدولية ذات العنصر الأجنبي.

ومن ذلك مسألة المسؤولية التقصيرية الخاصة بالتصادم البحري باعتباره فعلا ضارا وباعتبار السفينة موضوعا هاما في القانون الداخلي والدولي، لأنها تتعرض باعتبارها ثروة بحرية كبيرة، قد تفوق قيمة السفينة بحد ذاتها هذا ما دفع الفقه إلى إيجاد معاهدة دولية على جانب باقي المعاهدات الأخرى التي تصب في موضع واحد الثروة البحرية وما يدور حولها من مواضيع.

ولكن السؤال الذي يطرح نفسه على أنصار التوحيد، هل معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم البحري لسنة 1910 تمكنت من قطع الطريق أمام اللجوء إلى القانون المحلي والحلول التي أوجدها أنصاره دفاعا عن بقائها وبقاء منهج التنازع رغم صعوبة تطبيقها، في مواجهة أنصار المنهج التوحيدي للقواعد الموضوعية باعتبارها بديلا عنها، ولفهم كل ذلك نتعرض للموضوع من خلال مايلي.

### الفرع الثاني: القواعد الموضوعية لمعاهدة بروكسل 1910 بديل لمنهج التنازع

وبالنسبة لتحديد المجالات التي تعمل فيها القواعد المادية يعيننا على معرفة حجة ومنطق المنهج القائم على تطبيقها، والذي يرمي إلى استبعاد منهج التنازع، وإذا كنا نلاحظ تناثر هذه القواعد الموضوعية في كافة المجالات والمعاملات المدنية والتجارية البحتة، فلعل ذلك يرجع إلى تفضيل هذه المجالات- بطبيعتها- لتطبيقه مما يمكن القول بان هذا المنهج هو الأرض الخصبة لهذه القواعد الموضوعية<sup>1</sup>، والتي تسمح لها بالتعدد والانتشار مستقبلا.

ولقد أدت الانتقادات السابقة كما بيناه في دراسة منهج التنازع، فيما يخص المسؤولية التقصيرية بشكل عام على البحث عن صياغة جيل جديد من قواعد تحقق الغرض المتفق عليه، لا

<sup>1</sup> - د. أبو عبد الحميد عشوش، تنازع القوانين دراسة مقارنة، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ط 1989 ص 39

ينحصر دورها في اختيار القانون الأكثر صلة، ولكن لإيجاد قواعد في ثوب جديد يسعى إلى إدراك العدالة المادية، دون حصرها في ضابط القانون المحلي.

### أولاً: طبيعة الحلول التي أوجدتها معاهدة بروكسل للموحدة لأحكام التصادم البحري

لقد أدت الانتقادات التي وجهت لقاعدة الإسناد من أنها تنتمي إلى منهج تقليدي مثلاً على فتح المجال لناقديه من المنهج الأحادي، ولقد تأثرت معاهدة بروكسل لتوحيد أحكام التصادم البحري 1910 بهذا المنهج، وهي تعتبر بذلك صورة منه لحل مشكلة التنازع الدائرة حول التزام من الالتزامات غير التعاقدية وهو التصادم البحري.

ولقد انبثقت من هذا المنهج قواعد موضوعية وذات طبيعة خاصة، وذلك لأن القانون البحري عودنا على قواعد وأحكام تبرز ذاتيته وخصوصيته.

#### أ- ذاتية أحكام التصادم البحري

للقانون البحري ذاتيته الخاصة، وقواعد تغاير في أمور كثيرة قواعد القانون التجاري، وللقانون البحري أنظمتها المتميزة عن القواعد العامة للقانون، فالأصل في المواد البحرية هو الإثبات بالكتابة في حين أنه في المواد التجارية بكل الوسائل.

وتلك الذاتية التي للقانون البحري تظهر بوجه خاص في مجال توحيد الدول لأغلب موضوعاته لضمان تطبيق قواعد موحدة في البلاد البحرية المختلفة، في حين أخفقت كل المحاولات التي بذلت للتوحيد في فروع القانون الخاص الأخرى.<sup>1</sup> ولقد تجسدت هذه الذاتية كما لاحظنا في معاهدة بروكسل 1910 لتوحيد أحكام التصادم البحري، وزادت في تكامل هذه الخصوصية معاهدة بروكسل الخاصة بالاختصاص المدني لسنة 1952، والثانية الخاصة بالاختصاص الجزائي، فتضمنت أحكاماً تغاير القانون العام.

ونضرب مثلاً على ذلك القواعد العامة تنص في المادة 126 قانون مدني في مضمونها في حالة تعدد المسؤولين في الضرر كانوا متضامين في التزامهم بتعويض الضرر، وقد فرق المشرع البحري بين الأضرار التي تصيب البضائع أو الأموال، والأضرار التي تصيب الأشخاص في حوادث التصادم البحري. وعلى أساس أن الأخذ بهذه القاعدة في حالة الأضرار التي تصيب البضائع، مع الملاحظة أن النص قرر حق المضرور بالرجوع على أي من المسؤولين بالتعويض

<sup>1</sup> - د. كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، استغلال السفينة، منشأة المعارف ط2 سنة 2000 ص09.

كاملا، ويحق لم دفع التعويض كله الرجوع على الآخر بقدر مساهمة خطئه في إحداث الضرر  
المادة 04 من معاهدة بروكسل 1910.<sup>1</sup>

وتصطدم هذه القاعدة بمبدأ تحديد المسؤولية في التصادم البحري ذلك أن الشاحن أو المسافر  
سيتجنب الرجوع على الناقل الذي تعاقد معه، حتى لا يحتج هذا الأخير في مواجهته بشرط الإغفاء  
من المسؤولية، فيوجه دعواه على من لا تربطه به علاقة تعاقدية ويحصل على التعويض، فضلا  
على ذلك فإن المجهز الذي يدفع التعويض كاملا سيصطدم بمبدأ تحديد المسؤولية الذي يتمسك به  
المجهز الأول، وبذلك يكون قد دفع من التعويض ما يفوق نصيبه.<sup>2</sup>

ورغم ما للقانون البحري من خصوصية، إلا أن ذلك لم يمنع من الرجوع إلى الأحكام العامة  
بشرط عدم تعارضها دائما مع الطبيعة التي تسود المعاملات البحرية، فهل هذا الاستثناء ينطبق  
على الأحكام الموحدة؟

#### ب- دولية أحكام التصادم البحري

لقد تقلدت أحكام التصادم البحري بالموضوعية، وذلك باعتبار أن أحكامها تطورت نحو  
التوحيد عبر مراحل عمرية عرفها القانون البحري بكامله، فعرف الفقه هذه القواعد بأنها "مجموعة  
القواعد الموضوعية أو المادية ذات المضمون الدولي أو العالمي الموجودة أصلا أو المعددة خصيصا  
لتعطي حلا مباشرا ينهي النزاع أو يتفاداه في علاقة خاصة ذات طابع دولي".<sup>3</sup>

وهذه الطريقة للتوحيد الدولي يكتنفها التعقيد في بعض الصور يبدو ذلك جليا في حالة ما إذا  
كان بعض أطراف النزاع تابعا لدولة متعاقدة، والبعض الآخر تابعة لدول غير متعاقدة أو إذا  
تعرضت معاهدتان دوليتان لنفس الموضوع بصورة مختلفة، وهذا كله باعتبار أن المعاهدات  
الدولية التي نحن بصددتها إحدى صور التوحيد.

ويؤخذ على المعاهدات الدولية أنها تقضي على التنازع بين القوانين، إلا أنها تؤدي إلى  
وجود ازدواج تشريعي في المسألة الموحدة إذا كانت أحكام القانون الوطني بصددتها مغايرة لأحكام  
المعاهدة الدولية.<sup>4</sup> ولذلك فأفضل طرق التوحيد الدولي تأتي بتوحيد التشريعات الوطنية بعقد معاهدة  
دولية تتضمن قانونا موحدا يحل محل التشريع الوطني، وفي بعض البلاد فإن المعاهدات الدولية  
تحل تلقائيا محل القانون الوطني<sup>5</sup>، ومن ثم وبغية اكتمال التوحيد الدولي فإنه يتعين على المشرع

<sup>1</sup> - د. محمد صبري، المرجع السابق ص 124.

<sup>2</sup> - د. أحمد حسني الحوادث، المرجع السابق ص 49.

<sup>3</sup> - د. هشام خالد، العقود الدولية وخضوعها للقواعد الدولية، دار الفكر الجامعي 2001 ص 09

<sup>4</sup> - د. كمال حمدي، المرجع السابق، ص 25

<sup>5</sup> - د. كمال حمدي، المرجع نفسه، ص 28.

الجزائري تعديل تشريعه الداخلي مع أحكام المعاهدة الدولية، وجدير بالذكر فإن أحكام معاهدة التصادم البحري قد تضمنت في أغلبها في القانون البحري الجزائري 98-05 المعدل.

### ج- النظام القانوني للقواعد الموضوعية للمعاهدة بروكسل 1910

ولقد أكد الفقه الراجح حول الطبيعة القانونية للقواعد الموضوعية، وذلك لتوفر أوصاف القاعدة القانونية عموماً بهذه القواعد، وأنها تشكل في مجموعها نظاماً قانونياً جديداً مستقلاً عن النظم القانونية الوطنية البحتة التي تحكم العلاقات الداخلية.

وباعتبار القواعد الموضوعية ذات المصدر الإتفاقي لا يحتاج إعمالها أمام القضاء إلى وساطة منهج قواعد الإسناد بل تطبق أيضاً تطبيقاً مباشراً، وذلك فيما لو كان النزاع مطروحاً على القضاء دولة متعاهدة، بل يجب تغليبها على أحكام التشريعات الوطنية، ولواتسمت هذه الأخيرة بطابع أمر لأن هدف التوحيد أساساً استبعاد منهج التنازع، ومنع قيام ظاهرة التنازع من أساسها بالنسبة لبعض أنواع العلاقات ذات الطابع الدولي.<sup>1</sup>

وبالإضافة إلى ذلك فإن القواعد الموضوعية هي "قواعد أحادية الجانب" فهي تشير إلى تطبيق أحكام معاهدة بروكسل للتصادم البحري الموحد، فيما إذا توفرت شروطها وهي بذلك عكس قواعد الإسناد التي تعتبر قواعد مزدوجة الجانب، أي أنها تشير باختصاص القانون الوطني للقاضي المعروض أمامه المنازعة، وقد تشير إلى تطبيق قانون أجنبي.<sup>2</sup>

فالأحكام الموحدة لمعاهدة بروكسل 1910 والتي تعتبر بالنسبة للدول المتعاقدة قواعد ملزمة لها، تتناسب وطبيعة أحكام تنازع الاختصاص القضائي التي هي بطبيعتها قريبة من قواعد القانون العام، إلا أن مسألة الاختصاص المدني فصلت فيها معاهدة بروكسل 1952، والتي أظهرت من جانبها طبيعة قواعدها المادية، وأنها تتوافق وتكمل الحلول الخاصة بالقضاء المختص لفصل النزاع، والتي لم تخرج عن أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1910.

وتأكيداً على الطبيعة القانونية للقواعد الموضوعية، أنها دفعت الأطراف المتعاقدة في المعاهدة ولم تلزمهم على تضمين أحكامها في تشريعاتها الوطنية لتطبق بين الوطنيين، وتم الاستدلال والاستحسان وقبولها فيما يعرف بالقانون التجاري الدولي، على إثر ظهور العديد من العقود النموذجية والشروط العامة في نطاق التجارة الدولية على الأخذ بها في معاملاتهم.<sup>3</sup> وبخصوص المعاهدات الدولية فإنها تستمد إلزامها من قرار الدول للالتزام بالمعاهدة من خلال ما

<sup>1</sup> - د. هشام خالد، العقود الدولية، المرجع السابق ص 24.

<sup>2</sup> - د. حفيفة السيد الحداد، موجز في القانون الدولي الخاص، المبادئ العامة في تنازع القوانين، منشورات الحلبي ط 2003 ص 32.

<sup>3</sup> - د. هشام خالد، المرجع السابق ص 12.

يقره النظام الداخلي، أما القانون الدولي يذكر الوسائل، وقد حددت معاهدة بروكسل الوسائل والإجراءات من خلال المواد من 10 إلى المادة 16.<sup>1</sup>

وكما أن قضاء التحكيم الدولي بوصفه القضاء العام للمجتمع الدولي للتجار، قد تزايدت عدد قراراته التي طبق فيها القواعد الموضوعية للقانون التجاري الدولي منها، ما يعتبر شرط التحكيم يحول دون رفع الدعوى مباشرة إلى المحاكم الوطنية. فحكم المحكم مثل القاضي الوطني الذي يقوم بتطبيق القواعد الموضوعية، التي سنها المشرع أو أرساها القضاء، والذي يقوم بتطبيقها مباشرة باعتبارها جزء من نظامه القانوني.<sup>2</sup>

وإن هذا كله يبين أن أساس الطبيعة القانونية للقواعد الموضوعية، يجد سنده في تطبيقات القضاء الوطني والدولي، والتحكيم وكذا المعاهدات الدولية، هذه الأخيرة التي تهدف كغيرها من تطبيق القواعد الموضوعية استبعاد منهج التنازع، دون المرور أو حاجة قواعد الإسناد فهي إذا تخاصم منهج التنازع.

### ثانياً: معاهد بروكسل لا تحول دون قيام منهج التنازع

ويظهر من الوهلة الأولى في المسألة محل البحث وهي التوحيد في الأحكام الخاصة بالتصادم البحري، وأنه موضوع قد تم الفصل فيه نهائياً، إذا أضفنا أن غالبية الدول قد انضمت إلى معاهدي بروكسل 1910 و1952.

وكما يبدو أيضاً أن تحديد القانون الواجب التطبيق لمسائل المسؤولية التقصيرية، وتحديد القانون المحلي من المبدأ العام " قانون مكان وقوع الفعل الضار ليس له داع، وكذلك من باب أنه تم وضع حد للنزاعات الفقهية لمسألة التصادم البحري باعتباره فعل ضار يقع ضمن مسائل المسؤولية التقصيرية الخاصة، والذي وضعت لأجله معاهدة دولية توحد أحكامه، وتصدت بوضع قواعد موضوعية موحدة تنظيماً لهذه المسألة. وحتى نتبين المسألة أكثر نتطرق إلى التفرقة بين القواعد الموحدة التي جاءت بها المعاهدة، والقواعد الداخلية للدول المتعاهدة.

ويمكن تقسيم المعاهدات التي حاولت التصدي لمشكلة التنازع بين معاهدات توحد قواعد الإسناد، ومعاهدات توحد أحكام موضوعية في القوانين الوطنية، وهو ما يعرف بالقضاء على إشكالية التنازع في مهدها، والصورة الثانية والأخيرة هي التي توحد الأحكام الموضوعية في

<sup>1</sup> - تنص المادة 11 من معاهدة فينا لقانون المعاهدات والمبرمة في 23 ماي 1969 والتي انضمت إليها الجزائر سنة 1987 بموجب المرسوم 87-222 المؤرخ 13 أكتوبر 1987 " موافقة الدول على الالتزام بمعاهدة يكون التعبير عنها بالتوقيع..."  
<sup>2</sup> د. هشام خالد، المرجع نفسه ص 25.

العلاقات الدولية ذات العنصر الأجنبي فقط، دون العلاقات الداخلية التي تبقى محكومة بالقوانين الوطنية.

ومن خلال ما تعرضنا له في ما سبق وخصوصا في المبحث الأول من هذا الفصل، يظهر أن معاهدة بروكسل تنتمي إلى المعاهدات التي توحد الأحكام الدولية في إطار العلاقات الدولية ذات العنصر الأجنبي، والتي تعتبر جزءا من القانون الدولي الخاص والتي تعتبر كذلك مصدرا أساسيا للقواعد الموضوعية. فمعاهدة بروكسل قد اكتفت بالتنظيم الموضوعي الموحد لبعض أحكام المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري الذي يتضمن طرفا أجنبيا دون أن تتطلب من الدول المتعاهدة تطبيق هذه الأحكام في إطار علاقات المسؤولية بين الوطنيين<sup>1</sup>، فهذه الأخيرة تظل محكومة كما بينا بالتشريع الوطني.

ولقد كانت معاهدة بروكسل صريحة، فهي لا تلزم الدول أن تنظم إليها حتى أنه يحق للدولة المتعاقدة إذا حدث تصادم مع سفنها وسفن دول أخرى غير متعاهدة أن تعلق تطبيقها على شرط المعاملة بالمثل، إلا أنه بالإضافة إلى أن المسائل الداخلية في المياه الداخلية للدولة عند حدوث التصادم البحري أو عند حدوث التصادم بين أطراف علاقة وطنيين، فإن ذلك لا يمنع هذه الدول من أن تغير في نصوصها الداخلية بما يتماشى مع المعاهدة، وفي الأخير سترسخ لمبدأ دستورية القوانين.

ومن المسائل التي تصعب من مهمة القواعد الموضوعية للمعاهدات المنشأة لها مسألة انضمام الدول، والتوقيع والتصديق، وكذلك بالنسبة للدول التي كانت تحت وطأة الاستعمار أو الدول المستعمرة التي صادقت على المعاهدة وطبقت أحكامها في مستعمراتها، فلم تحرم معاهدة بروكسل الدول من الانضمام إلى المؤتمرات التي تعقد بشأن المعاهدة ولا تجبر هذه الدول الانضمام إليها أو التصديق على أحكامها، وهذا ما جاء بنص المادة 15 و16 من معاهدة 1910، كما يحق للدول التي تريد نقض المعاهدة أن تنقضها، وتبقى المعاهدة سارية بالنسبة للدول الأخرى.

والملاحظ أن معاهدة بروكسل حتى ولو انضمت إليها الغالبية الكبرى من الدول، أوضحت هذه الدول في أحكام ونصوصها الداخلية نفس مبادئ وأسس المعاهدة، إلا أنه على الصعيد الدولي لا يمكن أن تسري هذه المعاهدة على سفينة دولة منظمة للمؤتمر ولم تصادق على المعاهدة،<sup>2</sup> وسفينة الدولة المتعاقدة إذا وجد هناك تصادم، من جهة إذا تم توحيد مفهوم التصادم بين نصوص الدولتين،

<sup>1</sup> - د. هشام علي صادق، المرجع السابق ص 81.

<sup>2</sup> - غالبية الدول العربية لم تصادق على المعاهدة لبروكسل 1910 إلا مص وليبيا، وهذا يطرح المسألة التي سبق وأن تعرضت لها بخصوص الرأي الذي يقول بأن الدول العربية كانت تحت الاستعمار وان الدول المستعمرة قد وقعت عنها فلا داعي لإعادة التوقيع، والرأي الذي يرفض ذلك من وجهة قانونية بحتة لاعتبار السيادة المسلوقة.

غير أن غياب التصديق على المعاهدة يغيب معه التطبيق على نطاق دولي، ما لم يقوموا بإخضاع نزاعهم على التحكيم واتفقهم على تطبيق المعاهدة، وفي غير ذلك يبقى لمنهج التنازع المجال ليعود إلى الواجهة.

ومن جهة أخرى من المسائل التي يمكن أن ندعوا لرجوع منهج التنازع، هو مسألة تفسير المعاهدة باعتبار أن المفاهيم القانونية واللغوية، والاجتماعية... الخ تختلف من دولة إلى أخرى، مما يجعل مسألة تطبيق المعاهدة عن الغموض صعباً، لكن نص المادة الـ 09 حلت المشكل بأن اتفق فيها الأطراف بالالتزام باللجوء إلى التحكيم في مسألة الخلاف بشأن تفسير هذه الاتفاقية، أو تطبيقها بعرضه على جهاز التحكيم الذي اتفقوا باللجوء إليه. والأهم من هذا التحليل في مجال المسؤولية التقصيرية عن التصادم البحري، أن لكل معاهدة نطاق تطبيق يتعين بصفة خاصة البحث عن القانون المختص بحكم علاقات المسؤولية التقصيرية على التصادم في فروض تخرج فيها عن ذلك النطاق، وكذلك المسائل التي سكتت عنها.

ومن بين المسائل التي سكتت المعاهدة عن بيان الحل الواجب الإلتزام في شأنها، مسألة مدى مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء المرشد،<sup>1</sup> فيما لو كان الإرشاد إجبارياً وذلك في مسائل التي لا تكون فيها الدول التي تتبعها السفن أطراف التصادم قد انضمت إلى معاهدة تحديد مسؤولية السفن، وهو الشرط الذي علقت عليه المادة الخامسة من معاهدة بروكسل لعام 1910 بقولها " تبقى المسؤولية المقررة في المواد السابقة في حالة ما إذا حصل تصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً."

وعلى أن أهم المسائل التي خلت عن ذكرها معاهدة بروكسل لعام 1910 تتعلق بتحديد مسؤولية مالك السفينة، ومسألة التعارض بين قواعد المسؤولية التضامنية من الأضرار البدنية والقواعد الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن، وأخيراً مسألة الأسباب الموجبة لوقف تقادم دعوى المسؤولية، وهذه المسائل سأتناولها فيما يلي:

### المطلب الثاني: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل 1910 و القانون الواجب التطبيق على

#### البحار(الإقليمية و العليا)

ولابد من بيان نطاق عمل معاهدة بروكسل 1910 للتصادم البحري حتى بيان الأحكام القانونية الواجبة التطبيق على مسائل المسؤولية التقصيرية للتصادم البحري، وذلك من خلال مايلي:

<sup>1</sup> - د. هشام على صادق، المرجع السابق ص 99.

## الفرع الأول: نطاق تطبيق معاهد بروكسل 1910

يستلزم تطور العلاقات الإنسانية إلى البحث عن قواعد قانونية أكثر اتساعاً مع ظروف الحياة المعاصرة، سواء كان ذلك على شكل تقنين دولي للقواعد الموضوعية أو توحيد قواعد الإسناد.<sup>1</sup>

كما تتميز القواعد الموضوعية للقانون الدولي الخاص والتي تحملها المعاهدات الثنائية بالندرة، فضلاً عن عدم إسهامها الكبير في توحيد القوانين في العلاقات الداخلية والدولية. في ضوء ما تقدم يجدر تحديد مدى قدرة تلك القواعد الموضوعية التي تتضمنها تلك المعاهدات الدولية في استبعاد أي لجوء لقواعد التنازع.<sup>2</sup>

## أولاً: أحكام المسؤولية التي تدخل في نطاق أحكام التصادم الموحدة

لقد اتضح الأمر بأن معاهدة بروكسل لسنة 1910 تنتمي إلى طائفة المعاهدات الدولية التي تسعى إلى توحيد القواعد الموضوعية، التي لاقت صدى كبير في القانون الدولي العام أو الخاص، وتعتبر العقود الدولية أو النمذجية في مجال التجارة الدولية... الخ، من الأمثلة الحديثة على وجود فعلي وقانوني لهذه القواعد المبعدة لمنهج التنازع، ومعاهدة بروكسل شكل من هذه المعاهدات.

وعلى ضوء ما تقدم هل يمكن تطبيق أحكام معاهدة بروكسل 1910 بصورة مباشرة وبصورة مطلقة، بحيث تستبعد قواعد التنازع الداخلية على الأقل على تلك الدول الواقعة أو في الحدود التي تنطبق فيها القواعد بذات الطريقة على العلاقات القانونية الداخلية أو على العلاقات الدولية على السواء؟

وتنص المادة الأولى من المعاهدة: "تنطبق المعاهدة على كل ذوي الشأن (شاحنين ركاب، مجهزين) عندما تكون كل السفن المتدخلة في تابعة لدول متعاقدة، وأن يكون للتصادم الطابع الدولي أي أن إحدى السفينتين أجنبيتين en cause سببت التصادم.

وتنص المادة 16 من معاهدة بروكسل 1910: "تنطق أحكام المعاهدة الحالية على جميع أصحاب الشأن عندما تكون جميع السفن تابعة للبلاد العليا المتعاقدة، وفي الحالات الأخرى المنصوص عليها في القوانين الأهلية."

1- إذا كان أصحاب الشأن تابعين... بحيث يمكن تعليق تطبيق هذه الأحكام بالنسبة لكل الدول على شرط التبادل.

<sup>1</sup> د. ممدوح عبد الكريم حافظ عرموش، المرجع السابق ص 243.  
<sup>2</sup> د. أبو عبد الحميد عشوش- تنازع مناهج تنازع القوانين (دراسة مقارنة)، مؤسسة شباب الجامعة - الإسكندرية، ط 2003



2- عندما يكون جميع ذوي الشأن تابعيين لنفس الدولة التي ترفع الدعوى أمام محاكمها فإن القانون الوطني هو الذي يطبق وليس المعاهدة.

وأما نص المادة 08 من معاهدة بروكسل 1952" تسري أحكام هذه المعاهدة على جميع ذوي الشأن عندما تكون السفن التي تشملها الدعوى تابعة جميعها للدول المتعاقدة، ومع ذلك فمن المتفق عليه:

1- أنه فيما يتعلق بذوي الشأن التابعيين لدول غير متعاقدة يجوز لدولة متعاقدة أن تعلق تطبيق هذه الأحكام على شرط المعاملة بالمثل ( التبادل).

2- أنه عندما يكون ذوي الشأن تابعيين لنفس الدولة التي رفعت الدعوى أمام محاكمها، فإن القانون الوطني لهذه الدولة هو الذي يطبق دون أحكام الاتفاقية.

والسؤال الذي يطرح حول مدى إمكانية تطبيق قواعد معاهدة بروكسل 1910 بصورة مباشرة ومطلقة. وكما يرى الدكتور سامي بديع منصور أخذاً عن فرنسيس ككيز.<sup>1</sup> أن تحديد القانون الذي يحكم العلاقة القانونية ذات العنصر الأجنبي الدولي يتم بإحدى الوسيلتين:

الأولى: الوسيلة الناجبة للقانون الواجب التطبيق.

الثانية: تستبعد التنازع بين القوانين بمفعول، التطبيق المباشر للحل موضوع العلاقة المباشرة.

وإن الصياغة الفنية لقاعدة القانون الدولي الخاص تتخذ أحد الشكلين: قواعد غير مباشرة تعين الاختصاص التشريعي لحكم العلاقة القانونية، من بين قوانين الدول المختلف التي تتجاذب قوانينها تلك العلاقة وهي قواعد للحل، قواعد مباشرة إما لأنها تحدد مباشرة وإما لأنها تحدد مباشرة القانون الذي يحكم النزاع في قواعد التطبيق المباشر.<sup>2</sup>

ولمعاهدة بروكسل أحكامها الخاصة التي تبقى سارية المفعول بين الأطراف الأجنبية المتعاقدة دون وجوب إلزام الدول بتضمين هذه الأحكام في تشريعاتها الوطنية، وإن هذه المسألة توجب علينا التعرض إلى التفرقة بين الأحكام الموحدة التي تضمنتها معاهدة بروكسل والقواعد الوطنية، ليس على النحو الذي فرقنا به بين القواعد الموضوعية وقواعد الإسناد، لكن من خلال ضوابط خاصة بالمعاهد ليست بضوابط إسناد، وإنما هي آليات لتحديد نطاق المعاهدة باعتبار أننا بصدد القانون الدولي الخاص.

1- د. أبو عبد الحميد عشوش، المرجع السابق ص 37  
2- د. سامي بديع منصور، الوسيط في القانون الدولي الخاص، بيروت 1994، ص 47

وكيف لهذه الضوابط من أهمية تظهر كما سبق وأن تعرضنا لها في معرض الحديث عن المسؤولية التقصيرية، وضابط الإسناد الخاص بالفعل الضار الذي كان "مكان وقوع الفعل"، أما القانون هوقانون مكان وقوعه وضابط التحديد مرتبط بالمنهج، لكن بالنسبة للتصادم البحري وذاتيته الخاصة كفعل ضار والمحيط الذي يقع فيه وهو البحر الإقليمي والبحر العام وبوجود العنصر الأجنبي فان معاهدة بروكسل لم تعراهما تماما لمكان وقوع التصادم، ولاهتماما للضوابط التقليدية الأخرى كضابط الجنسية، أو ضابط علم السفينة وإنما علق تطبيقها خصوصياتها متى تعلق الأمر بعنصر أجنبي ومن بين تلك الخصوصيات ما يلي:

#### أ. انتماء السفن المتصادمة للدول المتعاهدة

وتقضي المادة 12 من المعاهدة بأن أحكامها تطبق على جميع أصحاب الشأن عندما تكون جميع السفن المتصادمة تابعة لدول متعاهدة مختلفة، أي أنها تحكم العلاقة الناشئة عن التصادم البحري ذو العنصر الأجنبي.

وما أكدته المادة 12 التي تقرر بوضوح أنه يكفي لتطبيق أحكامها انتماء السفن المتصادمة للدول المتعاهدة، النص لايشترط أن يكون مالك السفينة أو المجهز أو أي من المسافرين، أو الشاحنين، أو غيرهم من ذوي الشأن في الدعوى متمتعاً بجنسية إحدى الدول الأطراف حتى تطبق الدعوى<sup>1</sup> والغرض من إبراز عنصر واحد في هذه العلاقة القانونية هو تفادي تعدد المطالبات "الدعوى"، إذ فالأحسن الأخذ بعنصر انتماء السفينة بدلا من جميع ذوي الشأن المرتبطين بهذه السفينة، وبذلك يتحقق لنا التوحيد في المطالبة، بواسطة أحكام المعاهدة بين كل من المدعين والمدعى عليهم في دعوى المسؤولية التقصيرية.

وإذا مبدئياً نتفق على أنه تطبق المعاهدة على كافة أصحاب الشأن لسفن الدول المتعاهدة، إلا أن المعاهدة دائماً ومن خلال نص المادة 12 قد تضمنت تحفظين متفق عليهما تنص في الأول: "على أنه إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدول غير متعاهدة يمكن تعليق تطبيق هذه الأحكام بالنسبة لكل دولة على شرط التبادل."

ويأتي التحفظ الأول بالنسبة للمطالبة بالمسؤولية بين الدائن المضرور والمدين المتضرر، باعتبارهم أصحاب شأن ينتمون إلى دول غير متعاهدة، فإنه يمكن لدول السفن المتعاهدة أن تعلق تطبيق هذه المعاهدة على شرط المعاملة بالمثل أو التبادل.

<sup>1</sup> د. أحمد حسني، المرجع السابق ص 41.

والتفسير المناسب يتضح بالمثال التالي، فلو أنه رفع راكبون من البيرو وهم ينتمون لدولة غير موقعة، وذلك في تصادم بين سفينة بريطانية وأخرى نرويجية وقد صادقتا على المعاهدة، وأمام محاكم إحدى الدولتين ترفع الدعوى، فإن هذا يعني أن المحاكم النرويجية لا يمكنها أن تطبق المعاهدة على البيرويين إلا إذا كانت البيرو تطبق أو تعتنق حلا مماثلاً.<sup>1</sup> إلا أنه ما يقلل من هذا التحفظ هو أن الدول الموقعة أو المنظمة إلى المعاهدة لم تستخدم هذا التحفظ من الوجهة العملية.<sup>2</sup>

وأما بالنسبة لتحفظ الثاني، والتي تنص عليه الفقرة الثانية من نفس المادة 12 " عندما يكون جميع ذوي الشأن تابعين لنفس الدولة التي ترفع الدعوى أمام محاكمها فإن القانون الوطني هو الذي يطبق وليس المعاهدة".

ولقد أظهرت المعاهدات الدولية التي تنظم بقواعدها الموضوعية العلاقات الدولية ذات العنصر المشترك، قدرة على جذب تشريعات وطنية إلى تبني أحكامها وتطبيقها في علاقاتها الداخلية، ومع الأجانب على أقاليمها متى تم اللجوء إلى قضائها، وذلك حتى تضمن انتمانا أكبر لجلب الاستثمار لها. وعلى إثر هذا التحفظ الذي تم ذكره فإن جانب من الفقه، اعتبر أن معاهدة بروكسل لا تنطبق في حالة ما إذا كان جنسية ذوي الشأن ينتمون إلى نفس الدولة، مما يجعل من الأحسن أن يطبق عليها قانونهم الوطني.

وبالتالي فإن ما ينطوي من إشكال أولي: هل تضمنت معاهدة بروكسل قاعدة إسناد؟، وقبل ذلك هل هناك تعارض بين المعاهدة والتشريعات الداخلية للدول المتعاهدة؟، بالنظر إلى تاريخها فإنها أقدم في الغالب من التشريعات البحرية الحديثة والتي تم تعديلها، وبذلك فإن التساؤل يكون حول ما إذا كان هناك تعارض بين المعاهدة والتشريع اللاحق.

وقد تضمنت التشريعات الحديثة في دساتيرها نصاً يغلب فيه المعاهدة على التشريع الداخلي مادامت صادقت عليها، ومن ذلك التشريع الجزائري في تعديل دستور 1989 على عكس سابقه لعام 1976 قد تضمن نص المادة 123 منه والتي تنص، على سمو المعاهدة على التشريع الداخلي.<sup>3</sup> وهذا نص صريح على وجوب احترام مبدأ دستورية القوانين هذا من جهة.

وأما من جهة أخرى، فالقول بأن معاهدة بروكسل في البند الثاني من المادة 12 قد تضمنت إحالة أو إسناداً إلى تطبيق القانون الوطني، عندما يكون ذوي الشأن تابعين لنفس الدولة مع العلم أن السفن المتصادمة تنتمي إلى دولة متعاقدة دائماً، فهذا لا يعني إحالة إلى تطبيق منهج التنازع وقواعد إسناده.

<sup>1</sup> د. هشام علي صادق، المرجع السابق ص74.

<sup>2</sup> د. هشام علي صادق، المرجع نفسه ص84.

<sup>3</sup> د. أعراب بلقاسم، المرجع السابق ص35 ومجلة مجلس الدولة العدد3 محور القانون الدولي الإتفاقي د. عبد القادر هريال

وكما أن نظرية الإحالة تعرف بأنها النظرية التي تلتزم بتطبيق قواعد الإسناد الأجنبية، أولاً في القانون الذي تقرر تطبيقه بموجب قواعد إسناد دولة المحكمة التي تنظر في النزاع على شرط أن يكون هناك اختلاف في الحكم ما بين قواعد الإسناد الوطنية وقواعد الإسناد الأجنبية.<sup>1</sup>

ويرى الأستاذ هشام علي صادق أن المعاهدة قد اكتفت بتقرير عدم انطباقها، في نص المادة 12 الذي يحدد نطاق تطبيق الأحكام الموحدة التي تضمنتها بالمقابل للقوانين الوطنية للدول المتعاقدة، وبالتالي هذا البند لا يتضمن قاعدة إسناد تقضي بتطبيق قانون العلم المشترك، وحتى لو انطبقت جنسية المطالبين مع علم السفن، فهذا لا يعني التسليم بتطبيق قاعدة إسناد للقانون الوطني.

ومع ذلك فإن معاهدة بروكسل قررت أن أحكامها الموضوعية الموحدة تنطبق على السفن المختلفة لدول متعاقدة، ومقررة في نفس الوقت قاعدة موضوعية مفادها أن السفن التابعة لدولة واحدة متعاقدة تطبق عليها أحكام القانون الوطني، وحتى وإن عدنا إلى التشريع البحري الجزائري مثلاً: نجد أن نص المادة 187 يتضمن في الفقرة "ج" نفس الحكم بتقرير نفس القاعدة، بأن قانون البلد الذي تحمل السفينة رايته (المقصود السفن) رايته إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم.

وتأكيداً على ذلك وحتى وإن سلمنا بالإحالة، فإن الدول المتعاقدة التي تنص على دستورية القوانين لا يمكن أن تضمن دساتيرها ما يتعارض مع هذا المبدأ، وبذلك لو طبقنا المبدأ مع المعاهدة فإن التشريع الوطني سيلجأ إلى نفس الأحكام الموضوعية للمعاهدة حتى يتجنب مخالفة المبدأ الدستوري، ولذلك حتى ولو لم يوجد أي نص مكتوب على وجود معاهدة 1910 عكس معاهدة 1952 للاختصاص المدني، إلا أننا نلاحظ أن جل أحكامها الموضوعية قد تضمنها التشريع البحري الجزائري.

وكما أن تفسير المعاهدة على أنها تتضمن إحالة لا يغير شيئاً فيما لو فسرت نصوصها على أنها تتضمن إحالة إلى الأحكام الموضوعية المقررة في الدولة المذكورة، عملاً بقاعدة إسناد موحدة رغم عدم سلامة هذا التفسير،<sup>2</sup> باعتبار أن قانون العلم المشترك أو قانون الجنسية المشتركة مع العلم أنه لا يؤخذ بهذين الإسنادين في أحكام التصادم البحري، سيؤدي إلى تطبيق نفس مضمون أحكام معاهدة بروكسل أي الأحكام الموضوعية ذات المصدر الدولي الإتفاقي وإن حصرنا تطبيقها إقليمياً.

ويقول الفقيه Rodiere أن المرسوم التشريعي لـ 15 جولية 1915 قام بتعديل نص المادة 407 و430 من القانون التجاري لكي يضع هذا القانون في تناغم أو تناسق مع أحكام معاهدة

<sup>1</sup> -ممدوح عبد الكريم حافظ عرموش، المرجع السابق ص56.  
<sup>2</sup> -د. هشام صادق، المرجع السابق ص89.

بروكسل 1910، وأن غالبية الدول قامت بتبني نفس المنهج في قوانينها أحكام المعاهدة، وقانون رقم 545 جويلية 1967 تبني كذلك أحكام المعاهدة.<sup>1</sup>

### ب. تطبيق المعاهدة غير مرتبط بالبحر الذي وقع فيه التصادم

لقد اعتنقت المادة 237 ق بحري جزائري المبدأ الذي أخذت به المادة الأولى من معاهدة بروكسل بأن اعتبرت تصادم كل حادث يقع بين سفينة وأخرى، أو بين سفينة ومركب الملاحة الداخلية دون الأخذ باعتبار للمياه التي وقع فيها. وعلى ذلك تطبيق الأحكام الموحدة في الاتفاقية وفقا للنص سواء وقع التصادم في البحار العامة، أو في المياه الإقليمية أو الداخلية لإحدى الدول المتعاهدة أو التابعة لدولة غير مرتبطة في المعاهدة.<sup>2</sup>

ويرى le clere أن هناك نظامين قانونيين الأول عام والثاني خاص، فالأول هو الذي تطبق فيه المعاهدة والتي تتعلق بالبحار العليا والمياه الداخلية والمياه المجاورة... الخ، وكذا النظام الخاص للمياه الداخلية وهو نظام ذو طابع إداري خاص بكل دولة. عن هذا النص الذي هو على هذا النحو يتسم بالبساطة رغم انه يخرج من المبدأ العام الذي يقضي بتطبيق القانون المحلي على كافة مسائل المسؤولية التقصيرية.

وعلى إثر هذا كله لا تظهر أي تفرقة عملية تذكر بين الفروض الخاصة بالتصادم الحاصل في المياه الإقليمية أو الداخلية، إذ تكاد لا توجد آثار عملية في هذه الحالة بين تطبيق أحكام التصادم البحري الذي يقع في المياه الإقليمية الفرنسية مثلا، وبين تطبيق القانون الفرنسي بوصفه القانون المحلي مادام الغرض أن هذا القانون يتطابق في أحكامه مع الأحكام الموحد التي قررتها الاتفاقية. إلا أن الأحكام الموضوعية للتصادم ذاتها وإن كانت لا تأخذ بالاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم إلا أنها اهتمت بصفة السفن أطراف التصادم.

### ج. وصف السفن المتصادمة

تنص المادة الأولى أن المعاهدة تنطبق عند حصول تصادم بين سفن بحرية أو بين بحرية وسفن ملاحية داخلية، وتسوى التعويضات المستحقة عن الخسائر اللاحقة بالسفن وكذلك الأشياء والأشخاص الذين يكون على ظهرها طبقا لنصوص المعاهدة بغض النظر عن المياه التي حصل فيها التصادم. ويخرج عن حكم التصادم البحري الذي يقع مع أحد البواخر الثابتة أثناء وقوعه،

<sup>1</sup> -Rodière. Op.cit p367.

<sup>2</sup> -le clère. Op.cit, p52.

وحتى ولو كان في صورته الثابتة كان مثبتا على رصيف أو مقطورا بوسيلة أخرى، ولا يعتبر تصادما بحريا بهذه الصورة.<sup>1</sup>

فمعيار المياه الذي يقع فيها الحادث لا يغير من وصف التصادم، إذا كانت إحدى الأليتين الخاصة بالملاحة الداخلية يعتبر مصدوما بسفينة بحرية، مهما كانت المياه التي وقع فيها الحادث سواء في حدود أو داخل حدود المياه البحرية، كما هو الحال أيضا التصادم الذي يقع بين بواخر الملاحة الداخلية في ميناء بحري، أو في أي مكان تكون فيه هناك إدارة البحرية أو الجمارك لا يكون بذلك بحريا.<sup>2</sup>

وكما لا يخضع لأحكام التصادم البحري لمعاهدة بروكسل، التصادم الذي يحدث مع إحدى سفن الدولة ذات الخدمة العامة وكذا السفن العسكرية، ولئن كانت الاتفاقية لم تتضمن شروطا خاصة ببعض السفن ذات الخدمات الخاصة كسفن الصيد أو التجارة أو النزهة.

#### د. التصادم ذو المدلول المزدوج (مادي وغير مادي)

رغم أننا أطلنا في شرح هذا العنصر إلا أن هذه الضوابط الموضوعية تسهم في فهم طبيعة الأحكام الموحدة للتصادم البحري، وعن خصوصيتها في أنها تطبق عند توافر شروطها كاملة على الحادث بصورة مباشرة دون الاستعانة بقواعد منهج الاستناد فهي متكاملة وتكمل بعضها البعض.

#### هـ. انعدام العلاقة التعاقدية بين الأطراف المتعاقدة

وأحكام معاهدة بروكسل 1910 لاتسري على المسؤولية التقصيرية الناشئة عن علاقة عقدية من ذلك، التصادم الواقع بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، وقد بين القضاء المصري هذا في أن أحكام هذه المعاهدة لاتسري على التصادم الذي يحصل بين سفينة الإرشاد والسفينة التي استخدمها أو بين سفينة القطر والسفينة المقطورة نظرا لارتباطهما بعقد سابق يحدد التزاماتهما.<sup>3</sup> وهو النص الذي يطابق نص المادة 284 قانون بحري جزائري.

وأما الفرق بين معاهدة بروكسل 1910 و1952 للاختصاص المدني، هو أن التصادم الناشئ عن عقد النقل أو عقد آخر لاتسري عليه المعاهدة الأخيرة في مسألة التمسك عند المطالبة بالنسبة لموضوع الدعوى، فانه يكون لأصحاب الشأن التمسك بنصوص معاهدة بروكسل 1910 عند رفع

<sup>1</sup> -Le clere. Op.cit, p242

<sup>2</sup> -M.sibille. Op.cit p07

<sup>3</sup> -د. أحمد حسني، قضاء النقض المرجع السابق ص 117.

الدعوى إلا أنه لا يمكنهم الاستناد في مسألة الاختصاص إلى أحكام معاهدة بروكسل 1952 في حالة التصادم المرتبط بعقد.<sup>1</sup>

ومسألة فصل العلاقة العقدية عن العلاقة غير العقدية، من حيث المبدأ في القانون الدولي الخاص لكل من العلاقتين ضابط يختص بتحديد القانون الواجب التطبيق، ضابط محل إبرام العقد وضابط محل وقوع الفعل الضار، وثانياً أن خصوصية التصادم البحري تخرج أصلاً عن الضابطين إلى تطبيق الأحكام الموضوعية الموحدة.

ولقد احتوت معاهدة بروكسل استثناءاً بجواز سريان أحكامها في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً، وهو نص لا يسري مفعوله بمقتضى المادة الإضافية التي تضمنتها المعاهدة<sup>2</sup> إلا عندما تتفق الدول المتعاهدة على تحديد مسؤولية ملاك السفن.<sup>2</sup>

ومؤدى هذا الرأي أنه يسهم في عدم وجود أي تعارض أو تنازع بين المعاهدات المنظمة لمسألة تحديد المسؤولية ملاك السفن التي انضمت إليها سواء معاهدة 1924 أو لسنة 1957، حيث أنه لو اصطدمت سفينتين تابعتين لدول موقعة على إحدى المعاهدتين، نتيجة لخطأ المرشد الذي يقودها فإن مالك السفينة الصادمة يعد مسؤولاً وفقاً لأحكام المعاهدة حتى ولو كان إرشاداً إجبارياً، وهو في حالة الأضرار المحدثة أثناء عملية الإرشاد التي تصيب الغير عن طريق السفينة المرشدة فيمكن أن تكون هناك مسؤولية شخصية للمرشد، عندما تكون الحالة بسبب خطأ شخصي مثلاً خطأ في المناورة، فمسؤولية المرشد المدنية يمكن تحديدها بالتخلي عن الكفالة.<sup>3</sup>

وإذ تعد مسألة مدى مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء المرشد في المثال السابق من المسائل التي تخرج عن نطاق تطبيق المسؤولية.

### ثانياً: أحكام المسؤولية التي تخرج نطاق أحكام التصادم الموحدة

أما عن دخول علاقات المسؤولية التقصيرية محل النزاع في نطاق تطبيق معاهدة بروكسل 1910 نتيجة للتصادم البحري، لا يعني قطعاً خضوع كافة مسائل المسؤولية التقصيرية الناتجة عن الحادث البحري إلى أحكام التصادم البحري.

ومن بين المسائل التي سكتت المعاهدة عن بيان الحل الواجب الإلتباع في شأنها مدى مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء المرشد فيما لو كان الإرشاد إجبارياً، وكذا التعارض الحاصل بين أحكام تحديد المسؤولية الخاصة والقواعد العامة في التعويض، وأيضا أحكام تقادم الدعوى.

<sup>1</sup> - د. أحمد حسني، الحوادث ص 84.

<sup>2</sup> - د. هشام علي صادق، المرجع السابق ص 98.

<sup>3</sup> - R. Rodière. Op.cit p223

## أ. تحديد المسؤولية لمالك السفينة الصادمة

ما تزال مسألة تحديد المسؤولية موضوعا لأحكام دولية موحدة تضمنتها كل من معاهدة بروكسل 1924 ومعاهدة بروكسل 1957، مما قد يدخل الحكام فيما يعرف بتنازع المعاهدات،<sup>1</sup> ومع ذلك أيضا قد يكون من المتصور عند وقوع التصادم بين سفن الدولتين الموقعيتين على معاهدة 1910، أن تكون إحداهن غير موقعة على أحكام تحديد المسؤولية لملاك السفن وهنا تبدو الأهمية العملية للمشكلة.

ويكون المجال مفتوحا في الفرض الأخير إلى تطبيق قواعد التنازع والتي مؤداها تطبيق القانون المحلي بالنظر إلى القواعد العامة المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية على ما رأيناه، إلا أنه كما تعرضنا أيضا هناك فرق يفرض تطبيق مبدأ القانون المحلي على أحكام التصادم البحري على نحو مطلق على الأساس التالي:

ولنفترض أننا نعرف القانون الذي يحكم مسألة المسؤولية مثلا عند وقوع تصادم بحري هو قانون الميناء لمحل التصادم، فإن مالك السفينة المسؤولية عن الحادث يريد معرفة بأي نظام تحديد للمسؤولية يمكن أن يكون مطبقا عند كافة الدول، لكن الأنظمة تختلف فلذا فما هو القانون الذي يمثل نظام المسؤولية المطبق؟

وهنا رأين مختلفين بالنظر إلى المشكلة، فالرأي الأول يرى بأن القانون الواجب التطبيق فيما يخص مسائل المسؤولية هو نفسه الذي يهتم بتنظيم مسائل تحديد المسؤولية، أما الرأي الثاني فهو يدخلنا في تنازع القوانين، الذي يرى بتطبيق نظامين مختلفين في كل مسألة.

فالرأي الأول يرى بأن القانون المحلي الذي يقضي في مسائل المسؤولية الخاصة بالتصادم البحري هو الذي يتعين الرجوع إليه بالنسبة لمسؤولية الربان الشخصية عن التصادم البحري، وحدود هذه المسؤولية وتعتبر هذه المسألة مسلما بها.<sup>2</sup> وأما بالنسبة لمسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة عن التصادم والخاصة عن أفعال الربان، والتي تتباين أحكامها من تشريع لآخر ويقترب هذا الرأي من اتجاه فقهي يرى بصفة عامة إخضاع المسؤولية التقصيرية عن عمل الغير، وبصفة خاصة مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، للقانون الذي يحكم العقد في العلاقة التبعية.

ولكن نحن أمام المسؤولية التقصيرية الناتجة عن التصادم الذي يفترض عدم وجود علاقة تعاقدية بين الصادم والمصدوم، وبالمقابل دعوي المسؤولية العقدية تفترض من جهة أن الدائن

<sup>1</sup>-G.Tarin , les conflits de convention en droit international maritime par mer,mémoire de D.E.S.S, centre de droit maritime et de transport, année 2000 p05.

<sup>2</sup> - R. Rodière, Op.cit, p124



يتقرب من مدينه بالمطالبة لأنه أخل بالتزامات يضمنها العقد.<sup>1</sup> وبالتالي مثل هذا الرأي يتجاهل أن المسؤولية مالك السفينة أو مجهزها لا يستند إلى عقد استخدام بل يستند إلى التشريع في مواجهة الغير ولا يمكن للمضور من التصادم البحري أن يستند إلى عقد استخدام مالك السفينة الصادمة للربان البحري.

وذلك لأن المسؤولية التقصيرية بين المالك والربان تخضع للعقد وأما المسؤولية التقصيرية بين المالك والغير المضور لاتخضع للعقد عمل الربان مع المالك أو المجهز ولكن يكون متضامنا أو ضامنا للربان في مواجهة الغير باعتبار الرأي الذي يقول أن أساس مسؤولية المتبوع (المالك أو المجهز) هو الضمان أو الكفالة.<sup>2</sup>

وعلى هذا الأساس يرى الفقه الثاني، بضرورة الفصل بين نظامين مختلفين شروط المسؤولية التقصيرية من جهة، على فرض أن القانون الذي ينظم شروط المسؤولية عن التصادم البحري يختلف عن قانون خضوع ومدى مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء الربان. وأساس هذا الرأي أن في القانون الدولي الخاص يتضمن أكثر المسائل التي ينطبق في شأنها أكثر من قانون واحد، بحيث يختلف القانون الذي يطبق على شروط و الأركان عن القانون الذي تخضع له الآثار، مثلما هو الأمر في العقد الذي يتضمن ضابطين قانون العقد والمتعلق بالإرادة، وقانون الشكل والذي يتعلق بقانون محل الإبرام<sup>3</sup> وكذلك الأمر بالنسبة للزواج.

ولكن الملاحظ أن سعي التشريع الدولي المشترك بين الدول إلى إيجاد حل من خلال وضع فكرة مسندة لمسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة، وذلك رغم ازدواجية نظام التعويض. وأساس هذا الاتجاه الدولي هو اعتبار أن السفينة بوصفها ثروة بحرية مستقلة لا يجوز أن يترتب على استغلالها مسؤولية صاحبها تجاوزا لقيمتها، سواء من خلال نظرية التحديد العيني من خلال دفع قيمة السفينة أو الأجرة، أو من خلال مبدأ التحديد الجرافي على أساس حمولة السفينة، بين مجرد افتراض الخطأ في نظام التحديد العيني، وإثبات الخطأ في نظام التحديد الجرافي.<sup>4</sup>

وبالإضافة إلى ذلك هناك اعتبارات أخرى مهمة تدعو إلى توحيد الأحكام المطبقة بالنسبة لتحديد مسؤولية مالك السفينة، وذلك بهدف حماية هذا المسؤول خلافا للمألوف في نطاق المسؤولية التقصيرية، بالإضافة إلى أن السفينة تشكل ذمة مستقلة لملكها. ولا يتصور في كل ما تقدم أن يكون

<sup>1</sup> - R. Rodière, traité générale DM, Tome2, Dalloz p318

<sup>2</sup> - د. محمد صبري، المرجع السابق ص 212.  
<sup>3</sup> - د. أعراب بلقاسم، المرجع السابق ص 315 و 322.  
<sup>4</sup> - انظر، د. كمال حمدي، المرجع السابق ص 192.

هذا القانون إلا قانون العلم الذي تتحدد في ظله مسؤولية مالكةا، مع الملاحظة أن الذمة المستقلة لمالك السفينة هي بطبيعتها ذات أجل قصير يتحدد بالرحلة البحرية الواحدة.<sup>1</sup>

وهذا النوع من الحلول والذي يرتبط بقانون العلم وهو حل متعلق بسفن الدولة من جهة، وكذلك السفن البحرية التي تتحدث عنها معاهدة بروكسل 1952 الخاصة بالاختصاص الجزائي، وهو اختصاص مرتبط بالحوادث الواقعة في المياه الإقليمية، والمرتبطة بالتصديق على المعاهدة وكذا إذا تعلق الأمر بسفن تحمل نفس العلم.<sup>2</sup> رغم أن ضابط العلم هو عبارة عن ضابط يعبر حقيقة عن مسألة الثروة البحرية التي تمثلها السفينة ومالكها، إلا أن مسألة المطالبة القضائية فيما لو وقع تصادم مشترك بين عدة من السفن تختلف فيها الأعلام، مما يؤدي إلى معاملة غير متكافئة فيما لو طبقنا كذلك قانون كل سفينة.

وبعد ذلك أتى رأي يقول بضرورة تطبيق قانون القاضي على مسائل تحديد مالك السفينة دون إحداث أي تفرقة بين وقائع أو آثار وشروط الفعل الضار لأن ذلك لا مبرر له مما يخل بالوحدة المطلوبة في هذه الأحكام إلى جانب ما سوف يترتب على ذلك كله من صعوبات عند التطبيق العملي.<sup>3</sup> ويعتبر الرأي الذي يقول بتطبيق قانون القاضي على دعوى المسؤولية التقصيرية الخاصة بالتصادم البحري بصفة عامة، رأي غير منطقي فيما عرفناه أن مسائل المسؤولية الموضوعية للتصادم البحري فيما لو تحققت شروطها ينطبق عليها القانون المحلي أو الحكم الخاص الموحد الموضوعي، أما القواعد الإجرائية فهي خاضعة لقانون القاضي، الذي يعرف عنه أنه يستبعد تطبيق القانون الأجنبي، وبهذا فهو يفتح المجال للغش والتحايل.

وهذا كله يجعل القول بإسناد مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة لقانون مستقل عن المسائل الموضوعية الموحدة، لا يضع حلاً ولكن يصعب في وجوده، ولذلك يجب إخضاع كافة المسائل إلى إسناد واحد وهو أمر ليس بالسهل.

## ب. التعارض بين قواعد المسؤولية التضامنية عن الأضرار البدنية والقواعد

### الخاصة بتحديد لمسؤولية ملاك السفن

إذا لم يستغرق أحد الخطأين الآخر فإن كلا من الخطأين يعتبر سببا في إحداث الضرر، ونكون بصدد تعدد المسؤولين عن الفعل وتطبق المادة 126 مدني جزائري: "إذا تعدد المسؤولين عن عمل ضار كانوا متضامنين بتعويض الضرر فيما بينهم بالتساوي"<sup>4</sup> وأما معاهدة بروكسل لعام

<sup>1</sup> - د. هشام صادق، المرجع السابق ص 108.

<sup>2</sup> - R. Rodière, le navire Op.cit p44

<sup>3</sup> - د. هشام علي صادق، المرجع السابق ص 112.

<sup>4</sup> - د. محمد صبري المرجع السابق ص 124.

1910 خرجت عن المبادئ العامة في المسؤولية التي تقضي بالتضامن بين المدنيين وذلك بالنسبة للأضرار المادية التي تلحق بالسفن المتصادمة.

وقد أكد المشرع الجزائري في نص المادة 279 قانون بحري جزائري على هذا الاستثناء :  
"أن الأضرار المسببة للسفن أولشحتها أو لأمتعة أو لأموال الطاقم أو للمسافرين أو للأشخاص الموجودين على متن السفينة، تتحملها السفن التي ارتكبت الخطأ بالنسبة المذكورة في المادة السابقة وبدون تضامن تجاه الغير".

وأما بخصوص الأضرار الجسمانية المسببة للجروح أو الوفاة، فللمجهز الذي يكون قد دفع أكثر من نصيبه أن يرجع على الآخر أو على الآخرين في حالة إذا ما كان التصادم قد وقع بين سفن متعددة، من أجل احترام المساهمة النهائية التي تتفق مع توزيع المسؤولية تبعاً لدرجة أخطائهم الخاصة، وهذا على أن معاهدة بروكسل 1910 اعتمدت المبادئ العامة في شأن التضامن بين المدنيين المسؤولين في حالة الأضرار البدنية من الموت والجروح فقط، وأكدته عليه المادة الرابعة من المعاهدة.

والحكمة التي تهدف إليها الاتفاقية من وراء هذا الحكم هي رفع الحرج، الذي قد يقع فيه مجهز السفينة إذا أوفى بجميع التعويضات التي طُلب، بها فيما لو أخذنا بقاعدة التضامن أو الجزء الأكبر منها ثم رجع بعد ذلك على شريكه في المسؤولية، فدفع هذا الأخير في مواجهته بترك السفينة والأجرة لضالة قيمتها.

ولكن هذه القاعدة تصطدم مع المثال الآتي: لو اصطدمت سفينتين بخطأ مشترك وسبب ذلك أضراراً بدنية لأحد المسافرين على السفينة (أ) فإن المضرور أن يرجع بالتعويض، إما على مالك السفينة التي يستقلها بدعوى المسؤولية العقدية وإما على السفينة (ب) بدعوى المسؤولية التقصيرية فلو رجع المضرور بدعوى التعويض على أساس المسؤولية التقصيرية على مالك السفينة (ب) فعلى هذا الأخير الرجوع على مالك السفينة (أ) للمطالبة بقدر ما يزيد عن التزامه، ولكن قد يدفع هذا الأخير بالدفع بتحديد مسؤوليته (أي أنه مثلاً التعويض التضامني هو 1000 دج ولكل واحد 500 دج فيدفع "ب" التعويض كاملاً على أمل أن يسترد 500 دج الزائدة عن مسؤوليته فيصطدم بأن "أ" حدد مسؤوليته العقدية تجاه المسافر المضرور بـ 400 دج والذي يتمسك به المسؤول الثاني) في مواجهة المصاب مما يسبب ضرراً لمالك السفينة ب، هذا يعني تضارب وتعارض بين أحكام

التضامن عن الأضرار البدنية لمعاهدة بروكسل 1910، والأحكام الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة.<sup>1</sup>

وهذا يعني أن قواعد التنازع لاتزال صالحة لحل المشاكل وهذا يعني الرجوع إلى القواعد العامة في القانون الداخلي.

### ج. تقادم الدعوى الوقف والانقطاع

رغم أن المشرع الجزائري سار في المادة قانون بحري جزائري 289 وفق أحكام معاهدة بروكسل 1910 لتنظيم تقادم دعوى المسؤولية المقررة في الفقرة 1 من المادة 7 بعد مضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث وأن مدة سقوط هذه الدعوى هو سنة واحدة، ودون أن تحسب هذه المدة الأخيرة بالسقوط عند عدم التمكن من حجز السفينة المدعى بها في المياه الخاصة للقضاء الجزائري.

وهذا السبب المتعلق بعدم احتساب مدة التقادم السابقة في حالة عدم التمكن من حجز السفينة، قاعدة إجرائية سواء اعتبرها المشرع الجزائري وقف أو انقطاع للدعوى، فهي كما ذكرت قاعدة إجرائية خاصة بالقضاء الوطني، وأكد على هذا التنازل المادة 2/7 من معاهدة بروكسل.

ولهذا فقد حسمت معاهدة بروكسل الخلاف الفقهي الصاحب، حول تكييف التقادم في الدول المتعاهدة، وهل يعد من المسائل الموضوعية كما هو الشأن في كل من فرنسا وألمانيا ومصر، أم من المسائل الإجرائية كما هو الشأن في إنجلترا معلنة تفضيلها للحل الأخير.

### الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق

بعدما تم بيان نطاق تطبيق أحكام المسؤولية التصديرية للتصادم البحري، بقي أن نبين القانون الواجب التطبيق على أحكام تصادم السفن البحرية سواء في المياه الإقليمية، أو في المياه العليا فيما يلي:

أولاً: القانون الواجب التطبيق على المسؤولية المترتبة على التصادم الواقع في المياه

#### الإقليمية

وأضحى البحث عن قواعد قانونية أكثر ملائمة بعيدة عن منهج التنازع، يقبلها كافة الأطراف الأجنبية ويعلمون مسبقاً بها تضمن لهم حقوقهم المشتركة، يتفادون من خلالها التنازع المحتمل بين قوانينهم، تطيل الحلول وقد تصطدم بمشاكل التنفيذ، إلا أنه هل من السهل لأنصار منهج التنازع التقليدي التخلي عنه بالسهولة لصالح منهج جديد، ولذلك سنبين الأمر فيما يلي:

<sup>1</sup> - د. هشام علي صادق - المرجع السابق - هامش 1 ص 115 .

## I. الاتجاه التقليدي للإبقاء على منهج التنازع

يبدل أنصار هذا المنهج، كافة جهودهم للقول بأن منهج التنازع هو الأساس لكافة الحلول، سواء بتطبيق القانون المحلي، أو قانون القاضي أو أي قانون آخر المهم بالاعتماد على منهج التنازع.

## (1) الاتجاه القديم لتطبيق القانون المحلي

وبالرغم من أن نظرية القانون المحلي للفعل الضار تعتبر قديمة وتتفق مع الاعتبارات العملية إلا أنها تعرضت للنقد، باعتبار أن هذا المبدأ لا يبدوا منطقيا ليطبق على كافة مسائل المسؤولية التقصيرية، وخاصة تلك التي تقع أو تتفرق فيها عناصرها في أكثر من إقليم دولة خاصة المتعلقة بالتصادم البحري موضوع هذا البحث.

وكما أن مكان وقوع الفعل قد يكون على سبيل الصدفة المحضة، بحيث لا يمثل أي صلة مع أصحاب العلاقة أو موضوع الحادث، وقد تكون الحادثة بالقرب من الحدود الإقليمية للدول أو أن الأفراد في تلك الدولة بناء على وجود عارض مؤقت أو حتى مرور، وقد توتي الفرصة بتطبيق القانون المشترك أو الجنسية المشتركة لأطراف العلاقة،<sup>1</sup> وأيا كان الأمر فالرأي الغالب قد فضل تطبيق القانون المحلي في كافة المسائل المترتبة على مسائل المسؤولية التقصيرية الواقعة في المياه الإقليمية، كما في ذلك تحديد مسؤولية مالك السفينة.

وكما أن بعض أحكام القضاء الألماني القديم ذهبت إلى حد تطبيق القانون الألماني على دعوى المسؤولية المترتبة على تصادم سفينة ألمانية، وأخرى أجنبية في المياه الإقليمية الأجنبية، وهذا الرأي يجد سنده من خلال المادة 12 قانون مدني ألماني، والتي يرجى منها حماية المدين من الجنسية الألمانية والذي تسبب بفعله الضار في الخارج والذي يعتبر كذلك في ألمانيا، وذلك من خلال عدم دفعه تعويضا أكثر من ما هو ثابت في القانون الألماني.<sup>2</sup>

وكقاعدة عامة للاتجاه الإنجليزي القائل فعل ضار تم في دولة أجنبية يثير مسؤولية تقصيرية يكون قابلا لرفع دعوى في إنجلترا بهذه الصفة، وذلك فقط إذا كان الفعل الضار يعتبر كذلك معاً، بالإضافة إلى أنه ضابط خاص بالنسبة لإنجلترا لحماية ضباطها من المتابعة التأديبية والجزائية حتى ولو كانوا يعملون على ظهر سفن أجنبية.

ولكن بعض الفقه ذهب إلى تطبيق قانون العلم المشترك، للحوادث البحرية للسفن في المياه الأجنبية مادام أن هذا العلم هو علم دولة المحكمة الناظرة في النزاع، بغض النظر عن المياه التي وقع فيه التصادم.

1- د.ممدوح عبد الكريم حافظ عرموش. المرجع السابق ص118.

2 - Mohand Issad. Op.cit p293.

## (2) الاتجاه نحو تطبيق قانون العلم المشترك

يسود هذا الاتجاه في القضاء الألماني بصفة خاصة، ففي حكم المحكمة العليا الألمانية طبقة المحكمة القانون الألماني على التصادم البحري الذي وقع في مياه إقليمية أجنبية بين سفينتين ترفع كل منهما العلم الألماني. ولكن هذا لم يستبعد الرجوع إلى القانون المحلي وذلك بصفة مطلقة، فقد أكد القضاء الألماني أن القانون المحلي هو الذي يتعين الرجوع إليه، بالنسبة للقواعد الخاصة بتنظيم المرور والأحكام الخاصة بمنع التصادم في مياهها الإقليمية إذا تم مخالفتها.

وإذا فالقضاء الألماني أو غيره والأحكام التي استند إليها، لم تبين أنه قام بتقديم قانون العلم المشترك للسفن المتصادمة إلا في حالة ما إذا كان هذا القانون هو قانون القاضي في نفس الوقت، فالقضاء السابق قد أملت الرغبة في تطبيق قانون القاضي الذي يراه البعض بالفعل أنه القانون الذي يتعين الرجوع إليه لحكم دعوى المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري، حتى في حالة وقوع التصادم في المياه الإقليمية،<sup>1</sup> وهذا ما سنبينه فيما يلي:

## (3) الاتجاه نحو تطبيق قانون القاضي

كما تبين- فيما سبق- أن القانون الألماني وفيما يتعلق بالتصادم الواقع في المياه الأجنبية بين سفينتين أجنبيتين تنتميان إلى دولة واحدة (سفينتين ألمانيتين) يطبق قانون القاضي، ويطبق القانون الألماني في بعض أحكامه ويستثنى الأحكام الخاصة بقواعد المرور وقواعد منع التصادم باعتبارها قواعد أمرّة تختص بالقانون المحلي فقط، مع العلم أن قانون القاضي تعينه قاعد الإسناد التقليدية التي تقول في حالة تصادم بين سفينتين من دولة واحدة نطبق قانون علم السفينتين.

ولعل هذا الاتجاه الذي يكشف بوضوح وجوب تطبيق قانون القاضي على مسائل المسؤولية التقصيرية للتصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية فقط، مع استثناء القواعد الخاصة بقواعد المرور والتي ينظر فيها القانون المحلي.<sup>2</sup> وهذا عند تشابه علم السفن.

لكن الفرق بين اتجاه غالبية الفقه إلى تطبيق قانون القاضي واستبعاد القانون المحلي عند اختلاف العلم، فيما لو وقع التصادم في البحار العامة ليس لعدالة هذا الاتجاه، لكن لتعذر وجود قانون أكثر ملائمة في المياه الإقليمية، وذلك واضح بعدم وجود قانون محلي معين يسود في البحار العامة باستثناء القواعد العرفية الدولية الخاصة بمنع التصادم في أعالي البحار الذي يبرر تطبيق قانون القاضي للتصادم بين سفينتين مختلفتي العلم، أما في المياه الإقليمية فإن تطبيق قانون القاضي

1- د. ممدوح عيد الكريم حافظ عرموش . المرجع السابق ص 129

2- المرجع نفسه ص 130

الأجنبي يفتقر لأي أساس سليم، مما يجعل وجهة النظر الألمانية بتطبيقها القانون الألماني إذا وقع التصادم في مياه أجنبية غير سديد.

ولعل السند الوحيد في ذلك، والذي يبرر لقانون القاضي التطبيق في المياه الإقليمية هو ما قد يتضمنه القانون المحلي من قواعد مخالفة للنظام العام وهو الأثر الإيجابي لتطبيق قانون القاضي.<sup>1</sup>

ولعل أيضا أن تطبيق قانون القاضي في هذا الاتجاه (الألماني) يرتبط بمسلك عام يميل إليه القضاة عادة حينما يلتمسون مختلف الأسباب التي قد تبرر تطبيق قانونهم، وهو فتح الطريق نحو الغش والتحايل من ناحية، والسعي باتجاه نحو تطبيق أكثر القوانين ملائمة<sup>2</sup> وذلك لحكم العلاقة المطروحة بعد القانون المختص أصلا بموجب قاعدة الإسناد، والتي يتم استبعادها أصلا باسم النظام العام بدلا من التطبيق الميكانيكي لقانون القاضي.<sup>3</sup>

ورغم كل هذه التبريرات يظهر أن قانون القاضي لا يعد ملائما على الإطلاق ليطبق، حاسما لكل مسائل المسؤولية التقصيرية منها تلك المترتبة عن التصادم البحري بين سفن دول في المياه الإقليمية لدولة معينة في مكان القانون الأجنبي، إلا إذا كان قانون القاضي أداة لسد الفراغ التشريعي الذي يحدثه عند استبعاده للقانون الأجنبي الذي يرى أنه خالف النظام العام، أو في الحالة التي يكون فيها قانون القاضي أكثر القوانين ملائمة للمسائل المطروحة على الإطلاق.

## II. الاتجاه الحديث وتطبيق القواعد الموضوعية الموحدة

إن النقد اللاذع الذي تم توجيهه لقواعد الإسناد باعتبارها قواعد غير مباشرة تقوم بتعيين القانون الواجب التطبيق دون الأخذ بالنتيجة المادية المترتبة عن هذا الاختيار، بغض النظر عن كونه يحقق العدالة الملائمة للعلاقة محل البحث بصورة آلية قد لا يرتضيها الأطراف المعنية،...بالإضافة إلى أنها قواعد تؤدي إلى تطبيق قانون وطني على العلاقات الدولية الخاصة مهددة بذلك السمة الخاصة بها وهي الدولية،..وأما الطائفة الثالثة من الانتقادات الموجهة والتي تدور حول كون أن قواعد الإسناد بطبيعتها أمره ووطنية الأصل قد تطبق بصورة مباشرة على العلاقات القانونية أيا كانت طبيعتها وطنية بحتة أو ذات عنصر أجنبي.<sup>4</sup>

ومن خلال هذه الدراسة يتبين لنا أن القواعد الموضوعية التي تبنتها معاهدتي بروكسل للتصادم البحري لسنتي 1910 و1952 والتي تجد مجالها الخصب في فروع القانون الخاص.

<sup>1</sup> د. حفيظة السيد حداد، المرجع السابق ص 283 وما يليها  
<sup>2</sup> يعطي القانون الأنجلوسكسوني معيارا آخر للقانون الأكثر علاقة أو الأكثر ارتباطا مع أصحاب العلاقة  
<sup>3</sup> رأي د. حافظ عرموش في إشارة على الهامش رقم 3. المرجع السابق، ص 133  
<sup>4</sup> د. حفيظة السيد حداد، الموجز، المرجع السابق ص 34.

ويصادف بزوغ هذا المنهج في القانون البحري ما ذهب إليه البعض كون القانون التجاري الدولي (والذي من ضمنه القانون البحري) هو إحياء للنظام القانوني الذي كان سائدا في العصور الوسطى في أوروبا والمسمى "اكس ميركاتوريا" حيث وجدت جماعة التجار ذات الكيان المستقل والتي كانت تخضع له، دون أن تكون متركزة في دولة أوروبية بل كانت في أنحاء القارة.<sup>1</sup>

ويؤكد لنا هذا الرأي الطبيعة الحلول التي أوجدتها لنا معاهدتي بروكسل في هذا الصدد،<sup>2</sup> باستقراء للنظام القانوني لأحكام معاهدة بروكسل 1910 وتطبيقاتها السابقة البيان، سواء في القضاء الوطني أو الدولي لا يكاد يخلو من وجود هذه القواعد الموضوعية حتى بالنسبة للدول غير المتعاقدة، هذا إلى جانب الحلول التي يؤديها التحكيم البحري في استبعاده لمنهج التنازع.

ويتبين لنا من هذا كله أن القواعد الموضوعية، تؤدي الوظيفة المنوطة بها في استبعاد تطبيق المبدأ التقليدي "لمحل وقوع الفعل الضار"، الخاص بمسائل المسؤولية التقصيرية الناتجة عن التصادم البحري بغض النظر عن المياه التي وقع بها. لكن ماذا عن التصادم في البحار العامة وهذا الحل ومدى ملامته؟

### ثانياً: القانون الواجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية للتصادم في أعالي البحار

كما يتعذر إعمال أحكام التصادم البحري لسنة 1910 لأنه قد يتضمن النزاع سفن بحرية تنتمي لدول لم تصادق على المعاهدة مما يؤدي بالأطراف إلى البحث عن بديل آخر أو الرجوع إلى منهج التنازع. ويرى بعض فقه القضاء والقانون الدولي في استناده إلى أحكامه، إلى ضرورة الاستناد إلى الأحكام البحرية المستقر في شأنها تنظيم المرور البحري ومنع التصادم، لتحديد مسائل المسؤولية المترتبة على التصادم البحري بصفة عامة.

ولأن تطبيق الأعراف الخاصة بتنظيم مرور السفن ومنع التصادم في البحار العامة لم يعد مشكلة، خاصة بعد تقنين هذه القواعد بمقتضى معاهدة لندن 1948، المعدلة بمقتضى معاهدة لندن 1960، إلا أن هذه المشكلة بقيت قائمة، لأن هذا المسلك الإتفاقي بتقنين القواعد وتطويرها لا يخلق عرفاً جديداً وإنما جاءت هذه الاتفاقيات كاشفة لها.<sup>3</sup> باعتبار أن هذه القواعد كانت متواجدة والتعامل بها كذلك رغم أنها دونت حديثاً. ولذلك اعتبر البعض هذه القواعد قانوناً محلياً استناداً إلى قواعد الإسناد في قانون القاضي التي تشير إلى ضرورة تطبيق القانون السائد في دولة معينة "بارتن"

1- د. هشام خالد، العقود الدولية، المرجع السابق ص 13.

2- أنظر الفرع الثاني: القواعد الموضوعية لمعاهدة بروكسل 1910 كبديل لمنهج التنازع.

3- د. حافظ عرموش، المرجع السابق ص 138



ولكن هذه النظرية لم تعد رائجة لحل التنازع، مما أوجد حلول أخرى في تطبيق قواعد لم تفرضها أي دولة سلطتها أو باتفاق وهذا في نظر الفقه الحديث.<sup>1</sup>

ولكن الأعراف الخاصة بتنظيم مرور السفن ومنع التصادم في أعالي البحار، لا تكفي لأنها لا تتضمن أحكاماً خاصة بالمسؤولية وتحديد سواها وفق أساس الخطأ أو الضرر أو العلاقة بينهما، وكذلك قد يثور النزاع حول كيفية التعويض وتقديره ومدى حق المالك المجرى في تحديد مسؤوليته. وإزاء هذا الوضع الذي يتعذر فيه أعمال قاعدة الإسناد الأصلية التي تقضي بتطبيق القانون المحلي على مسائل المسؤولية التقصيرية خارج حدود القواعد الخاصة بمنع التصادم في البحار العامة فلا مناص من الكشف عن قاعدة إسناد احتياطية فيما يلي:

## II. عدم صلاحية تطبيق منهج التنازع مبدئياً

كما تبين فإنه يواجه تطبيق أحكام التصادم البحري الموحدة عدم توفر أحد شروط المعاهدة وهو التصديق عليها من الدول المتنازعة التي تنتمي لها السفن، كما لا يمكن الأخذ بقواعد منع المصادمات البحرية كأساس لتحديد قاعدة الإسناد التي توجه من جهتها لتبين القانون الواجب التطبيق رغم أنها قد تحدد لنا الطرف المخطئ إلا أن الإشكال يبقى في حالة الخطأ المشترك أو القوة القاهرة، حول مدى صلاحية منهج التنازع والبحث عن البديل إن وجد.

### أ. من خلال مبدأ القانون المحلي في أعالي البحار

يمكن تقسيم هذه الاتجاهات إلى اتجاه يخلط بين حدوث الواقعة في البحار العامة وبين تفرق عناصرها في أكثر من دولة:

ويسعى هذا الاتجاه لتطبيق القانون المحلي للتصادم في البحار العامة من خلال اعتماد منهج التنازع، ومن خلال قاعدة الخطأ الذي يقع في مكان يختلف عن مكان تحقق فيه الضرر. وباعتبار أن هذا الرأي يرى في حل التنازع بتطبيق قانون علم السفينة التي أخطأت فيما لو أخذنا بالرأي القائل بإخضاع المسؤولية التقصيرية لقانون محل وقوع الفعل الضار (الخطأ)، أما لو طبقنا قانون المكان الذي تحقق فيه الضرر، فإنه يتعين تطبيق قانون علم السفينة المضرورة.

ولكن ما وجه لهذا الاتجاه من انتقاد، هو اعتبار أن السفينة المضرورة هي مكان وقوع الخطأ، في حين أنها هي التي لحق بها الضرر ومع العلم أن البحر العام هو مكان وقوع الخطأ وتحقق الضرر.

1- من بين النظم القانونية التي تسود بين الأطراف- النظام القانوني للاجئين الفلسطينيين - هو نظام قانوني شخصي لا يستند إلى أي سيادة إقليمية- هذا النظام دفع بعض أساتذة القانون الدولي الخاص المعاصرين إلى تقسيمه ضمن فروع القانون لتعدد النظم. وهذه تسمية ترمي إلى إشباع مواضع القانون الدولي ليشمل التنازع بين مناهج أخرى.

وبالنسبة للاتجاه الثاني والذي يرى بتطبيق قانون البحر العام هذا القانون وفقا لهذا الرأي مجموعة العادات والأعراف البحرية التي يعمل بها في مختلف الدول.<sup>1</sup> في إشارة إلى ما سبق الذكر حول قواعد منع المصادمات، وإذا كان القضاء الإنجليزي طبق ما أسماه بقانون البحري العام في شأن حوادث السفن التي تقع في أعالي البحار، ففي حقيقة الأمر أن القضاء الإنجليزي طبق قواعد التنازع في قانونه القاضي في الدعاوى المطروحة أمامه، بالإضافة إلى أن ما يعرف عن القانون الإنجليزي أنه متعود على هذه الأحكام العرفية لأنها المصدر الأساسي فيه وبالتالي فهو قد اعتمد على قانون القاضي لحل مشكلة التنازع، مما يعني بأنه لا وجود للقانون بحري عام. ولعل هذا ما دفع البعض إلى مواجهة الأمر بصراحة مقررا وجوب تطبيق قانون القاضي.

### ب. من خلال تطبيق قانون العلم عند تعدد السفن

في هذا الاتجاه لو كان التصادم يقع بين سفن علم دولة واحدة فلا إشكال، ولكن ماذا لو تعددت السفن بأعلام مختلفة، وكذا ذو الشأن مختلف الجنسيات وخصوصا بين دول لم تصادق على الأقل إحداها على أحكام معاهدة التصادم البحري؟.

## II. الاتجاه الغالب بتطبيق قانون القاضي عند تخلف العلم المشترك

بين هذا التضارب في إيجاد حل يرضي لجميع الوجوه يخلو من المأخذ، هو ما دفع الفقه والقضاء الغالب إلى الاستسلام في النهاية، مفضلا نظرية قانون القاضي التقليدية عند تخلف العلم المشترك. يقول الأستاذ أحمد حسني نقلا عن الفقيه Ripert قول هذا الأخير: أنه يفضل تطبيق قانون القاضي عند تخلف العلم المشترك للاعتباره حلا يسمو على النقد، ولكن نزولا على اعتبارات الضرورة وإزاء تعذر التوصل إلى حل آخر مرض من جميع الوجوه.

وتعبيرا للخروج عن قاعدة قانون العلم، وخصوصا في مسائل المسؤولية التي ترتبط فيها الدعوى المدنية بالدعوى الجزائية، عندما ينتج عن طريق الخطأ حدوث جريمة قتل أو جروح ناتجة عن تصادم في أعالي البحار، فإنه تمتنع المحكمة المدنية أن تنظر في الدعوى مالم يتم الفصل في الدعوى الجزائية. وقد تعرضت كل من المادة 1/11 من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر العالي، والمادة 1/97 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لبيان الدولة التي يحق لها ممارسة اختصاص القضاء في مواجهة المسئول أو المسئولين، جنائيا عما قد يحدث في البحار العالية من حوادث التصادم، مع العلم أن معاهدة بروكسل 1952 لم تتعرضا لمسائل البحر العالي.

1- لقد تم الإشارة إلى هذا في بداية الفرع 2.

والمقتضى الصريح من نص المادتين... أنه لا يجوز وفقا لأحكام القانون الدولي محاكمة المسؤول جنائيا أو تأديبا إلا أمام المحاكم المختصة في دولة العلم أو أمام المحاكم المختصة في الدولة التي ينتمي إليها مثل هذا الشخص بجنسيته.<sup>1</sup> وفي غير حالة العلم المشترك تخرج القاعدة في التصادم البحري بأعالي البحار عن قاعدة قانون العلم.

وقد انتهت محكم العدل الدولية في حكمها بين فرنسا وتركيا في القضية المعروفة بقضية "لوتس" الصادر في 1927/09/07، اثر حدوث تصادم بأعالي البحار وروس السفينة الفرنسية بميناء اسطنبول التركي مما أدى إلى حجزها والعمل على محاكمة ربانها جزائيا، دفعت السلطات الفرنسية برفضها بقاعدة قانون العلم، مع العلم أن تركيا لم ترتكب أي مخالفة للقانون الدولي العام، في حقها بمتابعة أي أجنبي يأتي بفعل مجرم ضد رعاياها.

ولكن محكمة العدل الدولية أخذت بوجهة النظر التركية على أساس أن حوادث التصادم البحري ليست من بين الأمور التي ينبغي لها أن تخضع -دون ما استثناء- لقاعدة اختصاص دولة العلم دون غيرها، ومن ثم يجوز لها أن تخضع على حد سواء، وفي نفس الوقت لاختصاص كل من دولة العلم والدولة التي ينتمي إليها بجنسية من أضر به التصادم البحري.<sup>2</sup> وقد قوبل هذا الحل بالنقد من الفقه بالنظر لما قد يؤدي إليه من تعدد جهات القضاء الوطني المختصة قانونا بنظر دعاوى المسؤولية الناشئة عن التصادم في حالة تعدد الضحايا بجنسيات مختلفة.

وهذه القاعدة التي أخذت بها محكمة العدل الدولية تختلف عن قاعدة قانون العلم التي تأخذ بها معاهدة بروكسل 1952 للاختصاص الجزائي ولوأنها ليست موضوع دارستنا، والتي لا تختلف عن المادتين 1/11 و المادة: 1/79 السالفتين الذكر.

ولهذا ذهب البعض من الفقه إلى تطبيق قانون علم السفينة التي أخطأت في هذه الحالة، ويظهر أن هذا الرأي يميل نوعا ما إلى تطبيق القانون المحلي، وذلك في كونه يفصل باستقلال مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة بقاعدة منفصلة عن القاعدة العامة في شأن مسائل المسؤولية التقصيرية (التي تطبق القانون المحلي) أما مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة فيطبق عليها قانون علم السفينة،<sup>3</sup> وكأنه حدد اختصاص المحكمة مسبقا. ولكن هذا الرأي تصدى له أنصار

<sup>1</sup> - د. محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص 361

<sup>2</sup> - د. محمد سامي، المرجع نفسه ص 363.

<sup>3</sup> - ينطبق هذا الرأي مع نص المادة 1/97 من اتفاقية العامة التي نقلتها عن المادة 16 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار التي تنص: « في حالة وقوع مصادمة أو أي حادث ملاحه أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار، وتؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي شخص آخر ... لا يجوز أن تقام أية دعوى جزائية أو تأديبية... هذا الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها »

قانون علم السفينة المضرورة ردا بالقول أن قواعد المسؤولية في نطاق القانون التجاري والبحري بصفة خاصة ترمي أساسا إلى حماية الدائن المضروور.

وكلا الرأيين قد فصلا مسبقا في تحديد الطرف الذي قام بالخطأ، فالأخطاء لا يمكن أن ترتكب إلا بواسطة أشخاص. يبرر هذا الاصطلاح أن مرتكب الخطأ لا يمكن معرفته دائما وإنما يعرف أنه أحد أفراد الطاقم فلا توجد قرينة ضد سفينة ما،<sup>1</sup> وإذا فالقول بالفصل في تحديد قانون معين على أساس الخطأ قد يصعب إيجاد قرينة إثبات ضد أي سفينة.

وقد جاء الرأي التالي بالقول بتطبيق القانون الأصلح للمضروور، وهذه القاعدة التي تعتبر في الغالب من القواعد العامة، ولا يمكن أن تتلاءم مع القواعد الخاصة بالقانون البحري نظرا لخصوصية المحيط التي تجري فيه الأحداث، إذ أن القول بحق المضروور في اختيار القانون الأصلح يؤدي إلى الإضرار بمالك السفينة لخطأ قد ارتكبه أحد ربانه، إلا أن فقها حديثا اشترط لتطبيق هذه القاعدة أن تكون كل من قانون الدولتين تتعاملان في نظرتهما لذلك الخطأ بالمثل.

ويتضح هنا أن المسألة لا تتعلق بالقانون الواجب التطبيق كونها أهم من مسألة تحديد الاختصاص، حتى ولو كان بالخروج عن قاعدة قانون العلم، يزيد تأكيدا على ذلك أنه وأمام الانقسام بين قانون علم السفينة المضروورة وقانون المتسببة في الضرر، كأننا نعود للاتجاه المحلي الذي انقسم بين الفقه الذي يأخذ بالخطأ والاتجاه الذي يأخذ بالضرر كفكرة لتحديد القانون الواجب التطبيق، فكان هذا الانقسام من الأسباب التي أضعفت منهج التنازع، فسماه البعض بمنهج تنازع المناهج.

### III. عودة منهج التنازع لاعتبارات الضرورة من خلال تطبيق قانون القاضي

كما تم بيانه حول الاتجاه بتطبيق قانون القاضي على مسائل المسؤولية التقصيرية في المياه الإقليمية، وما وجه من انتقاد لهذا الاتجاه في عدم إمكان تطبيقه لانعدام الأساس.

وإضافة إلى ذلك حتى ولو سلمنا باستعمال قواعد التنازع في قانون القاضي الجزائري، مثلا يخلو هذا الأخير من قاعدة إسناد تشير إلى القانون المختص عند وقوع الفعل المنشأ للالتزام في إقليم لا يخضع للسيادة الإقليمية لدولة معينة. وعلى هذا فإن على القاضي فيما لو عرض عليه الاختصاص أن يبحث عن قاعدة إسناد تقررها المبادئ العامة في القانون الدولي الخاص، أو حل آخر أكثر ملائمة لطبيعة النزاع.

<sup>1</sup> - د. أحمد حسني، الحوادث، المرجع السابق ص 62

ولقد أدى الأمر في الأخير بالرجوع إلى قانون القاضي واعتباره الحل المناسب مع العلم بعدم إمكانية تطبيق أحكام التصادم البحري لأن تطبيقها مرهون بانضمام الدول لها، ورغم ذلك فقد وجهت هذه المعاهدة الأطراف إلى ضرورة تبني التحكيم بصورة غير مباشرة باعتباره يدخل ضمن المنهج الجديد لحل التنازع، هذا الحل يتناسب وكافة المياه التي يقع فيها التصادم ومنها أعالي البحار والذي سنحدد له جزءا في الفصل الثاني.

وكخلاصة لهذا الفصل فالقول بأن نجاح منهج التوحيد ذو وجهين الأول ضرورة إعطاء القواعد الموضوعية فاعلية من خلال تبنيها في القوانين الوطنية، فقد تعرضنا في هذا الفصل إلى ماتم الاتفاق حول مفهوم التصادم البحري في الأحكام الموحدة لمعاهدة بروكسل 1910 على اعتبار التصادم البحري لم يعد الاحتكاك المادي المباشر بين جسمي آليتين إحداهما سفينة على الأقل فقط، وإنما تم الأخذ بالتصادم الحكمي الذي تسبب فيه سفينة خسارة لسفينة أخرى أوباخرة ملاحية داخلية، كأن تكون تلك الخسارة نتيجة تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول أو إرتطام بصفة مباشرة. وكذلك من خلال توحيد بعض أحكام المسؤولية ممن خلال الاتفاق على أن أساس المسؤولية التقصيرية للتصادم البحري هو الخطأ الذي يجوز إثباته بكافة وسائل الإثبات ثم الخطأ المفترض كقاعدة إستثنائية، كما أن قيام المسؤولية عن الفعل الضار عن التصادم البحري لا يمكن أن يقوم بناء على علاقة تعاقدية وإلا فلا داع لأحكام خاصة بالتصادم البحري ويكفي العمل بأحكام المسؤولية العقدية.

وكما تبين لنا من وجهه آخر للمعاهدة أنها لم تعتمد إلى التطرق إلى كافة الجزئيات الخاصة بالمسؤولية الناتجة عن التصادم البحري كأن تقوم بتحديد نظام تحديد المسؤولية مثلا حتى لاتحدث أي تنازع مع القواعد الموضوعية للمعاهدات الأخرى التي تعرضت لهذا الموضوع، ولذلك تبنت الأسس العامة كجواز سريان مبدأ تحديد المسؤولية في أحكام التصادم البحري رغم أنها أجازت كاستثناء هذا المبدأ في التصادم الناتج عن خطأ المرشد رغم أن الإرشاد اجباري الناتج عن اتفاق عقدي، بالإضافة إلى ترك بعض المسائل للقواعد العامة منها نظام تقدير التعويض، وأحكام تقادم دعوى التعويض دون اشتراط إجراء خاص لرفعها، مما يعني أن معاهدة بروكسل لسنة 1910 لتوحيد أحكام التصادم البحري تفادت الخوض في التفاصيل والإكتفاء بالمسائل الأساسية العامة على اعتبار أن هذه الأخير قد تخلق القلق بين الدول المتعاهدة مما قد يدفعها بوضع تحفظات كثيروت حولها وهذا ما يضعفها.

ولهذا فاننا لا يمكن أن ننكر التوجه الجديد للتشريع الدولي من أجل إيجاد وفاق دولي يدفع الدول إلى تبني أحكام القواعد الموضوعية التي مصدرها المعاهدات الدولي، بأن تترك

للدول حرية الإنضمام وتبني أحكام المعاهدة، أو من خلال جعل العمل بأحكام المعاهدة مبني على المعاملة بالمثل كسبيل يجعل الدول تترتاح إلى تبنيها وتبني أحكامها ولولم يوجد هناك تصديق صريح بانضمام إلى المعاهدة، وقد نجحت فعلا في ذلك فذوي الشأن أي أصحاب الدعوى ولو كانت جنسيتهم لدول غير متعاهدة أن يتفقوا على تعليق تطبيق هذه المعاهدة على شرط المعاملة، حتى ولو كانت الدول المتصادمة تنتمي لدول متعاهدة كسبيل لإرساء الوفاق والاطمئنان وزاد من هذا الاطمئنان لفرض التناسق والتناغم هي معاهدة بروكسل لتوحيد أحكام الاختصاص المدني لسنة 1952 والتي سنتعرض لها في الفصل التالي.

## المطلب الثاني:

---

أحكام التصادم البحري الموحدة على ضوء تنازع

الاختصاص القضائي الدولي

يعنى القانون القضائي، بتحديد اختصاص المحاكم كلها في الدولة للنظر في المنازعات ذات الطابع الوطني، والدولي المشوب بعنصر أجنبي في أحد أطراف العلاقة القانونية، كما يكون هذا الاختصاص مانعا أيضا عندما لايسمح باختصاص آخر. ولقد نص القانون البحري في المادة 292 على أنه: " لا ترفع الدعوى الخاصة بالتعويض عن الأضرار الناتجة، عن التصادم البحري للسفن في البحار ضد سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ، والسفن التي تعمل في المصلحة العمومية إلا أمام القضاء الجزائري فقط."

ولذا يفرض الواقع العملي أحيانا علينا، تحديد المحكمة المختصة لنظر النزاع قبل البحث عن الأحكام التي تنظم موضوع الدعوى الذي تنظر فيه هذا بالنسبة لقاعدة الاختصاص الداخلي، فماذا عن الاختصاص القضائي الدولي وسلطة الدولة في تحديد هذا الأخير، وكذا خصائص قواعد الاختصاص القضائي الدولي؟

وبالنسبة لسلطة الدولة في تحديد اختصاصها القضائي لمحاكمها الوطنية يكون خالصا لها، فيما يعرض عليها من المسائل ومنها تلك المتعلقة بالالتزامات غير التعاقدية (الأفعال الضارة للمبدأ العام الاختصاص المحلي)، ولقانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام فالاختصاص الوطني إذا صلاحية، أو سلطة محكمة ما وقوتها بالحكم بقضية ما، أو في خصومة وفق أحكام القانون،<sup>1</sup> التي تحدد الاختصاص القضائي لمسائل المسؤولية التقصيرية اعتمادا على ضابط محل الالتزام الذي أوجده قواعد الإسناد للقانون الواجب التطبيق، فالقاضي الذي يعرض عليه النزاع لن يكون قاض للنزاع، ومختصا في الدعوى على نحو كانت الدعوى مدنية أو جزائية أو بحرية بالخصوص، مالم تحقق له الولاية العامة المقررة وفق القانون وهذه قاعدة متعارف عليها دوليا.

وقد جاء نص المادة الأولى من قانون الإجراءات المدنية الجزائري صريحا بقولها: " إن المحاكم هي الجهات القضائية الخاصة بالقانون العام"، أي هي الجهات القضائية ذات الاختصاص العام كما جاءت به المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد، ووفق قواعد الاختصاص التي ينص عليها القانون القضائي لأنها من النظام العام. كما تقوى سلطة الدولة في تحديد اختصاص محاكمها مالم تكن فكرة النظام العام مزدوجة.<sup>2</sup> أي ما ينادي به بعض الفقه بالنظام

1- د. حافظ عرموش، المرجع السابق، ص 242  
2- يرى بعض الكتاب الإنجليز بأنه: المبدأ الذي يستلزم ترك تطبيق القانون الأجنبي. وهو الأستاذ CHESHERS ويمكن القول أن مثل هذا التعريف لا يسمح بوجود ازدواجية لمفهوم النظام العام.



العام الدولي والداخلي،<sup>1</sup> ولذلك ليس من الممكن تصور مفهوم واحد للنظام العام في دول تختلف فيها المفاهيم الفلسفية، والسياسية، والاجتماعية... الخ ولها ارتباط بالتجارة الدولية.

وكما أن محكمة الموضوع هي التي تحدد النظام العام وضوابطه، والوقت المناسب لإعماله إلا أنه بالمقابل لايجوز الإكثار من تطبيق هذه الفكرة في المعاملات والحياة التجارية الدولية، ويجب أن تسعى للتقليل من استخدامها مثلما هو الأمر في حالة التصادم البحري، باستثناء الحالات التي تكون فيه إحدى أطرافه سفنا حربية أو سفن الدولة التي تملك حصانة، أو في حالة الدفاع الشرعي الذي يعرفه القانون الجنائي، كما لها أن تحتكر الاختصاص لمحاكمها لنظر الموضوع في الحالات الحيوية لاجتناب التعدي على السيادة، أو الانتهاك الصارخ للقيم في البلاد.

وبالمقابل يجب أن تكون فكرة النظام العام مرنة في العلاقات التجارية الدولية لارتباطها بالعنصر الأجنبي، وارتباط هذا الأخير بدولة المحكمة وكذا مصالح الدول وبحركة الأموال.

ولذلك فإن فكرة النظام العام السابقة الذكر في مجال القانون الدولي الخاص، ترتطم أحيانا بقواعد الإسناد الوطنية في دولة محكمة الموضوع، التي يمكنها الإحالة بتطبيق القانون الأجنبي، حتى ولو كان النزاع قائما داخل الاختصاص الإقليمي وفق ضابط اختصاص إقليمي.<sup>2</sup>

وذلك أن النظام العام في تنازع القوانين، يراد به كسبب لإيقاف تطبيق القانون الأجنبي، بعبارة تخص موضوعا يمنع اللجوء إلى قاعدة إسناد تحيلنا إلى ضابط اختصاص قضائي متسامح، كضابط جنسية الأطراف الذي يمنح الدولة الأجنبية، التي ينتمي إليها الأجنبي بالدفع في الاختصاص القضائي إلى إبرام اتفاق التحكيم.<sup>3</sup> لأن أي اتفاق للتحكيم متى كانت تقره الدولة الأكثر ارتباطا بالنزاع، سيخرج الاختصاص من نطاقه الإقليمي إلى نطاقه الإتفاقي.

ويرى الفقه الأنجلوسكسوني، أن الأصل هو تطبيق القانون الوطني لدولة المحكمة، والاستثناء هو تطبيق القانون الأجنبي<sup>4</sup> إذا وجد السبب (أي النظام العام) وبالأحرى اختصاص القاضي الوطني هو القاعدة، والاستثناء هو القاضي الأجنبي.

ولكن هل بالإمكان الاعتماد على قواعد الاختصاص القضائي الدولي الوطنية لتطبيق على النطاق الدولي؟ ولتبيين ذلك لابد من فهم خصوصيتها فيما يلي:

1- لقد أخذ هذا الفقه بتقسيم مثل هذا على رأي نظرية. لكن ما يقول الأستاذ حافظ عرموش : الحقيقة لا وجود لنظام عام دولي أو داخلي، لأن النظام العام في أي دولة يستمد منه ومن معايير وطنية خالصة، ولهذا فلا مجال لوجود سلطة عليا تعلق على الدولة لها نظام عام طبعه دولي ومعايير دولية.

2- إن نظرية الاختصاص الإقليمي تتطور في الوقت الحاضر على ضوء التجربة والحاجة الدولية العملية والقانون الدولي.

3- اتفاق التحكيم. أنظر المطلب الثاني.

4- د. ممدوح عبد الكريم حافظ عرموش. المرجع السابق. ص 187.

- أ. قواعد تنازع الاختصاص القضائي الدولي تنظم المنازعات التي تتضمن عنصرا أجنبيا، أما قواعد الإسناد فهي تحدد القانون الواجب التطبيق على المنازعة المشتملة عنصرا أجنبيا أو أكثر، والتي يتزاحم على حكمها قانونين أو أكثر كل منها صالح للتطبيق.<sup>1</sup>
- ب. قواعد تنازع الاختصاص القضائي قواعد موضوعية، تهتم بتحديد الحالات التي يختص فيها القاضي الوطني، فما بالنال لو كانت قواعد الاختصاص القضائي الدولي موحد دوليا ماذا عساها أن تفعل بشأن الحلول المستعصية بسبب التنازع.
- ت. وكما أن قواعد تنازع الاختصاص، لا تهتم بتحديد الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم الأجنبية- بعكس قواعد تنازع القوانين- لأن القاضي يتقيد بما صدر عن المشرع الوطني، وما قد تحيله إليه قاعدة الإسناد ليطبق بموجبها القانون الأجنبي.
- ث. ولا تتضمن قواعد الاختصاص القضائي الدولي نظريات مختلفة ولا حتى أحكام معاهدات دولية في المجال القضائي متناقضة، وذلك بسبب وجود أحكام عامة تكاد تكون متشابهة بمثابة تعارف وتعاون في المجال القضائي، يتم اعتيادها وتنفيذها كما هو الحال في اتفاقية بروكسل بشأن الاختصاص المدني 1952 في مسائل التصادم البحري، أو معاهدة نيويورك الخاص بالاعتراف وتنفيذ أحكام التحكيم لسنة 1958.<sup>2</sup>
- ج. وأيضا فإن تحديد الاختصاص القضائي الدولي يعتمد على أحكام القانون الوطني، لأن قواعد الإسناد هي التي تحدد اختصاص المحكمة في مثل هذه الحالات.
- ح. وفي القانون الدولي الخاص، وفي الاختصاص القضائي الدولي بالتحديد هناك مشكلة أولية تستلزم من المحكمة البت بها أولا، ومن ثم تنظر في تحديد القانون الواجب التطبيق كمرحلة ثانية، فقد يكون الاختصاص القضائي الدولي سببا مؤثرا في تحديد القانون الواجب التطبيق وفق قواعد التنازع والعكس صحيح لأن ليس هناك تلازم في الأصل.
- وقد نصت المادة 8 من معاهدة بروكسل 1952 في فقرتها 2 وفي مضمونها أنه: "عندما يكون كل ذوي الشأن من نفس الدولة التي رفعت الدعوى أمامها فالقانون الوطني هو الذي يطبق وهذا هو المثال على أن قاعدة الاختصاص طبقت قبل قاعدة الإسناد.

1- د. مبروك اللافي. تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدولي. منشورات الجامعة المفتوحة ط 1994. ص 47.  
 2- مرسوم رقم 233/88 مؤرخ: 1988/11/05 يتضمن الإضمام بتحفظ إلى الإتفاقية التي صادق عليها مؤتمر الأمم المتحدة في نيويورك بتاريخ: 10 يونيو 1958 والخاصة باعتماد القرارات التحكيمية وتنفيذها.

وأيضاً فالاختصاص القضائي الدولي يرتبط تماماً بسيادة الدولة، وهذا لارتباطه بعناصر العلاقة القانونية لتلك الدولة، سواء كان ارتباط شخصياً أو إقليمياً كما سيأتي بيانه، وفي حالة انتفاء هذه العلاقة لا يحظى الحكم بأية قيمة تنفيذية.

### المبحث الأول: تحديد ضوابط الاختصاص القضائي المدني الموحدة ذات البعد الدولي

لقد تعرفنا على أن ضوابط الاختصاص القضائي الدولية أنها مادية وموضوعية بالدرجة الأولى مما يجعلها سهلت التنفيذ لموضوعيتها وبالأساس إذا ماتم اعتمادها بين الدول، لأن مصدرها الأول والأساسي هو التشريع القضائي الوطني الذي أوجدها، وقبل أن نخرج على الضوابط القضائية الدولية للتصادم البحري ولفهما، نستشرف ببيان الضوابط الوطنية للاختصاص القضائي ذات البعد الدولي حتى نتمكن من فهم امتدادها، وكيف تم إسقاطها على أحكام الاختصاص المدني لمسائل المسؤولية للتصادم البحري في معاهدة بروكسل 1952 في ظل تنازع الاختصاص القضائي الدولي، وقبل ذلك نتعرف عن مسار دعوى التعويض الناتجة عن التصادم البحري.

### المطلب الأول: مسار دعوى التعويض عن المسؤولية التقصيرية للتصادم البحري

وتعتبر دعوى التصادم البحري هي الفصل الهام والأهم، كنتيجة يسعى من خلالها طالب التعويض للحصول على حقوقها من جراء هذا الفعل الضار، كما أن لب التعرض إلى أحكام التصادم البحري الموحدة، هو فهم أي صورة من صور المطالبة يجب أن تكون عليه هذه الدعوى من ضمن صور الأخطاء، وهي كذلك نتاج اكتمال عناصر المسؤولية التقصيرية وهي الخطأ وتحقق الضرر والعلاقة السببية بينهما.

وحيث كانت التشريعات السائدة قبل معاهدة بروكسل لعام 1910، تشترط لاستماع دعوى المسؤولية التقصيرية بسبب التصادم أن يقوم الربان بتوجيه احتجاج خلال 48 ساعة من وقوع الحادث، أو من الوقت الذي يستطيع فيه توجيه الاحتجاج، إذا وقع التصادم في عرض البحر وأن يرفع الدعوى بعد ذلك خلال مدة أقصاه 31 يوماً، اعتباراً من تاريخ تبليغ الاحتجاج.

### الفرع الأول: صور دعوى التعويض في التصادم

بالنسبة لمعاهدة بروكسل 1910 وقد تبعها في ذلك المشرع الجزائري، الذي لم يشترط أي إجراء خاص، قرر أن دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن التصادم البحري لاتخضع لأي احتجاج، أولمعاملة أخرى (المادة 288 بحري جزائري) ومن صور دعوى التعويض التي جاءت في المواد: 02 و03 و04 من معاهدة بروكسل 1910 مع العلم أن أساس المسؤولية في أحكام التصادم البحري هو الخطأ والإستثناء هو المسؤولية بدون خطأ كالقوة القاهرة.

**أولاً: دعوى التعويض عن التصادم القهري والتصادم المشكوك فيه**

فالقوة القاهرة كما سلف بيانها في الفصل الأول، هي كل حادث لم يكن في الوسع توقعها والتغلب عليها، ويدخل في حكمها التصادم العرضي والتصادم المشكوك فيه، وقد قرر المشرع الجزائري في نص المادة 281 بحري أنه: "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة وظهرت شكوك في أسباب الحادث، تتحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم." ولقد أخذت غالبية التشريعات البحرية عن معاهدة بروكسل 1910 هذا المنطق. ولكن كما فرقنا في السابق فالتصادم القهري، هو في الغالب التصادم الذي يحدث بسبب قوة القاهرة كقوة العواصف والارتفاع المفاجئ للمياه في الميناء وكذا الضباب.

وأما التصادم المشكوك فيه هو تصادم بسبب خطأ لكن دون معرفة الظروف الدقيقة للحادث كالسرعة التي كانت تسير بها كلتا السفينتين المتصادمتين، ومع تلابس ظروف الحادث لا يمكن نسبة الخطأ لأحد.

والأهم من الاختصاص بالنسبة لهذه الدعوى، أن مالكي السفن أو مجهزيها يتحمل كل واحد منهم المسؤولية تجاه ذوي الشأن لتسوية الخسائر اللاحقة بالأشياء والأشخاص المتواجدون على ظهرها طبقاً لنص المادة 01 من معاهدة 1910 فإن على ذوي الشأن من السفينة "أ"، إذا رفعوا دعوى تعويض ضد السفينة "ب" أن يثبتوا خطأ هذه السفينة وإلا رفضت دعواهم، وعليه فإن من الأحسن الرجوع بتلك الدعوى على السفينة الناقلة وتأسس دعواهم على المخاطر.

ومن ثم للمالك أو المجهز التمسك بتحديد مسؤوليته بسبب القوة القاهرة، أو بسبب خطأ خارج عن نطاقه مشكوك فيه. وبالمقابل فإن معاهدة بروكسل 1952 للاختصاص المدني لمسائل التصادم البحري لا تسري على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو أي عقد آخر، ومن ذلك كعقد القطر والإرشاد وعقد النقل.

وتعتبر هذه الدعوى الاستثناء عن قاعدة الخطأ في المسؤولية عن حوادث التصادم التي تقوم عليها معاهدة بروكسل 1910، وأما صورتين التاليتين تمثلان القاعدة في المسؤولية على أساس الخطأ.

**ثانياً: دعوى التعويض للتصادم ذي الخطأ المشترك**

لقد وافقت أحكام المسؤولية الناتجة عن التصادم ذي الخطأ المشترك لسفينتين، أو عدة سفن وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منهما.

ودعوى التعويض عن الخطأ المشترك، يرفعها كل ذي شأن ضد مرتكبي الأخطاء على

النحو التالي:

حيث نصت المادة 278 بحري جزائري: "إذا نتج بخطأ مشترك لسفینتین أو عدة سفن وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبها كل منهما. وغير أنه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا للظروف أوتبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية"، إلا أن تحديد ذلك مسألة تقنية تخضع في الغالب إلى التحقيق البحري أو الخبرة المتخصصة وما يهم، كيف توجه الدعوى في حالة الأضرار اللاحقة بالأشخاص ثم بالبضائع في حالة تقييم المسؤولية النسبية أو بالتساوي.

### (1) المسؤولية غير التضامنية في حالة الأضرار اللاحقة بالأموال

وطبقا لأحكام المادة 1/279 قانون بحري جزائري والمادة 02/04 من معاهدة بروكسل 1910 فإنها اعتمدت على قاعدة خاصة، خروجاً عن القواعد العامة للمسؤولية التضامنية عن الأضرار اللاحقة بأموال الركاب والشاحنين، التي توجب التضامن في المسؤولية قبل الغير. وتقرر المعاهدة والقانون البحري الجزائري في المادة 279 منه أنه لا يجوز رفع دعوى التعويض من أي مالك لبضاعة أو أمتعة، أو أموال تضررت بسبب التصادم البحري أي الخطأ المشترك، المحدد النسب أو المتساوي في التوزيع إلا قبل مجهز واحد لسفينة مشتركة في التصادم وفي حدود النسبة التي حددها له الحكم.

والسبب في ذلك هو تحديد مسؤولية مالك أو مجهز السفينة، لو فرضنا اعتماد القواعد العامة في التضامن قبل الغير في مسؤولية متساوية عن الضرر، فإن أحد ركاب السفينة "أ" قد يرفع دعواه ضد السفينة "ب" التي لا تربطه بها علاقة تعاقدية حتى لا يحتج ضده بتحديد المسؤولية ويسترد تعويضه كاملاً.

وعندما يقوم مالك السفينة "ب" برفع دعوى الرجوع عن ما فاق نسبته المقررة له في الحكم، فإن مالك السفينة "أ" يدفع ضده بمبدأ تحديد المسؤولية، فيصبح بالتالي مالك السفينة "ب" في مأزق أن يدفع ما يفوق نصيبه من المسؤولية، وهذا يخرجنا من نطاق أحكام معاهدة بروكسل 1910، ولهذا تقرر الحكم الخاص خروجاً عن القواعد العامة حفاظاً على الثروة البحرية (السفينة) لكل الأطراف المشتركة في التصادم.<sup>1</sup> وبالتالي على المتضرر أن يرفع دعواه ضد كل مجهز سفينة فقط في حدود النسبة المقرر ل كليهما دون تضامن بينهما.

### (2) المسؤولية التضامنية في حالة الأضرار اللاحقة بالأشخاص

وعلى العكس من المسؤولية تجاه ملاك البضائع، فإن المسؤولية تجاه الأضرار اللاحقة بالأشخاص تبقى على التضامن في المسؤولية تجاه الأشخاص باعتبارها مسألة إنسانية بحتة، وفي

<sup>1</sup> - وهي الصورة الأقرب للواقع والأعدل إلا أنه لا يمكن أن تحقق هذه المسألة إلا من خلال إجراء الخبرة القضائية

هذا يمكن للمجهز الذي دفع أكثر من نصيبه أن يرجع على المجهز الآخر في مازاد عن نصيبه<sup>1</sup> وهذا ماجاء في نص المادة 2/279 قانون بحري جزائري.

وحفاظا عن تناسق أحكام المعاهدتين، في حالة تعدد المدعين ضد مدعى عليه واحد فان معاهدة بروكسل 1952 للاختصاص المدني، أجازت رفع هذه الدعاوى أمام نفس المحكمة التي سبق رفعها لمحكمة معين طبقا للمادة الأولى منها.

كما أجازت المعاهدة للمحكمة النازرة بدعوى التصادم طبقا للاختصاص المقرر في المادة الأولى، أن تقرر اختصاصها وفقا لقواعد الاختصاص الوطنية بنظر جميع الدعاوى المقامة عن نفس الحادث.

كما أجازت نفس المادة 03 من المعاهدة 1952 لاختصاص، أنه يجوز رفع دعوى المدعى عليه ضد المدعي الناشئة عن نفس التصادم أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية وفقا لأحكام المادة الأولى وهو نفس الحق الذي أجازته المادة 293 قانون بحري جزائري. وتعتبر هذه النصوص ليس من قبيل الإحالة إلى قانون القاضي الناظر في الدعوى الأصلية في مسألة الاختصاص، ولكن هي محاولة فرض نوع من التعاون القضائي وبث الاطمئنان لدى المتقاضين بين الدول المتعاهدة، وغير المتعاهدة من خلال مبدأ المعاملة بالمثل.

### ثالثا: دعوى التعويض في حالة التصادم لخطأ معين من إحدى السفن

طبقا لنص المادة 277 بحري جزائري: " إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذي ترتب على التصادم.

والأمر يتعلق بالأضرار التي تحصل للغير، المادية منها أو البدنية فالأضرار التي تحصل لركاب السفينة الصادمة التي تصطم بخطئها، أو البضائع المشحونة أو الأشخاص الذين يكونون عليها لا ترتب حقا ناشئا عن التصادم، وإنما يعود أصحاب الشأن من أصحاب البضائع وركابها عليها لإخلالها بتنفيذ عقد النقل فدعوى التعويض هذه تقوم على أساس العلاقة التعاقدية والمدعي ليس بحاجة لإثبات قرينة الخطأ وإنما يتمسك بقرينة المسؤولية المنصوص عليها في القانون العام.

ولقد أخذت المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) في قرارها المؤرخ: 1995/07/11 بعدم افتراض التضامن بين الدائنين أو بين المدينين في غياب أي مستند يثبت قيام علاقة قانونية بينهما، ومن ثم يكون التعويض عن أضرار التصادم على عاتق السفينة المرتكبة للخطأ طبقا لنص المادة المذكورة أعلاه<sup>2</sup>.

1- P.BONASSAISE /C.SCAPEL traité de droit maritime .D.M, édition L.G.D.J 2006n°395

2- قرار رقم 137054 مؤرخ في: 1995/07/11 منشور بالمجلة القضائية العدد الأولى لسنة 1998

### الفرع الثاني: الاختصاص المدني والجزائي للتصادم البحري

بالنظر إلى نطاق اختصاص كل من معاهدة بروكسل للاختصاص المدني التي تسري على كافة السفن المتصادمة التابعة للدول المتعاقدة، بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم، أما معاهدة بروكسل للاختصاص الجنائي تسري على المسؤولية الجنائية الناتجة عن حوادث التصادم البحري والتي تقع في أعالي البحار، ولكن ما هو أثر الدعوى الجزائية على الدعوى المدنية، الرامي إلى التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص والأموال.

#### أولاً: أثر الدعوى الجزائية في التصادم البحري على سير الدعوى المدنية

لقد أثارَت قضية اللوتس جدلاً قضائياً وفقها قويا، وذلك على إثر التصادم البحري الذي وقع في أعالي البحار خارج المياه الإقليمية التركية والذي أدى الحادث إلى غرق السفينة التركية "توزكورت"، وقد أسفر الصدام أيضا إلى غرق ثمانية بحارة من طاقم السفينة مع انتشار ربانها، وعند رسو السفينة لوتيس في ميناء القسطنطينية ألقت السلطات التركية القبض على الربان الفرنسي وتمت محاكمته وأودع السجن، ثم أحييت القضية إلى محكمة العدل الدولية عند احتجاج فرنسا التي أيدت حكم المحكمة التركية، إلا أن هذا الجدل توسع وأسفر إلى العمل على بحث مشروع معاهدة الاختصاص خاصة جرائم المصادمات البحرية في أعالي البحار وكانت معاهدة بروكسل للاختصاص الجزائي 1952.

ولقد قال العميد ريبير في مؤتمر أوسلو 1993 في شرح المشروع أنه لا يبقى إلا على اختصاص المحكمة التي يكون المتهم من رعاياها، واختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها وقت التصادم،<sup>1</sup> وهو اختصاص صريح عن اختصاص ما ذهب له محكمة العدل الدولية التي أخذت بالاختصاص الجنائي العام، الذي بإمكانية أن تحكم الدولة التي يكون أحد الضحايا رعايتها أن تحاكم الأجنبي من أجل جريمة ارتكبها هذا الأخير ضده في الخارج وهو خروج عن مبدأ اختصاص دولة العلم.

إلا أن مسألة نطاق تطبيق الاختصاص القضائي في نظر جرائم الناتجة عن التصادم البحري والتي تحدث وفاة ركاب أو طاقم سفينة أخرى لا يحدث أي تنازع بين كل من معاهدة بروكسل للاختصاص الجزائي لتصادم البحري لسنة 1952، باعتبار أن الدعوى المدنية الخاصة بالمسؤولية من حوادث التصادم البحري عن دعوى منفصلة عن الدعوى الجزائية عن الجرائم وما يعرف بجرائم التصادم البحري.

ومع العلم أن الدعوى المدنية في تعريفها، هي الدعوى التي يرفعها من لحقه ضرر من الجريمة بطلب تعويض هذا الضرر والأصل أن الدعوى المدنية يرجع اختصاصها إلى الجهات

1- د. أحمد حسني، المرجع السابق ص 87.

القضائية المدنية، غير أن المشرع أجاز للمضروب حق رفع دعوى التعويض إلى الجهة الجزائية متى كانت تابعة للدعوى العمومية.<sup>1</sup> أي أنها مسألة جوازية.

ولهذا فإن معاهدة بروكسل 1952 للاختصاص المدني تتبع أحكام التصادم البحري الموحدة لسنة 1910 من ناحية نطاق التطبيق، فهي لم تحصر الاختصاص بمياه بحرية معينة، حتى لاتحرم المدعي في الدعوى المدنية من حقه في رفع دعواه المدنية أمام محاكم الجهة القضائية نفسها التي تنظر في الدعوى الجزائية، الناتجة عن التصادم البحري في حالة ما إذا تم التصادم في أعالي البحار، وأدى إلى وفاة طاقم سفينة أجنبية ثم لجأت السفينة الصادمة إلى مياهها الوطنية وإلى مينائها، فإن دعوى المتابعة الجزائية أو التأديبية تكون أصلاً طبقاً لأحكام الاختصاص الجزائي لدولة العلم، وهذا لا يمنع بل يتوافق مع حق المدعي في رفع الدعوى المدنية طبقاً لاختصاص محكمة الناظرة بالدعوى المتابعة الجزائية، أو المتابعة التأديبية من السلطة الإدارية التي ترفع السفينة علمها والتي لها فقط الحق بأن تأمر بحجز السفينة وعدم السماح لها بالمغادرة.<sup>2</sup>

### ثانياً: حجية الأحكام الجزائية:

عندما يكون التصادم البحري الواقع في المياه العليا وأدى إلى جريمة قتل أو جروح بطريق الخطأ فالحكم الجزائي الصادر ضد الربان، أو المجهز تكون له حجية في الدعوى المدنية المرفوعة للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم وهذه الحجية معترف بها في القواعد العامة والقضاء ببراءة الربان أو المجهز ينفي عنه ارتكاب الخطأ والعكس صحيح فإدانتته تعني أنه ارتكب الخطأ، فالخطأ المدني أساس دعوى التعويض والذي يتمثل والخطأ الجزائي أساس الدعوى الجزائية.

وفي قضية جرت وقائعها في المياه الجزائرية أمام الغرفة الجزائرية لمجلس قضاء وهران بين السفينة "لالة نسومر" ناقلة الغاز الحاملة للعلم البهامي، وسفينة الصيد الجزائرية "بن داود".<sup>3</sup> وحيث تتلخص وقائع القضية حسب محضر الجرائم المرتكبة في البحر المحرر من طرف ربان ناقلة الغاز ومحضر السلطة البحرية لحرس سواحل أرزيو، والذي جاء فيه أن ربان هذه الأخيرة لاحظ تقدم سفينة صيد مقبلة باتجاه سفينته، والتي اقتربت إلى غاية متر، حيث أن ربان ناقلة الغاز قام بإبلاغ السلطة البحرية بذلك ثم قام بإصدار أوامر إلى طاقمه بتحريك المحركات

1- د. جيلالي بغدادي الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الثاني الطبعة الأولى لديوان الوطني الأشغال التربوية سنة 2001 ص 48.

2- المادة 01 من معاهدة بروكسل للاختصاص الجزائي " إذا وقع تصادم... وكان من شأنه أن يؤدي إلى المتابعة الجزائية أو التأديبية على كاهل الربان أو أي شخص في خدمة هذه السفينة فلا يجوز اتخاذ أي إجراء في ذلك إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية التي كانت السفينة تحمل علمها..". والمادة 02 منها التي تنص: " لا يجوز في الحالة المنصوص عليها في المادة السابقة لغير السلطات التي تحمل السفينة علمها أن تأمر بالحجز...."

3- قضية رقم: 09/0251 قرار مؤرخ في: 13/03/2009 غير منشور صادر عن الغرفة الجزائرية لمجلس قضاء وهران



بعدما قاموا باستخدام الأبواق والنوار، أدى إلى إحداث أمواج أخافه السفينة مما أرغمها على الالتفاف ومتابعة مسارها مبتعدة.

وحيث خلص التقرير أن ربان ناقلة الغاز مذنب بمخالفته القاعدة 07 منع قواعد منع المصادمات في البحر، والتي تنص أنه إذا كان هناك خطر التصادم فإنه يجب عليه وجوب المناورة والابتعاد عن طريق سير سفينة الصيد، حيث تم إدانة ربان ناقلة الغاز عن جنحة عدم مراعاة القواعد المتعلقة بالحركة البحرية بحكم غيابي، ثم تم إلغاء الحكم وتأييد الحكم القاضي بتبرئة الربان بقرار الغرفة الجزائية للأسباب التالية:

1. عدم موضوعية المحضر المحرر من طرف مصلحة حرس الشواطئ، باعتبار أن المحضر استند إلى قواعد المصادمات وهذا المحضر لم يخلص إلى وجود أي صورة من صور التصادم.

2. فان ربان السفينة طبقا لأحكام قانون حماية وأمن البواخر والميناء التي تتوجب على الربان اتخاذ الإجراءات اللازمة وتقدير حالة الخطر.

والمفهوم من ذلك أنه لا يمكن تطبيق قواعد منع المصادمات لانعدام أي تصادم وكذلك لا يمكن اعتبارها أحكام ترتب المسؤولية، وبالتالي فان القضاء ببراءة الربان ينفي عنه المسؤولية الجزائية والمسؤولية المدنية بالتبعية.

### المطلب الثاني: ضوابط الاختصاص القضائي الجزائري ذات البعد الدولي

ولفهم مسألة الاختصاص القضائي الدولي، لابد من التعرض إلى ضوابطه على النطاق الداخلي، باعتبار أنه مسألة تختص بها كل دولة على حدا، لا يدخل في اختصاص دولة أخرى.

وبالنسبة للمشرع الجزائري لم يخصص للاختصاص القضائي الدولي سوى مادتين هما المادة 10 و 11 من قانون الإجراءات المدنية، جاء في المادة 10: " كل أجنبي ولو لم يكن مقيما بالجزائر يجوز أن يكلف بالحضور أمام المحاكم الجزائرية لتنفيذ الالتزامات التي تعاقدها عليها في الجزائر مع جزائري. كما يجوز أيضا أن يقدم إلى المحاكم الجزائرية، بشأن عقود أبرمها في بلد أجنبي مع جزائريين."

وجاء في المادة 11: " يجوز تقديم كل جزائري للجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقدها عليها في بلد أجنبي حتى ولو كان مع أجنبي"، وهما تُطابقان نصا المادتين 14 و 15 من القانون المدني الفرنسي على التوالي، كما لم يخصص المشرع الفرنسي هو أيضا غير هاتين المادتين للاختصاص القضائي الدولي، وبنفس الصياغة جاءت المادتين 41 و 42 من قانون الإجراءات

المدنية والإدارية رقم 09/08 يلغي قانون الإجراءات المدنية رقم:154/66 والذي سيأتي يأتي العمل به بحلول سنة 2009.

ولفهم نص المادتين السابقتين الذكر، أن المحاكم الوطنية مختصة بالنظر فقط في الدعاوى التي يكون أحد أطرافها من الوطنيين، سواء مدعيا كان أو مدعى عليه، أما الدعاوى بين الأجانب فهي غير مختصة بالنظر فيها، إلا أن هذا المنظور غير مجدي بالنظر إلى تطور العلاقات الدولية، وكذا لاعتبار أن العالم أصبح قرية صغيرة تتصل أحواضها البحرية بواسطة، وكذا فضاءاتها بواسطة في النقل الجوي، مما جعل الفكرة السائدة أن قضاء الدولة هو قضاء خاص بالمواطنين،<sup>1</sup> أو خاص بالمقيمين على إقليمها<sup>2</sup> فكرة عافى عنها الزمن ولا تخدم هذا التطور.

وأصبح هذا الفكر فارغ المضمون، إذ امتد اختصاص القضاء الوطني إلى مختلف القضايا التي يكون أطرافها أجانباً، اعتماداً على قواعد الاختصاص القضائي الداخلية، والتي يستوجب مدها إلى الاختصاص القضائي الدولي. ولهذا نكتفي في هذا المطلب، بعرض بعض الضوابط القضائية ذات البعد الدولي التي ثبت شيوعها فيما بين الدول، مما يجعلها نوعاً من المبادئ التي يمكن أن نسترشد بها على النطاق الدولي ومنها:

#### أولاً: ضابط جنسية المدعى عليه

ينعقد الاختصاص بنظر هذا المعيار، لمحاكم الدولة التي ينتمي إليها المدعى عليه بجنسيته وهو شخصي وغير إقليمي، لأنه مبني على صفة الشخص دون الاعتداد بالإقليم، وقانوني لأنه مبني على فكرة قانونية، وعام لأنه يقتصر على طائفة معينة من المنازعات دون غيرها.<sup>3</sup> هي أحوال الأشخاص وأهليتهم.

وقد أخذ المشرع الجزائري بمعيار جنسية المدعى عليه كضابط لانعقاد المحاكم الجزائرية، كذلك المشرع الفرنسي في المادة 15 من القانون المدني، وقانون المرافعات المصري في المادة 28، يأخذان بثبوت الاختصاص لمحاكمهم الوطنية، حتى فيما ينشأ من التزامات بالخارج بالنسبة للمواطنين الحاملون لجنسياتها.

وأما القانون الانجليزي فلا يأخذ بهذا الضابط للاختصاص إلا إذا كان للوطني "موطناً" أي إقامة ثابتة في دولة المحكمة، وهذا الاختصاص واسع وخطير ولا يحقق مصلحة عامة أو خاصة،

<sup>1</sup> - المواطن بالنظر إلى الفكر الفرنكفوني باعتبار أن القضاء الجزائري والفرنسي يختص بنظر الدعاوى التي يكون طرفاً فيها مواطن ذو جنسية جزائرية.

<sup>2</sup> - المقيم وهو بالنظر للفكر الانجليزي الذي يأخذ بفكرة المواطن والإقامة الفعلية.

<sup>3</sup> - د. حفيظة السيد الحداد، الموجز في القانون الدولي الخاص، الاختصاص القضائي الدولي وتنفيذ الأحكام الأجنبية وأحكام التحكيم، الكتاب الثاني، منشورات الحلبي ط 2003 ص 14.

بالنسبة للجزائري أو الفرنسي الموجود بالخارج مثلا، فلا يستطيع الدفاع عن نفسه أو تنفيذ أحكام قضائية في الخارج، لذلك فالعمل بهذا الضابط لتحديد الاختصاص لم يعد يساير التطور الحاصل في العلاقات الدولية المعاصرة، أو يحقق عمل قاعدة أن " المدعي يلحق بالمدعى عليه".<sup>1</sup>

ويرى البعض أن المحاكم الانجليزية قد أصبحت تقبل النظر في الدعاوى المرفوعة أمام محاكمها متى طلب منها ذلك، على أن يكون المدعى عليه متوطنا في إنجلترا، بالإضافة إلى الارتباط بموضوع الدعوى دون الاعتماد بجنسية المدعى عليه، لأنه امتياز للقضاء الأكثر ارتباطا بموضوع الدعوى.

وحقيقة الأمر أن الأخذ بهذا الضابط يحيلنا من جديد إلى نظرية التنازع التي تولدت عن تعدد الجنسيات، والتي تلغي كل الحلول التي من الممكن التوصل إليها من خلال أحكام التوحيد البعيدة عن عنصر الجنسية، الذي يعتبره غالبية الفقه بأنه رابط سياسي وقانوني بين الدولة والفرد. وإلى جانب جنسية المدعى عليه، فإن التشريعات الوطنية المختلفة تلجأ إلى استخدام ضابط آخر أكثر شيوعا وأقل انتقادا وهو، ضابط موطن المدعى عليه.

### ثانيا: ضابط موطن المدعى عليه

وبناء على هذا الضابط، الذي يرى بعض الفقه أنه ضابط حيادي، باعتبار أنه ينعقد الاختصاص لمحاكم الدولة التي يوجد بها للمدعى عليه موطن أو محل إقامة، وهو ضابط مبني على صلة الشخص بالإقليم، والعبرة التي قررها المشرع الوطني كانت لحماية مصالح الوطنيين، غير أن هذا الاختيار غير مرتبط بالنظام العام وذلك أن المشرع الجزائري جعل عبارة "يجوز" وليس "يجب"، مما يجعل بإمكان الطرف التنازل عن هذا الامتياز الخاص بالاختصاص المحلي فقط.

ويكون هذا التنازل إما بموجب اتفاق صريح بين، الطرف الجزائري في الدعوى والطرف الأجنبي على الاختصاص لمحكمة أجنبية، وإما عن طريق رفع الطرف الجزائري لدعوى أمام محكمة أجنبية، أو دعوى مرفوعة ضده أمام محكمة أجنبية، ولا يدفع أمامها بعدم الاختصاص استنادا إلى الامتياز المقرر لصالحه في قانونه.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> -د. حافظ عرموش، المرجع السابق ص 253 و254.  
<sup>2</sup> -د. أعراب بلقاسم، تنازع الاختصاص القضائي الدولي، الكتاب الثاني، دار الهومة ط2003 ص 37.

وإذا كان الضابط الأول والثاني، يأخذان على المدعى عليه لانتمائه الشخصي لدولة معينة وارتباطه الشخصي المباشر بإقليمها، فهناك ضوابط أخرى لا تأخذ بهذا المأخذ الشخصي وهو ما سنعرفه الآن.

### ثالثاً: ضابط محل صدور الالتزام، أو التنفيذ

يعتبر هذا الضابط معياراً موضوعياً، وذلك باعتبار أنه ينعقد الاختصاص لقضاء معين بغض النظر عن أشخاص الخصومة، كما أنه ضابط إقليمي لأنه يعقد الاختصاص مراعاة لإقليم معين، كما يتميز بالخصوصية لأنه لا يعتمد طائفة معينة.

وتضيف القاعدة 24 من قانون إدارة القضاة الانجليزي أنه: "تتمتع المحكمة باختصاص نظر الدعوى، حتى ولو كان المدعى عليه مقيماً خارج إنجلترا وقت إتمام تبليغ القضائي:

الفقرة "و" - إذا كانت الدعوى متعلقة بأفعال ضارة وقعت في إنجلترا.

والسبب الذي من أجله يتقرر اختصاص محاكم الدولة التي نشأ فيها الالتزام، أو نفذ على إقليمها يرجع إلى عامل الارتباط الجدي الذي يتوافر بين تلك الدولة والالتزام، فيأتي اختصاص محاكمها معبراً عن هذا الرباط. لأن الأصل أنه لا تلازم بين قواعد الاختصاص وقواعد التنازع، وهذه الأخيرة هي التي تحدد اختصاص المحكمة في معظم الحالات، مثل قضايا الأحوال الشخصية ونظام الأموال، والأفعال الضارة،<sup>1</sup> كما جاءت به القاعدة الانجليزية سابقة الذكر، فمحل صدور الالتزام هو ضابط مستقل عن المدعي والمدعى عليه والامتيازات المقررة لكل واحد منهما في قانونهما القضائي، والاستثناء هو أن قواعد الإسناد في هذه الحالة تحدد القانون القضائي، والقانون الواجب التطبيق بصورة حيادية، دون علم مسبق من الأطراف المتنازعة.

ويولي موضوعية هذا الضابط، ضابط آخر يتعلق بضابط موضوع الدعوى سواء مالا منقولاً أو عقاراً، يسميه البعض الآخر بضابط موقع المال.

### رابعاً: ضابط موضوع الدعوى (موقع المال)

أما هذا الضابط فينتصف بالموضوعية أيضاً باعتبار أنه يولي اهتماماً بارتباط أطراف الدعوى، بإقليم محكمة الاختصاص بغض النظر عن جنسيتهم.

وموضوع الدعوى أو المال الذي يكون محل النزاع، والذي ينعقد الاختصاص القضائي الدولي بموجبه ويستوي أن يكون عقاراً أو منقولاً، لذلك فالمبرر الأساسي لاختصاص محكمة موقع

<sup>1</sup> - د. حافظ عرموش، المرجع السابق ص 246.

المال يتمثل في أن محاكم دولة الموقع، فهي الأقدر من غيرها بالنظر في الدعوى المتعلقة بالمال محل النزاع، من جهة أخرى فإنها بطبيعة الحال تكون أقدر على كفاءة تنفيذ آثار الحكم الصادر من محاكمها نظرا لوجود المال محل النزاع على أرضها.<sup>1</sup>

#### خامسا: ضابط الامتداد القضائي الإرادي للاختصاص القضائي الدولي

تسمح المادة 28 ق.إ.م، والتي تقابلها المادة 46 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد لطرفي الخصومة بالحضور الاختياري، وذلك أمام القاضي حتى ولم يكن مختصا محليا بنظر الدعوى، ونصت المادة 1/93 من جهة أخرى أن عدم اختصاص المحكمة بسبب نوع الدعوى يعتبر من النظام العام، وتقضي به المحكمة من تلقاء نفسها وتضيف الفقرة 02 أن في جميع الحالات الأخرى يجب أن يثير الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفع آخر، ويقابلها في نص المادتين 36 و47 ق.إ.م. والإدارية أي أننا نجد من خلال استعراض هذه النصوص، التمييز التقليدي بين الاختصاص النوعي المعتبر من النظام العام، والاختصاص المحلي الذي يحق للأطراف الخروج عليه.<sup>2</sup>

وينجم عن ما سبق، امتداد الاختصاص في هذه الحالة عن اتفاق مبرم بين الأطراف، ويستهدف رفع الدعوى في حالة النزاع أمام هيئة قضائية تابعة لدولة أخرى غير الدولة المعنية، وبموجب قاعدة الاختصاص الإرادية إن هذا الاتفاق يبدو بمثابة عقد وبمثابة عمل إجرائي طالما أن هدفه يتمثل في نقل الاختصاص القضائي، فهو يمنح الاختصاص ومن جهة أخرى يقوم بوظيفة سلبية وممانعة، للاختصاص القضائي على حساب الهيئة القضائية المختصة بموجب قواعد القانون المشترك.<sup>3</sup>

ويتضح كذلك أنه بالإمكان سحب الاختصاص القضائي الداخلي نحو الاختصاص الدولي بإرادة الأطراف، وعلى القاضي الوطني عندها أن يقرر عدم اختصاصه.

#### سادسا: ضابط الاختصاص القضائي المبني على حسن سير العدالة

قد تكون الدعوى المرفوعة أمام القضاء الجزائري داخلة في اختصاصه، وتكون دعوى أخرى غير داخلة في اختصاصه مرفوعة إلى جهة قضائية أخرى، وما بين الدعويين ارتباط، هذا الإشكال قد عالجه المادة 90 ق.إ.م. ويقولها: "إذا سبق تقديم طلب أمام محكمة أخرى في الموضوع

<sup>1</sup> - د. حفيظة السيد الحداد، تنازع الاختصاص، المرجع السابق ص 18.

<sup>2</sup> - د. محند إسعاد، القانون الدولي الخاص، القواعد المادية ج2، ديوان المطبوعات الجامعية، الترجمة عربية ط1989 ص25.

<sup>3</sup> - د. محند إسعاد، المرجع السابق ص 30.

نفسه، أو كان النزاع مرتبط بقضية مطروحة فعلا أمام محكمة أخرى جاز إحالة الدعوى بناء على طلب الخصوم" هذا على المستوى الداخلي.<sup>1</sup>

وأما على المستوى الدولي سبق وبيننا أن أحكام الاختصاص القضائي المحلي، والتي تم تمديد تطبيقها على المستوى الدولي، وعليه فإن نص المادة 90 ق.إ. المدنية يمكن تطبيقه بخصوص المسائل الخاصة بالإجراءات غير المتعلقة بموضوع الدعوى، والمرتبطة به دون المساس بأصل الدعوى وما أقرته من حقوق ما هي إلا إجراءات تحفظية ووقائية.

وكما نصت أيضا المادة 33 قانون المرافعات المصري أن المحاكم المصرية: "تختص بالفصل في كل طلب يرتبط بهذه الدعوى، و التي يقتضي حسن أداء العدالة أن ينظر فيه"، كذلك المشرع الجزائري في المادة 90 ق.إ.م في المجال الدولي فإن المحاكم الجزائرية تكون مختصة بالنظر في الدعويين معا، على الرغم من عدم اختصاصها في الدعوى المرفوعة أمام القضاء الأجنبي (دعوى الموضوع)، وفصل المشرع الجزائري ذلك في قانون الإجراءات الجديد 09/08 في المواد من 53 إلى 58.

وأما اختصاص المحاكم الجزائرية في اتخاذ الإجراءات التحفظية والوقائية، لا يقتصر على مواد الأحوال الشخصية فقط بل يشمل أيضا مواد الأحوال العينية، ومن تلك المسائل التحفظية الحجزات على السفن مثلا ولا يوجد تعارض بين التشريعات الوطنية وكذا التشريع الدولي، فمثلا الاتفاقية الدولية للأمم المتحدة بشأن الحجز على السفن لسنة 1999، تجيز في نص المادة 02 حجز السفينة البحرية بموجب دين بحري والتي تكون موضوع مطالبة بحرية، دون أي مطالبة أخرى ويخول هذا الاختصاص لدولة أخرى غير الدولة التي لها الاختصاص القضائي، وبموجب شرط أو اتفاق للتحكيم في أي عقد ذي صلة بالموضوع أو بغيره، وذلك لأن نصدرا إذنا بالحجز من أجل الحصول على ضمان.

### المطلب الثاني: قواعد الاختصاص المدني الموحدة للتصادم البحري لمعاهدة بروكسل

1952

ولقد مضت الإشارة إلى أن عدم وجود سلطة عليا تكفل توزيع الاختصاص الدولي بالمنازعات الخاصة، والمتضمنة لعنصر أجنبي على مختلف المحاكم الوطنية وقد أدى بالضرورة إلى تصدي المشرع الداخلي في كل دولة لمهمة تحديد الضوابط التي تختص بمقتضاها محاكم الدولة بهذه المنازعات، بشرط أن لا يكون في هذا التحديد به ما يخالف الاتفاقيات أو الأعراف الدولية

<sup>1</sup> - د. أعراب بلقاسم، المرجع السابق ص 30

المقررة في هذا الشأن بل يجب على المشرع أن يراعي في تحديده لضوابط الاختصاص الدولي لمحاكمه الوطنية القيود التي يقتضيها<sup>1</sup> التعايش المشترك بين الدول في الجماعة الدولية، ومن هنا كان حرص المشرعين الوطنيين على مراعاة مصلحة المواطنين، من خلال مراعاة مبدأ قوة النفاذ وفقا لتفسيره الموسع، والتي تقضي أن يكون ثمة صلة بين النزاع والدولة.

وإذا كان الفقه الدولي لم يتوصل حتى الآن إلى بناء نظريات عامة للاختصاص، أسوة بما فعله بالنسبة لتنازع القوانين فقد اضطره ذلك للاستعانة بضوابط الاختصاص القضائي الوطنية ذات البعد الدولي، ليستعين منها ما يراه ملائما لطبيعة الاختصاص القضائي الدولي لمسائل التصادم البحري بين سفن مختلفة ومن هذه الضوابط:

### أولا: الاختصاص القائم على ارتباط أطراف النزاع بالإقليم

ويرتبط أطراف النزاع بالإقليم الجزائري سواء بتمتعهم بالجنسية الجزائرية، أو لتوطنهم أو إقامتهم الدائمة بالجزائر من ذلك أيضا. ارتباط أطراف النزاع بالإقليم في مجال القانون البحري، فالسفن التي تحمل علما جزائريا، أو التي تكون لها ميناء للتسجيل، أو ميناء ربط يحدد إقامتها بالجزائر، أو بالأحرى المملوكة ملكية جزائرية، بالإضافة إلى ما تعتبر فيه السفينة امتدادا إقليميا لها، يكون نظر النزاع بينها للقضاء الوطني خالصا.

ولكننا سنرى سلامة هذا الضابط من العكس بالنسبة للاختصاص القضائي الجزائري ومعاهدة بروكسل، فجنسية الأطراف بالنسبة لمعاهدة بروكسل 1952 قد تضمنته المادة الأولى منها أنه: "يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم التي يحدث بين السفن البحرية بعضها بعضا، أو بينها وبين مراكب الملاحة الداخلية..." ولكن هل اعتبرته المعاهدة أساسا لتطبيقها؟

ولأنه غالبا ما يقع التصادم بين سفن يملكها أفراد مختلفوا الجنسية لذلك كثيرا ما تثار مشاكل، تتعلق بالاختصاص الدولي بدعوى المسؤولية عن التصادم، وحتى نتمكن القضاء على هذه المشاكل وضعت معاهدة بروكسل في: 10 مايو 1952 الخاصة بتوحيد أحكام متعلقة بالاختصاص المدني في التصادم البحري، وقد دخلت هذه المعاهدة حيز التنفيذ بعد ستة أشهر من التصديق عليها من قبل اسبانيا وسويسرا في نهاية 1954.<sup>2</sup>

ويتضح من قراءتنا لنص المادة الأولى من المعاهدة أن الاختصاص القائم أو المرتبط بين الأطراف والإقليم، يكون إما: "أمام محكمة إقامة المدعي عليه المعتاد، أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله." وأما ثبوت الاختصاص القضائي للمحاكم الوطنية على كل من

<sup>1</sup> - د. هشام علي صادق- تنازع الاختصاص القضائي الدولي. دار المطبوعات الجامعية، ط 2002 ص 85  
<sup>2</sup> - الحوادث البحرية المرجع السابق ص 82

المدعي والمدعى عليه يكون عادة لاعتباري الجنسية والموطن فما صحتها في ظل معاهدة بروكسل 1952؟

### أ. الاختصاص القائم على الجنسية

يخضع الوطني الذي يحمل جنسية دولته إلى اختصاص محاكمها، أينما كان وبغض النظر عن مكان نشوء العلاقة القانونية التي أوجدت هذا الالتزام، وهذا ما تعتمد القوانين اللاتينية والجرمانية على عكس القانون الانجليزي فلا يأخذ بهذا الضابط إلا إذا كان للوطني موطناً أو مكان إقامة ثابت في دولة المحكمة.<sup>1</sup>

وبالنسبة للتشريع الجزائري بالتحديد نصفي المادة 11.ق.إ.م والمغى بالقانون 09/08 في المادة 42 منه: "يجوز أن يكلف بالحضور كل جزائري أمام الجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقد عليها في بلد أجنبي حتى ولو كان مع أجنبي".

ويتضح أن المشرع الجزائري يمنح لقضائه الاختصاص الدولي بشأن الالتزامات التعاقدية حفاظاً على مصالح مواطنيه وضماناً لهم وقضاءاً في صالحهم واعتبر الأستاذ الغوثي بن ملحة هذا المنح من قبيل الاختصاص المفروض في صالح الجزائري<sup>2</sup> المدعى عليه.

وأما بخصوص الالتزامات غير التعاقدية، فلم يتضمن قانون الإجراءات نصاً يحدد الاختصاص بشأنها عكس قانون الإجراءات المدني والإداري الجديد في نص المادة 02/39 تنص: "في المحكمة التي وقع في اختصاصها الفعل الضار"، والقانون المدني فقد تضمن في المادة 20 منه أنه: "يسري على الالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام".

وتضيف الفقرة 2: "غير أنه فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن الفعل الضار، لا يسري أحكام الفقرة السابقة على الوقائع التي تحدث في الخارج، وتكون مشروعة في الجزائر وإن كانت تعد غير مشروعة في البلد الذي وقع فيه".

وأما بالنسبة للتشريع الجزائري دائماً وبخصوص الأفعال الضارة لم يأخذ بجنسية القائم بها، مالم يعترض ذلك كون الفعل وقع حصراً في الجزائر وغير مشروع حتى ولو كان في دولة أخرى مشروعا، مالم يوجد هناك نص خلاف ذلك في القانون خاص أو معاهدة دولية. وهذا ما يفسر القول بأن التصادم البحري تسري عليه أحكام القانون البحري الجزائري أو معاهدة بروكسل.

<sup>1</sup> - د. حافظ عرموش، المرجع السابق ص 253

<sup>2</sup> - د. الغوثي بن ملحة ص 215



وكذلك الأمر بالنسبة لمعاهدة بروكسل بشأن الاختصاص المدني التي لم تعد بضابط الجنسية الخاص بالمدعي وحده لأنه لا يكفي كضابط للاختصاص. وإذا كان صحيحاً أن المشرع الفرنسي قد أخذ بهذا الضابط في المادة 14 من القانون المدني، إلا أن الفقه هنا قد وجه إلى هذا النص نقداً لاذعاً، لأنه يعد خروجاً على المبادئ العامة في الاختصاص القضائي الدولي، فالنص السابق لا يتضمن في واقع الأمر سوى على ضابط سياسي محض، لا يجوز أن يقدم عليه وحده اختصاص المحاكم الوطنية.<sup>1</sup>

فالمادة 08 من قانون الإجراءات المدنية الملغى، التي تقابلها المادة 37 من ق.إ.م. والإدارية الجديد تنص أنه: "يكون الاختصاص للجهة القضائية، التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه." فالقاعدة المتقدمة تستخدم بصدد تنظيم الاختصاص المحلي للمحاكم الجزائرية، وبصدد تحديد الاختصاص الدولي للقضاء الجزائري بوجه عام.

ويجوز على هذا الأساس مخاصمة الأجنبي أمام المحاكم الجزائرية، إذا كان له موطن في الجزائر كذلك الحال إذا كان له محل إقامة معروف أو إذا سبق له التوطن في الجزائر. لاشك أن إتباع التشريعات الوطنية للقاعدة المتقدمة في مجال الاختصاص الداخلي، هي التي دفعت المشرعين المعنيين إلى إتباعها في مجال الاختصاص الدولي للمحاكم الوطنية.<sup>2</sup> ويضيف الغوثي بن ملحّة بأن هذه القاعدة بنيت على أساس المثال الذي يقول: "بأن الدين مطلوب ولا هو محمول" وعليه يتعين على صاحب الحق أن يقتصر ممن هو مدين له أو من يترتب عليه التزام لصالح الآخر، في المكان الذي هو موجود فيه المدين أو من يقع عليه الالتزام.<sup>3</sup>

ومن هذا تبين أن معاهدة بروكسل بشأن الاختصاص المدني، لم تعدت بجنسية المدعي أو المدعى عليه من أجل تحديد نطاق تطبيقها، إلا أنه إذا كانت كل السفن أو كل ذوي الشأن ينتمون إلى نفس الدولة، وأن قانونهم الوطني هو الذي يطبق بدون المعاهدة، هذا ما جاءت به المادة 08 الخاصة بمعاهدة بروكسل لتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني لسنة 1952، ولا يعتبر هذا النص إحالة كقاعدة إسناد، وإنما يعتبر خروجاً عن نطاق تطبيق المعاهدة وليس اعترافاً بضابط الجنسية كحل للتنازع.

<sup>1</sup> - د. هشام علي صادق، المرجع السابق ص 23.

<sup>2</sup> - د. هشام علي. تنازع الاختصاص. المرجع السابق ص 93

<sup>3</sup> - د. هشام خالد. القانون القضائي الخاص الدولي - دار الفكر الجامعي ط 2001 ص 58

## ب. الاختصاص القائم على موطن المدعى عليه

يعتبر هذا الضابط من أهم الضوابط التي يقوم عليها كل من الاختصاص الدولي والاختصاص القضائي الداخلي للمحاكم، فالمدعى هو من عليه أن يسعى إلى محاكمة المدعى عليه ليقاضيه أمامها.

وتقدم هذه القاعدة التقليدية على أساس أن الأصل في الإنسان هو براءة الذمة، وأن على من يدعي بحق في مواجهة آخر أن يسعى هو إلى موطن المدعى عليه، كذلك يجب افتراض أن الوضع الظاهر مطابق للحقيقة إلى أن يثبت العكس، فمن له الحيازة الظاهرة على مال يفترض فيه أنه مالكة على أن يقدم آخر الدليل لكسبه لهذا المال.

وإلى جانب هذه الاعتبارات النظرية، فهناك اعتبار عملي هام يستوجب الأخذ بالقاعدة السابقة، إذ أن تجاهلها يجعل المدعى عليه تحت رحمة المدعي، غير الأمين الذي يمكنه أن يرفع دعواه أمام محكمة بعيدة عن موطن المدعى عليه، ويتكبد بذلك مصاريف الانتقال دون أن يستطيع هذا الأخير عملاً استرداد نفقاته من المدعي المفلس،<sup>1</sup> هذا يبرر مبدأ الأخذ باختصاص محكمة موطن المدعى عليه في نطاق الاختصاص القضائي الدولي، وقد أخذت بذلك معاهدة بروكسل في المادة الأولى أنه يجوز رفع الدعوى:

الفقرة أ " أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد، أمام المحكمة التي يقع بدائرتها آخر مراكز استغلاله " وللإشارة فقط فرق الأستاذ الغوثي بن ملحّة بين الموطن والإقامة، حيث أن الموطن هو المكان الذي يوجد فيه الشخص قانوناً، وأن الإقامة تتمثل في المكان الذي يكون الشخص موجوداً فيه فعلاً.

وبالنسبة للتشريع الجزائري اعتمد كقاعدة عامة ما جاء في نص المادة 08 من ق.إ.م: " يكون الاختصاص للجهة القانونية التي في دائرتها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعوى الخاصة بالأموال المنقولة ودعوى الحقوق الشخصية العقارية وكذلك في جميع الدعوى التي لم ينص فيها على اختصاص محلي خاص، فإن لم يكن للمدعى عليه موطن معروف يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها محل إقامته، وإن لم يكن له محل إقامة معروف، فيكون الاختصاص للجهة القضائية الواقعة بدائرتها آخر موطن له " والتي تقابلها المادة 31 ق.إ.م.و الإدارية الجديد التي جاءت مطابقة، وتضيف بالمقابل اختصاصاً إقليمياً الذي يكون اختيارياً.

1- د. الغوثي بن ملحّة. المرجع السابق. ص 198

وبالنسبة للنص الجزائري للمادة 1/290 قانون بحري: " يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن، الأضرار الناتجة عن التصادم البحري في البحار، أمام إحدى الجهات القضائية التالية من بينها:

" المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعي أو أحد مقرات استغلاله."

وأما بالنسبة لمعاهدة بروكسل لسنة 1952 التي وحدت أحكام الاختصاص بأن أخذت بعين الاعتبار كافة الدول، حتى تلك غير المتعاقدة لتمكنها من الأخذ بهذه القاعدة فوضعتها في الفقرة الأولى، وكما أخذت المعاهدة بالمعيار الفعلي للإقامة لتحديد اختصاص المحاكم الدولي، ومن ثم أضافت ضابط اختصاص إضافي خاص بمركز الاستغلال هو ضابط أوسع، هذا الضابط الأخير أكثر مرونة من ضابط محل الإقامة، وبالرجوع إلى مركز الاستغلال فإننا نكون قد تفادينا إعطاء الاختصاص لمحكمة المكان الذي يكون للمدعي عليه فيه مجرد مكتب.<sup>1</sup> وذلك دائما وفق المعيار الفعلي.

ولذلك يعجز هذا الضابط عن تحديد المدعي عليه، فيكون التصادم مشتبهاً في سببه لا يقوم فيه الدليل على الخطأ أو على القوة القاهرة أو الحادث الجبري.<sup>2</sup> وعندما نعجز عن تحديد المدعي وخاصة في منطقة أعالي البحار نفع في التنازع لو يتمسك كل طرف بخطأ الآخر (لأن المسؤولية تقوم بإثبات الخطأ وليس بافتراضه في مجال التصادم)، ولكن الإشكال في المعاهدة ليس الاختصاص بحد ذاته إنما بتحديد المخطئ الذي تعود عليه المسؤولية، والتعويض وكذلك القانون الواجب التطبيق وكذلك الأمر في الخطأ المشترك، وعلى ذلك اعتبرتهم معاهدة بروكسل مشتركين في المسؤولية، ولينقاسموها بالتساوي النسبي وهي حالة خاصة بالمدعي عليهم المتعددين.

### تعدد المدعى عليهم وتعدد مواطنهم

في هذه الحالة وفقاً لنص المادة 09 ق.إ.م الملغى التي تقابلها المادة 37 من ق.إ.م.وإ الجديد تنص أنه: " إذا تعدد المدعى عليهم بعود الاختصاص على الجهة القضائية التي يقع في دائرتها اختصاص موطن أحدهم أو مسكنه"، ويتضح أن نص المادة 08 ق.إ.م جزائري اقتصر على معالجة الحالة التي يكون فيها للمدعى عليه موطن أو محل إقامة في الجزائر، إلا بالنسبة لأحدهم فقط؟

ولذلك فقد وافقت المادة 10 ق.إ.م تقابلها المادة 40 ق.إ.م.وإ التي تنص بأن: " كل أجنبي حتى ولو لم يكن مقيماً بالجزائر يجوز أن يكلف بالحضور أمام المحاكم الجزائرية..." ويقابل هذه المادة

1-د. أحمد حسني. الحوادث البحرية، المرجع السابق ص 48. المشرع المصري لا يفرق بين محل الإقامة والموطن.  
2-د. أحمد حسني، المرجع نفسه، ص 27

النص الفرنسي المادة 2/42 ق.إ. الفرنسي، والتي بها تم مد الاختصاص القضائي للمحاكم الفرنسية بهذا النص شأنها شأن الاختصاص المحلي.

ومن ثم تختص المحاكم الفرنسية إذا كان أحد المدعى عليهم متوطنا أو مقيما في فرنسا، وذلك بالنسبة للدعوى التي ترفع على المدعى عليه، والمدعى عليهم الآخرين ولو كانوا أجنبيا ومتوطنين خارج فرنسا، وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى القضاء بأن نص المادة 2/42 بمثابة قاعدة من قواعد الاختصاص القضائي الدولي.<sup>1</sup> وبهذا يمكن اعتبار نص المادة 09 ق.إ. مدني جزائري الملغاة بالمادة 37 ق.إ.م. والإدارية، كذلك قاعدة اختصاص قضائي دولية.

ولكن لا يمكن أن نعتبر هذا العنصر المتعلق بموطن أحد المدعى عليهم كافيا، وخاصة إذا كان تعدد المدعى عليهم أجنبيين مما قد يشتت الدعوى، ويجعلها مرفوعة لدى محاكم تصدر أحكاما متعددة ومتناقضة يصعب التوفيق بينها، وبهذا يعد اختصاص محكمة موطن أحد المدعى عليهم المتعددين، صورة من صور الارتباط يلزمها ما يحقق وحدت الطلبات في الدعوى متعددة المدعى عليهم.

#### 🚩 تحقق الطلبات الموجهة إلى المدعى عليهم

يشترط الفقه المعتمد في كل من فرنسا ومصر، ضرورة أن يكون هناك ارتباط بين الطلبات الموجهة إلى المدعى عليهم، إذ ليس من الضروري أن يتحقق هذا الارتباط في هذه الطلبات، بالنظر إلى ذات الحق في مواجهة كل من المدعى عليهم، أو تستند على ذات السبب أو ذات العقد وإنما يتعين فقط وحدة الطلبات بالنسبة لجميع المدعى عليهم.

وأكدت معاهدة بروكسل للاختصاص المدني 1952 على ضرورة توحيد هذا الارتباط، وقد تخلت عن اختصاص أحكامها لصاح أحكام القانون الوطني، في نص المادة 03/03 وهي الحالة التي تتعدد فيها المطالبات بشأن حادث تصادم بحري واحد، وهذا النص يؤكد ما توصل إليه القضاء الفرنسي باعتبار أن المادة 2/42 ق.إ.م. والجديد، وبالمقابل المادة 09 ق.إ. المدني الجزائري الملغى هي قاعدة من قواعد الاختصاص القضائي الدولي، وبالتالي تصبح قاعدة اختصاص موطن أحد المدعى عليهم المتعددين من صور الارتباط إذا تحققت وحدة الطلبات المرفوعة على المدعى عليهم الأجنب.

وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في: 18 فيبرابر 1983 أكدت فيه ما توصلت إليه محكمة استئناف باريس باعتبارها بالاختصاص القضائي لهذه الأخيرة على اعتبار أن

<sup>1</sup>-حفيظة السيد الحداد، الاختصاص القضائي الدولي، المرجع السابق ص57.

باريس مقر العديد من الشركات المدعى عليها، ذلك في دعوى قضائية مرفوعة من مدعية على عدد من شركات الطيران الفرنسية والأجنبية بسبب الضوضاء غير المألوفة، فقضت بأن الارتباط في الطلبات الموجهة إلى جميع المدعى عليهم بشأن مسؤوليتهم عن الضرر، تقتضي أن يفصل فيها قاض واحد.<sup>1</sup>

وبهذا يختص القضاء الجزائري بالنظر في دعوى تصادم بحري واقع بين عدد من المدعى عليهم متى توفرت الشروط التالية:

✓ أن يكون أحد المدعى عليهم مقيماً في الجزائر، أو له مقر حتى ولو كان أجنبياً، بخصوص دعوى تم رفعها ضده أمام المحاكم الجزائرية.

✓ إضافة إلى تحقق الارتباط بين الطلبات الموجهة إلى المدعى عليهم، توجد هذه القاعدة في نص المادة 90 ق.إ.م. الجزائري بنصها: "إذا سبق تقديم طلب أمام محكمة أخرى في الموضوع نفسه، أو كان النزاع مرتبطاً بقضية مطروحة أمام محكمة أخرى، جاز إحالة الدعوى بناءً على طلب الخصوم"، وباعتبار أن قواعد الاختصاص القضائي الدولي هي قواعد دولية مادية ذات امتداد للاختصاص القضائي الداخلي، فارتباط الدعوى على المستوى الدولي يفترض وحدتها كما هو الحال في التشريع القضائي الداخلي.

### ج. الاختصاص القائم على ضابط محل الالتزام

تختص المحاكم الوطنية إذا كان النزاع متعلقاً بالالتزامات غير التعاقدية، التي وقعت في إقليم دولة المحكمة كالدعوى المتعلقة بالتعويض عن الأضرار الجسمانية، وتكون محاكم الدولة المختصة بدعوى الضرر سواء كانت تمثل دولة مكان وقوع الضرر أو مكان ظهور الأثر لأن هذا الأمر متعلق بالتفسير.<sup>2</sup> وكما توضح في تنازع القوانين والقانون الواجب التطبيق أنه في الأصل ألا تلازم بين محكمة الدولة التي وقع الضرر في إقليمها والقانون الواجب التطبيق، ما لم يمثل محل الالتزام حالة الأمن المدني ومكان تهيئة الدليل (في الموانئ)، بالإضافة إلى كونه حلاً وسطاً بين المدعي والمدعى عليه وقد نصت المادة الأولى/3 من الاتفاقية ينطبق ونص المادة 3/290 من القانون البحري الجزائري بقولها: "المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ أو المرافئ، وكذلك في المياه الداخلية."

<sup>1</sup> - د. حفيظة الحداد المرجع السابق ص59.  
<sup>2</sup> - د. حافظ عرموش- المرجع السابق ص258

ولذلك فمسألة التصادم البحري الواقع في الموانئ والمياه الإقليمية بين السفن بالنسبة للأطراف تحكمها القواعد الخاصة بالاختصاص القضائي الداخلي، وهذا الاختصاص يهدف إلى بسط المحاكم لسلطتها، ليشمل كافة أنواع المنازعات المتعلقة بالفعل الضار التي ترتبط بإقليم دولة المحكمة أو نظامها القانوني.

ويتعلق هذا الاختصاص بصورة مباشرة بمبدأ الفاعلية بقرار المحكمة، أو ما يعرف بمبدأ قوة النفاذ،<sup>1</sup> وأما الاختصاص في أعالي البحار بالنسبة للسفن التي تحمل نفس العلم، فقد استقر الفقه والقضاء الغالب في معظم دول العالم، والذي لم يتردد في تطبيق قانون العلم المشترك للسفينتين المتصادمتين في أعالي البحار<sup>2</sup>، وما يمنح الاختصاص لدولة العلم بصورة متلازمة.

وبالنسبة للاختصاص القضائي بين السفن التي تحمل أعلاما مختلفة في أعالي البحار، فقد استقر الفقه الدولي والقضاء إلى تطبيق الحل القائل باعتماد قانون القاضي عند تخلف العلم المشترك، وذلك نزولا لاعتبارات الضرورة التي دعى كل من الفقه والقضاء إليها ولانعدام أي حل مناسب.

وهذا الأمر يؤدي إلى فتح المجال أمام المضرور للغش، والتحايل عن طريق رفع دعوى أمام المحكمة، التي يعلم مقدما أن قانونها أكثر رعاية لمصالحه.<sup>3</sup>

وقد نقلت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، في المادة 16 باختصاص القائم لدولة علم السفينة المسؤولة عن الحادث،<sup>4</sup> وطبقا للمادة الأولى من معاهدة بروكسل 1952 فإن المعاهدة تطبق اختصاصها على الحوادث التي تقع في المياه الإقليمية فقط.

وبالتالي وفي موضوع التصادم البحري من حيث كونه يتضمن حالة الخروج على اختصاص دولة العلم (قانون العلم)، عند الرأي القائل بأن الاختصاص لا يكون لدولة علم السفينة المضرورة وإنما لدولة السفينة المسؤولة عن الحادث، وإن كان هذا الرأي منتقد وقد تم عرضه في مجال تنازع القوانين في أعالي البحار، إلا أن ما نريد قوله هو أن ضابط محل الالتزام ضابط قاصر، عن إعطاء الحل خاصة في منطقة لا سيادة فيها (منطقة أعالي البحار)، وفي المياه الإقليمية عند تفرق عناصر المسؤولية التقصيرية إذا لم تتمكن من تحديد المخطأ.

ولذلك فقد جاءت معاهدة بروكسل 1952، لتوحد القواعد المادية الخاصة بالاختصاص والتي تبناها المشرعون للاختصاص الوطني باعتماد شروط التصادم، خروجاً عن مبدأ محل الالتزام أو محل وقوع الفعل الضار مادامنا بصدد دراسة التصادم البحري.

1- د. حافظ عرموش. المرجع نفسه. نفس الصفحة

2- د. هشام علي صادق. المرجع السابق ص 172.

3- د. صادق المرجع نفسه ص 175.

4- د. زازة لخضر، محاضرات مطبوعة، حالات الخروج على اختصاص دولة العلم جامعة الأغواط قسم العلوم القانونية و الإدارية 2003.

والأصل كما قلنا سابقا أنه لا يوجد تلازم بين قواعد التنازع وقواعد الاختصاص في كل الأحوال والدليل على ذلك، أن قواعد التنازع هي التي تحدد اختصاص المحكمة في مثل قضايا الأحوال الشخصية، ونظام الأموال والأفعال الضارة وليس بالضرورة الأخذ بالطريقة غير المباشرة لهذه القواعد.

وهذا ما أكدته لنا معاهدة بروكسل 1910 التي لا تأخذ بضابط المحل والاختصاص الذي يفرضه، ولكن سارت مع معاهدة بروكسل 1952 التي جاءت متناغمة معها، بدءا من شروط التصادم إلى ذوي الشأن فيها، إنتهاء بالجهات النازرة بخصوص نزاعاتها دون الأخذ بالاعتبار التلازم الذي يفرضه محل وقوع الفعل الضار.

وأما ماجاءت بذكرته المادة الأولى الفقرة 03 من معاهدة 1952 تقول: "بأنه يجوز رفع دعوى التصادم، أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ أوفي المياه الداخلية"، هو عبارة عن اختصاص محلي خالص لا يمكن أن يمتد إلى الاختصاص الدولي، كما قال الأستاذ le clere: هو نظام خاص ببعض المياه ويتعلق بقواعد الملاحة الخاصة التي تملئها سلطة إدارية، ولا تطبق إلا في المياه التي تعنى باختصاص هذه السلطة بالنظر إلى القانون الإداري للبلد المعني، وذكر حالات منها المياه الخاضعة تحت سلطة الشرطة المينائية<sup>1</sup> وبهذا يتضح أنه اختصاص نوعي بالنسبة للمياه الواقعة تحت السلطة الإدارية المينائية، وليس بالنسبة لاختصاص بالنظر المياه الإقليمية التي تتحدث عنها معاهدتي بروكسل للتصادم.

ولهذا فالقاعدة الخاصة بتحديد الاختصاص بناء على ضابط محلي(الذي يحدد بقواعد للتطبيق غير مباشرة)، هي قاعدة وطنية ودولية في نفس الوقت لكن ذات بعد دولي نسبي لا تحل كل المسائل العالقة، هذا ما أكدته كل من معاهدتي بروكسل لسنة 1910 و1952 اللتان لا تأخذان بالاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم، وبالتالي طرحنا بديلا هي قواعد مادية موحدة(قواعد تطبق المباشرة)، مستمدة من القانون القضائي الداخلي ذات بعد دولي لكن الفرق بينهما طريقة التطبيق.

وما نص المادة الأولى من معاهدة بروكسل 1952 في فقرتها3 لدليل على اعتماد اللجنة الدولية للقانون البحري في صياغة نصوصها على تلك القواعد الوطنية ذات البعد الدولي لكن ذات إمكانية للتطبيق مباشرة، وفي نطاق المعاهدة فقط أوفي حدود ما اتفق عليه الأطراف وفق الأحكام الخاصة للتصادم البحري، ولكي تتفادى اللجنة التنازع في الاختصاص(تنازع إيجابي أو سلبي) بين محاكم ذوي الشأن بالنسبة للتصادم اعتمدت منهج القواعد الموضوعية.

<sup>1</sup> - le clere. Op.cit p 53.

## ثانياً: الاختصاص القائم على موضوع الدعوى (الحجز)

موضوع الدعوى في هذا الإطار هو الحجز على سفن أجنبية في معرض المطالبة بدين ناتج عن التصادم البحري. ويسمى في بلجيكا *la mise a la chaîne* وضع القيد، ويستعمل من طرف دائنين يجري بأمر تنفيذي، يضمن لهم عدم ضياع المحجوز عليه ضماناً لأموالهم، مما يظهر أن هذا الحجز يكون على السفن الأجنبية بصفة خاصة، وهي بهذا التطبيق في حالة التصادم البحري.<sup>1</sup>

وفي القوانين اللاتينية لتطبيق الحجز التنفيذي لسفينة الدائن ليس لإذن رئيس المحكمة التجارية التي ترى إن كان الحجز مسموح به للطالب *joudic d'un secams principe*، ولكن هذا الدين يمكن أن يكون غير مرتبط بالنشاط الخاص باستغلال السفينة-التعديل الخاص بسنة 1967-، قصد رفض تحديد كلية الحجز التحفظي حتى للديون البحرية على الشريعة الإنجليزية ومعاهدة 1952.<sup>2</sup> وقد اعتبرت محكمة Rouan في حكم أصدرته في 24 أكتوبر 2002 بأن الحجز التحفظي لسفينة مملوكة للمدين يكون في ميناء الدولة المتعاهدة، ويكون توقيع الحجز بناء على دين بحري وفق ما حددته المادة الأولى من أسباب محصورة ومن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري، وأنه على قاضي الاستعجال أن لا يناقش الأسباب التي ذكرتها المعاهدة، كما له أن يرفع الحجز (المادة 5 من معاهدة الحجز 1952) متى رأى أن الضمان كاف لذلك، ودون أن يناقش ما إذا كان الدين مرتبطاً بالاستغلال البحري للسفينة أم لا<sup>3</sup> وأن مناقشة ملكية السفينة لا يعتبر مساساً بأصل الحق،<sup>4</sup> عكس ما جاءت به معاهدة الأمم المتحدة الخاصة بالحجز على السفن لسنة 1999م.

وبالنسبة لمعاهدة بروكسل 1952 الخاصة بتوحيد الاختصاص المدني خاصة في المادة الأولى فقرة 02 بشأن طلب الحجز يرفع:" أمام محكمة المكان الذي تم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه، أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعي عليه، في حالة ما إذا كان الحجز مأدونا به، أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه، والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو أي ضمان آخر."

ويتبين التأثير البريطاني هنا، إذ أننا نكون بصدد حلول أخذت بها المعاهدة التي وقعت في نفس اليوم: 1952/05/10 والخاصة بالحجز التحفظي هذه الحلول تتعارض مع تقاليد الشرائع

1 - R. Rodier. Droit Maritime. 6<sup>eme</sup> édition DALOZ. TOM 1 : P 137 N° 175

2 - Rodier. Ibid., p138 N° 176

3 - Aret .cour d'appel de Rouan 2eme ch. 2002, D.M.F septembre 2003.

4 - قرار منشور للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية رقم: 327870 فهرس 144.



اللاتينية والتي أخذت عنها إذ لا توجد رابطة بين مصدر الدين والأموال التي يمكن حجز عليها، وهذا الاختصاص الذي يحدد بواسطة الحجز على مال آخر للمدعي عليه.<sup>1</sup>

أما قانون الإجراءات المدنية الجزائري في المادة 13/08 ملغاة بالمادة 7/40 من ق.إ.م.و.إ الجديد: " في مواد الحجز سواء كان للإذن بالحجز أو الإجراءات التالية له أمام المحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها الحجز"، وبخصوص الديون غير البحرية والتي تختلف عن الديون البحرية لخصوصية المال الذي يوقع عليه الحجز.

وفيما يخص الاختصاص التي جاء به القانون البحري في نص المادة 2/290 قولها: " المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه، وذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز أو المكان الذي كان يمكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا آخر."

وتسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة، إلا أن الأحكام التي قررها القانون بشأن الحجز التحفظي على السفينة تحفظيا كان هذا الحجز تحفظيا أو تنفيذيا تغيير إلى حد كبير الأحكام الخاصة بالحجز على المنقول.<sup>2</sup> وهذه الأحكام خاصة الحجز التحفظي جاءت بها معاهدة بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي بتاريخ: 10/05/1952 والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي و التي صادقت عليها الجزائر في سنة 1964.

ومن بين الديون التي يجوز الحجز عليها بمقتضاها في هذه المعاهدة والتي جاءت في الفقرة الأولى من المادة الأولى، الأضرار التي أحدثتها السفينة بسبب التصادم وغيره، إلا أن مسألة الحجز قد تصطدم في التشريع الجزائري بمسألة الملكية العامة، وكذا حجز السفن الوطنية والتي تعمل في المصلحة العامة.

وهذه المسألة فصل فيها المشرع لجزائري بالمرسوم التشريعي 94-08 الذي عدل المادة 20 من القانون: 88-01 والمتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية تنص: "تعد الأملاك التابعة للممتلكات الخاصة بالمؤسسات العمومية الاقتصادية قابلة للبيع، والتحويل والحجز حسب القواعد المعمول بها في الميدان التجاري، باستثناء أملاك التخصيص وأجزاء من الأملاك العمومية التي تستغل عن طريق الانتفاع."

وبالإضافة إلى ذلك فمصادقة الجزائر على معاهدة بروكسل للحجز على السفن، يفرض على المحاكم الوطنية لما ينعقد لها الاختصاص بموجب القواعد المادية الموحدة عندما تتوفر شروط

1- أحمد حسني، الحوادث، المرجع السابق، ص 84

2- د.كمال حمدي، القانون البحري السفينة - أشخاص الملاحة - الاستغلال - منشأة المعارف بالإسكندرية - ط 1997 ص 180

تطبيق المعاهدة، أن تلتزم برفض الدعوى التي لا تتقيد بموضوع الدعوى والشروط التي تستوجبها المعاهدة الدولية عندما يتعلق الأمر بعلاقة ذات عنصر أجنبي في التصادم البحري.

وبالتالي يمكن توقيع الحجز على السفن المملوكة للمدين، أو المالك المدين، أو على أي سفينة أخرى مملوكة له، فينعتد الاختصاص لمحكمة مكان الحجز أو المكان الذي كان من الممكن أن يقع فيه الحجز وبعد أن قدم فيه المدين كفيلا، وبالتالي هذه القواعد المادية الوطنية تتفق وأغلب التشريعات التي جاءت على أساسها أحكام معاهدة بروكسل 1952، لتوحيد أحكام الاختصاص المدني الخاص بحوادث التصادم والديون التي تربطها.

وبشأن القواعد الإجرائية الخاصة بالمحكمة المختصة، فالأصل أن القانون الواجب التطبيق على قواعد الإجرائية هو قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع.

### ثالثا: الاختصاص القضائي القائم على فكرة الخضوع الإرادي

تعتبر القاعدة الأساسية في الاختصاص المحلي أن المدعي هو من يسعى إلى المدعى عليه في أقرب المحاكم إلى موطنه، ولكن من الحالات الاستثنائية للقاعدة العامة في تحديد الاختصاص المحلي وهي أن يترك الاختيار في رفع دعوى للمدعي أمام محكمة موطنه أو محكمة أخرى وذلك حسب ما ورد في نص المادة 1/9 ق.إ.م.و الملغاة بالمادة 37 ق.إ.م.و الجديد: "يجوز أن يرفع الطلب إلى المحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه أو مسكنه، وإما إلى الجهة القضائية المذكورة أدناه" في إشارة إلى الفقرة 03 الخاصة بدعوى تعويض الضرر الناشئ عن جناية أو، جنحة أو مخالفة أو شبه مخالفة، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرتها الفعل الضار.

وذهبت بعض أحكام القضاء الفرنسي إلى ضرورة اشتراط، توفر رابطة جدية بين المحكمة الفرنسية المختصة، بنظر النزاع بناء على ضابط الخضوع الاختياري، وبين النزاع المطروح أمامها.

وعلى العكس فإن بعض الأحكام الأجنبية، لم تقض بضرورة توافر مثل تلك الرابطة الجدية، لصحة الشرط المانع للاختصاص بالرغم من انعقاد الاختصاص لمحكمة محايدة لا ترتبط بالمنازعة بأي صلة. وما ذهب إليه القضاء الأجنبي في الآونة الأخيرة، يدفعنا إلى عدم اشتراط وجود رابطة جدية بين المحكمة المختارة المعهودة إليها بالاختصاص، والنزاع المطروح أمامها طالما كانت هناك مصلحة مشروعة للأطراف في اختار هذه المحكمة دون غيرها.

ويجوز لكل اثنين من غير الوطنيين الاتفاق في عقدهم صراحة أو دلالة على الخضوع إلى اختصاص محاكم دولة معينة بالاسم، اعتزازا بنزاهة محاكم تلك الدولة.<sup>1</sup> والمثال على ذلك في قضية بين الشركة الفرنسية "أتوف فازت" بمناقصة دعت إليها الجزائر في 1980 مع الشركة المذكورة، تقوم بالتنسيق الإداري بين المنفذين للعقد وتقديم الاستشارة ولقد نص العقد على أعمال أحكام القانون السويسري، ونص أيضا أن جميع المنازعات الناشئة عن العقد تفصل في ظل غرفة التجارة الدولية بباريس، والتي تعقد جلساتها في جنيف ووفقا لأحكام مقاطعة جنيف، وفعلا أصبح هذا الاتفاق مانحا للاختصاص للمحكمة المذكورة في العقد.<sup>2</sup>

وما ذهب إليه القضاء الأجنبي، فيما بينا سابقا يرجع إلى تبرير واحد، "إعطاء إرادة الأطراف الحرية في اختيار المحكمة التي يرونها مناسبة في فصل منازعاتهم، هو ضرورة دفع ضابط الخضوع الاختياري لكي يتبوأ المركز العام المنوط أن يشغله،<sup>3</sup> ولأنه حل مناسب لتقاضي التنازع سواء قانوني أو قضائي.

أما بالنسبة للتشريع الجزائري والتشريعات العربية الأخرى، ورغم كونها في السابق ترفض مسألة منح الاختصاص القضائي بناء على إرادة الأطراف أنفسهم لما يعرف بالتحكيم، لأنه في نظرهم نظام عدالة خاص، يسلب النزاع من اختصاص المحاكم العادية.<sup>4</sup>

وهناك من الدول الغربية التي سعت لاستبعاد القانون الداخلي العربي الواجب التطبيق، فدفعت إلى إخضاع العقد إلى نظام قانوني خاص أما العقد نفسه أو نظاما قانونيا دوليا، كل ذلك لإبعاد تطبيق القانون الداخلي العربي، مادام النزاع متعلقا بمصالح تجارية (المادة 458 مكرر من المرسوم 09/93).<sup>5</sup> ولقد نجحت هذه المحاولات وتوصلت إلى تدويل العقود الجزائرية، وإخراجها عن محلها انطلاقا من مبدأ سلطان الإرادة وربطها بالنظام القانوني الدولي، فكانت المرحلة الانتقالية بالنسبة للجزائر وتحرير الاقتصاد أدخلها إليها المرسوم 93.09.<sup>6</sup>

ولقد تم اعتبار أن عدم اختصاص المحاكم الجزائرية تنازل وضمنان ممنوح للمستثمر الأجنبي، واعترافا ضمنيا من الدولة المضيفة بعدم الاختصاص، "لأنه توجد في العلاقات الدولية

1- د. حافظ عرموش - المرجع السابق ص 257

2- لمعرفة تفاصيل القضية والحكم ارجع- القانون الدولي الخاص- الاختصاص القضائي الدولي، حفيظة السيد حداد، المرجع السابق ص 283 وما بعدها

3- حفيظة السيد حداد المرجع السابق ص 113.

4- د. عليوش قريوع كمال، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية ط 2001 ص 21.

5- في التحكيم الخاص بالعقود المحروقات الاستثمارات....

6- المرسوم التشريعي 93-09 المؤرخ في 03 ذي القعدة 1413 الموافق 25 أبريل 1993 يعدل ويتم الأمر المؤرخ في 8 يونيو المتضمن ق.إ.م العدد 27 الموافق 27 أبريل 1993.

بين التجار لدول مختلفة حذرا متبادل اتجاه محاكم الدول، فالخوف من تعقيد الحلول المتعلقة بتنازع القوانين وتنازع الاختصاص، يدفع بالأطراف لتسوية نزاعاتهم باستخلاف المحاكم الوطنية.<sup>1</sup>

وكما تمنح المادة 458 مكرر 3 من المرسوم 03/09 الحق للأطراف مباشرة تعيين محكم، أو رفع النزاع إلى نظام تحكيمي إلا المبدأ المتفق عليه هو إرادة الأطراف.

وأیضا تقر معاهدة بروكسل لسنة 1952 كذلك بحق الأطراف، في الاتفاق على رفع دعواهم أمام أية محكمة يكونون قد اتفقوا عليها، وهذا ما نصت عليه المادة 2: "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."

وهذا ما جاء في نص المادة 290 قانون بحري جزائري في حق المدعي أن يرفع دعواه سواء أمام محكمة مكان سكن المدعي أو أحد مقرات استغلاله، أو المحكمة الموجودة في مكان الحجز أو المحكمة التي وقع بها التصادم في الموانئ أو المياه الداخلية، وتضيف المادة 291 قانون بحري جزائري تنص أن: "أحكام المادة 290 أعلاه، لا تمس بحق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع دعوى بسبب تصادم السفن في البحار، أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم."

وهناك رأي قائل أنه إذا كانت العلاقة القانونية محل المنازعة، على ارتباط وثيق بالنظام القانوني الجزائري مثلا، فإن الاتفاق المانع للاختصاص لا يترتب أثره السالب في مواجهة القضاء الجزائري، إذا رفعت الدعوى إلى القضاء الأجنبي وصدر حكم تطبيقا للخضوع الاختياري، فإن القضاء الجزائري بإمكانه عدم إصدار الأمر بالتنفيذ، إذا تبين له أنه القضاء الذي ترتبط به المنازعة القانونية ارتباطا وثيقا، وأنه لا توجد مصلحة مشروعة للخصوم في رفع دعواهم أمام القضاء الأجنبي. "هذا الرأي يأتي بالقول أن قواعد الاختصاص القضائي الدولي من النظام العام يستلزم كل دور للإرادة الفردية في مجال تقرير هذا الاختصاص جلبا له أو سلبا إياه،"<sup>2</sup> أي على الأطراف الالتزام بما يقرره الارتباط وكذا بالنظام العام.

إلا أن جانب آخر من الفقه يرى أنه ما دام المشرع الوطني هو الذي أقر بأن قواعد الاختصاص من النظام العام وأنه أقر بالمقابل بأحقية أن يتفق الأطراف على نقل الاختصاص إلى قضاء أجنبي فإن ذلك يعد كذلك ضابطا قانونيا لاختصاص الدولي فليس في ذلك ما يمس بنظامها

1- د. عليوش. المرجع السابق. ص 25.

2- د. حفيفة السيد حداد، الموجز في القانون الدولي الخاص، المرجع السابق ص 121.

العام، إلا أننا سنفسح فيما سيأتي المجال لدراسة التنفيذ للحكم الأجنبي والحكم التحكيمي ليتضح هذا الارتباط.

وفي معرض هذا القول مادامت الدول المتعاقدة تضمن وتعلم مسبقاً أن نفس الأحكام التي ستطبقها المحكمة الأجنبية وهي نفسها التي من الممكن أن تطبق ولو عرض النزاع عليها، فإن ذلك يمنح الارتياح وحتى بالنسبة لذي الشأن غير المتعاقدين فلهم أن يعلقوا تطبيق أحكام المعاهدة على مبدأ المعاملة بالمثل.

#### رابعاً: الاختصاص القائم على اعتبار حسن سير العدالة

إن مهمة المحكمة في كل مكان هو إيصال الحق إلى ذويه وتحقيق العدالة بغض النظر عن المستفيد منها، من بين هذه التطبيقات نذكر ما تعلق بالمسائل الأولية الطلبات العارضة أو الإضافية مقابل الطلبات الأصلية، من ذلك ما نص عليه المادة 01فقرة 03 أنه: "لا يجوز للمدعي أن يتنازل عن دعواه السابقة رفعها، أن يرفعها أمام محكمة أخرى على نفس المدعى عليه دعوى جديدة مستندة إلى نفس الوقائع."

ولقد أقرت معاهدة بروكسل السلطة التقديرية للقاضي الناظر في دعوى التصادم البحري وفق الاختصاص الممنوح له طبقاً للمادة الأولى (محكمة محل إقامة المدعى عليه.. محكمة مكان الحجز إذا كان مؤذوناً به، محكمة مكان التصادم إذا وقع في الموانئ) من المعاهدة بنظر كل الدعاوى المرفوعة عن نفس الحادث، متى كانت قواعد اختصاص قانونه الوطني تجيز ذلك، أي أن معاهد بروكسل جاءت موافقة للنصوص الوطنية في أحكامها الداخلية، اعتباراً لحسن سير العدالة.

ويرى الأستاذ رودير أن الحكم الصادر عن محكمة أجنبية مختصة يمكنه أن يوقف دعوى مرفوعة أمام محكمة فرنسية، بين نفس الأطراف ولنفس السبب مع العلم أن هذا الحكم الأجنبي لا يمكن تنفيذه في فرنسا إلا بعد أن توضع عليه الصيغة التنفيذية. هذا ما يعتقد أنه معيار التطور أو التقدم الذي حققته المعاهدة في مجال التعاون القضائي الدولي العادي.<sup>1</sup> كما أنها جاءت على مسار دعم منهج التوحيد للقواعد الموضوعية التي تجتمع حولها أغلب دول المعاهدة وغير المعاهدة، سعياً منها للقضاء على منهج تنازع القوانين.

#### المبحث الثاني: نطاق تطبيق أحكام الاختصاص المدني الموحدة لمعاهدة بروكسل 1952

ننظر فيه هذا البحث الاختصاص المدني المتعلق بالمسؤولية التقصيرية الواقعة بين السفن البحرية، أو بين سفن بحرية وبواخر الملاحة الداخلية الذي يسعى من خلالها الأطراف المتنازعة

<sup>1</sup> - أنظر هذا القول نقلاً عن د. أحمد حسني، الحوادث المرجع السابق، هامش 1ص 85.

إلى جبر الضرر، بالتعويض المناسب عن الأضرار المنجزة بسبب التصادم، وبالتالي فالمسؤولية الجزائية لا تحدد الاختصاص الخاص بالدعوى المدنية وإن كانت تؤثر فيها، من حيث توقيف النظر في الدعوى المدنية لغاية الفصل جزائياً، كما تكون أحكامها إثباتاً على المخطأ فتقوم عليه المسؤولية المدنية.

وذلك باعتبار أن المسؤولية الجزائية للتصادم البحري تختلف عن المسؤولية المدنية، في العقوبة والاختصاص لأن الخطأ يمكن أن يمثل مخالفة للقواعد الخاصة بالمرور في البحر، أو الخاص بعدم الحيطة أو الإهمال بكل صورته والذي يتمثل في عدم تنفيذ إحدى التعليمات والقواعد المفصلة في " القواعد التنظيمية للإخطار بالمصادمات البحرية"<sup>1</sup> وكذلك دعوى التعويض عن الأضرار التي لحقت بالسفينة المصدومة، نتيجة الخطأ لا يجوز رفعها للمحكمة الجنائية لأن هذا الفعل غير مؤثم قانوناً، وإذا رفعت الدعوى للمحكمة المدنية تعين عليها وقفها، حتى يفصل نهائياً في الدعوى الجزائية.<sup>2</sup>

ويمكن دراسة الدعوى المدنية الناتجة عن التصادم البحري اختصاصاً مدنياً منفصلاً عن الاختصاص الجزائي طبقاً للقواعد العامة وفيما كرسته.

#### المطلب الأول: شروط انعقاد الاختصاص، واستبعاده

##### الفرع الأول: شروط انعقاد الاختصاص

لا تختلف شروط انعقاد الاختصاص وفق أحكام معاهدة بروكسل 1952 للتصادم البحري، عن الأحكام التي وضعتها ومهدتها لها معاهدة بروكسل 1910 ولذلك جاء الاختصاص على النحو التالي:

##### أولاً: الاختصاص الإقليمي على النطاق الداخلي

جاءت معاهدة بروكسل لسنة 1952 تخاطب كل ذوي الشأن، وهم الشاحنين والركاب وأفراد الطاقم، الذين تضرروا من حادث التصادم البحري الناتج عن خطأ المدعى عليه، أن يدعي أمام الجهة القضائية المختصة، والمدعى عليه قد يكون الربان مستدعى كممثل للمجهز، ولكن هل يمكن أن يكون مدعى عليه شخصياً؟

فليس هناك أي مانع أن يستدعى الربان شخصياً وحده، فيحدث أحياناً أن يواجه المدعيين أمام القضاء من أجل تفادي التحديد القانوني لمسؤولية المجهز، مع العلم أن نصيب الربان في الغالب أعلى من الأضرار الحاصلة بسبب التصادم،<sup>3</sup> هذا في حالة الخطأ الشخصي.

<sup>1</sup> - M.ESSON. mémoire de D.E.S.S le droit pénal maritime 2003/2004 p20

<sup>2</sup> - د. أحمد حسني، الحوادث المرجع السابق ص 75.

<sup>3</sup> - Le Clère. Op.cit p 175.

ولكن للربان الحق بالتمسك بأحكام تحديد المسؤولية عنه وعن أفراد طاقمه، وأن يستدعي المجهز أو المالك (طبقاً لأحكام المادة 92 قانون بحري جزائري والمادة 113 منه) بحيث يكون المالك مسؤولاً ومسؤولية مدنية عن أخطاء الربان وأفراد طاقمه.<sup>1</sup> أما بخصوص الاختصاص الداخلي بنظر النزاع وفق القانون البحري الجزائري يكون كالتالي:

فلقد نصت المادة 290 قانون بحري جزائري على الاختصاص المدني كالتالي:

يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية المذكورة فيما يلي:

1. المحكمة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو إحدى مقرات استغلاله.
2. المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه وذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز، أو المكان الذي كان من الممكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضماناً آخر.
3. المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ الفرض وكذلك في المياه الداخلية.

#### أ. الاختصاص بنظر نزاع بين سفن جزائرية

وتطبيقاً لنص المادة 287/ج بحري جزائري إذا كان التصادم بين سفن تجارية وباخرة صيد فان المحكمة المختصة، هي المحكمة المدنية القسم التجاري البحري.

وإذا كان التصادم بين سفينة دولة،<sup>2</sup> المدعى عليها فإن القضاء الإداري هو المختص بشرط أن تتعلق بسفينة تؤدي خدمة عامة، وأما إذا كانت السفينة تؤدي خدمة تجارية، فالاختصاص يكون للمحكمة العادية بالنظر إلى طبيعة ومقر استغلال السفينة (عقد استغلالها وصفة المستغل).

وإذا كان للمدعى عليه سفن نزهة فالمحاكم المختصة هي المحاكم المدنية، وفي كلا الحالتين إذا كان المدعى عليه تاجراً يمكن رفع الدعوى أمام المحكمة التجارية أو المدنية، وهي صورة من صور الدعاوى المختلطة، وما يعرف بـ *la juridiction du défendeur*.

#### ب. الاختصاص بنظر النزاع القائم بين سفينة جزائرية و سفينة دولة غير متعاقدة

وباعتبار أن الجزائر قد صادقت على المعاهدة، وفي حالة التصادم الواقع مع سفينة أجنبية فإنه يجب توفر شروط ينعقد بها الاختصاص، وفق القواعد الموحدة للمعاهدة وهي كما سبق شرحها:

<sup>1</sup> -le Clère. Op.cit p 177

<sup>2</sup> - قد بينا فيما سبق أن سفن الدولة هي ذات الطابع العام أي تؤدي خدمة عامة سفن خفر السواحل مثلاً.

\_ أن يكون كل ذوي الشأن تابعين لدول متعاقدة، وأن يكون التصادم الطابع الدولي أي إحدى السفن الأجنبية حتى وإن لم يكن هناك تصادم مادي.

\_ إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدول غير متعاقدة، يمكن تعليق تطبيق المعاهدة على شرط التبادل (المعاملة بالمثل).

\_ كما أنه إذا كان جميع أصحاب الشأن تابعين لنفس الدولة التي ترفع الدعوى أمامها، فإن القانون الوطني هو الذي يطبق وليس المعاهدة.

فإذا لم تتوفر الشروط السابقة، فنطاق المعاهدة يتوقف أمام اختصاص القانون الوطني والقضائي المحلي الجزائري إذا كانت السفينة المصدومة ترفع العلم الجزائري وقت التصادم بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم المادة 287 بحري جزائري.

والمدعي كان وطنيا أو أجنبيا طبقا لنص المادة 10 ق.إ.م الجزائري، له أن يكلف بالحضور أمام المحاكم الجزائرية لتنفيذ التزاماته، والتي نشأت بفعله داخل التراب الجزائري، وللأجنبي مخاصمة خصم المدعى عليه الجزائري أمام المحاكم الوطنية، بشأن التزامات أنشأها بالخارج المادة 11 ق.إ.م الجزائري.

وبصورة أخرى لم يتحدث المشرع الجزائري عن الالتزامات غير التعاقدية في ق.إ.م، إلا أنه بالقياس للقانون العام فإن هذا الاختصاص يمتد إلى التصادم الواقع حتى في المياه الإقليمية الأجنبية لدولة متعاقدة، ولكن ليس بالسهل للمدعي الجزائري الذي يربح دعواه أن يطبقه وبالتالي عليه أن ينتظر إمكانية الحجز في الجزائر، لسفينة مملوكة أو أموال خاصة بالمدعى عليه.

وتطبق القواعد العامة في حالة التصادم الواقع بالصور التالية:

✓ في حالة التصادم الواقع، بالموانئ والأحواض، والأنهار، وكل الأماكن التي تطبق عليها القواعد الأمرة (قواعد النظام العام).

✓ في حالة التصادم الواقع في أعالي البحار لانعدام أي اختصاص قضائي دولي، وليس هناك أي وازع يمنع تطبيق القانون الوطني، ما دام أحد أطراف النزاع جزائري تطبيقا للقواعد العامة.

### ج. الاختصاص بالنظر إلى مكان الحجز، ووجود كفيل

تختص المحاكم الجزائرية بنظر دعوى تنفيذ حجز ضد سفينة صدر ضدها إذن بالحجز، كان هذا الحجز مؤدونا به في داخل التراب الجزائري تنفيذا للحكم القضائي الأجنبي لإحدى الدول المتعاقدة، أو كان هذا الحجز بناء على وجود كفيل أو ضمان آخر.



ولقد جاء هذا الاختصاص تأثراً بالفكر الانجليزي الذي يذهب إليه كلما تعلق الأمر بدعوى المسؤولية التأديبية، أو الجزائية ضد الأخطاء التي يأتيها ضباطها حتى وإن كانوا يعملون على ظهر سفن دولة أجنبية.

### ثانياً: الاختصاص على النطاق الدولي العام

نظرياً، فإن السفن الأجنبية التي تتصادم في المياه الإقليمية وكذلك أعالي البحار يمكنها أن تتقاضى أمام القضاء الجزائري، ولكن عملياً لم يحدث ذلك لأن المجهزين الأجانب ففي غالب الأحيان يلجئون إلى التحكيم لأن التشريع القضائي الجزائري لا يمنع ذلك، وقد نصت على ذلك صراحة المادة 291 بحري جزائري: " لا يمس بحق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع دعوى بسبب تصادم السفن في البحار، أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك فيما بينهم، أوفي عرضها على التحكيم."

وأما بخصوص المسائل الجزائية والمسائل المدنية التي تقع على ظهر السفن، يغلب الرأي الانجليزي لتطبيق الاختصاص القضائي في البحر الإقليمي البريطاني. وفقاً لهذا الاتجاه يكون القانون الجنائي الإقليمي هو القانون الواجب التطبيق كما تختص المحاكم التابعة للدولة التي ترسو السفينة في مينائها أو في مياهها الإقليمية بالفصل في كافة الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة.<sup>1</sup> وأما الاتجاه الفرنسي، فيعقد الاختصاص كقاعدة عامة لقانون علم السفينة ولمحاكم دولة العلم بالنسبة للجرائم الواقعة على ظهر السفينة بشرط أن يمتد الاختصاص إلى محاكم دولة الميناء التي تمتد له الجريمة، أي في حالة المساس بالنظام العام، أو امتداد آثار الجريمة إلى تراب الميناء ولأجل طلب من طاقم السفينة بتدخل دولة الميناء، أما المسائل المدنية التي تقع على ظهر السفينة ما تعلق بطاقم السفينة.

وبالنظر إلى ما استعرض حول الفكر الأنجلوسكسوني والفكر الفرنكوفوني، فإن الأمر لم يكن بعيداً عن هذين الاتجاهين فيما يخص المسائل المسؤولية المدنية، التي تتعرض لها السفن وثروتها البحرية في حوادث البحرية في منطقة أعالي البحار بالنسبة لتنازع القوانين، استقر القانون الدولي الخاص تطبيق قانون القاضي، باعتباره الحل الأقرب لكافة الحلول، باعتبار أن هذا التحديد يمكن أن يتحكم في تحديد الاختصاص القضائي.

### الفرع الثاني: استبعاد الاختصاص

تنص المعاهدة على إمكانية استبعاد الاختصاص المدني في الحالات التالية:

(أ) في الحالة التي يتفق فيها الأطراف المتخاصمة، على عرض النزاع أمام أية محكمة أو على التحكيم، وهي الحالة التي يكون فيها المجال للأطراف الخروج عن الاختصاص المحلي،

<sup>1</sup> - د. بوكعبان، المرجع السابق ص 79.

كأن يقع تصادم في مياه إقليمية لدولة متعاقدة، بين سفن أجنبية فيتنفق على رفع النزاع أمام جهة قضائية معينة أو إلى نظام تحكيمي.

(ب) الحالة الثانية التي نصت عليها المعاهدة في المادة 2/3 منها هي حالة تعدد المدعين، فإنه يجوز رفع دعوى للمحكمة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه، وقد نصت المادة 90 ق.إ.م على ذلك أي هي مسألة جوازية، وليست وجوبية مما يعني إمكانية خروج المسألة عن محكمة الموضوع.

(ج) وفي حالة تعدد المدعى عليهم أي السفن المشتركة في التصادم البحري، فالقاضي المختص بنظر الدعوى المرفوعة إليه بالنظر وفقا لحكم المادة الأولى من المعاهدة، سواء بالنظر وفق محل الإقامة أو الاستغلال ووفقا لمحل الحجز الخ... أو وفق مكان وقوع التصادم في المياه الداخلية، فالاتفاقية تجيز لقواعد الاختصاص في القانون الوطني للقاضي الوطني ليقرر النظر بجميع الدعاوى المقامة عن نفس الحادث، ما دامت هذه القواعد الوطنية تجيز ذلك بناء على الاختصاص الممنوح لها (أي الاختصاص الممنوح بموجب محل الإقامة مثلا دون دعاوى محل وقوع التصادم الخاصة بمدعين آخرين)، وقد أجاز المشرع الجزائري هذا الاختصاص بنص المادة 293 بحري جزائري.

(د) دعاوى المدعى عليه ضد المدعي الناشئة عن نفس التصادم، يجوز رفعها أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية وفقا لأحكام المادة 1/03 من المعاهدة.

(هـ) كما أنه لا تسري قواعد الاختصاص الموحدة لمعاهدة بروكسل لسنة 1952، على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو أي عقد آخر ولو نتج بسبب التصادم، لأن التصادم ناشئ عن علاقة عقدية.

(و) ولا تسري أحكام الاختصاص الموحدة على التصادم الذي يكون أحد أطرافه سفن الشواطئ، أو بعبارة خاصة سفن الدولة التي تؤدي خدمة عامة أو سفن حرب.

### المطلب الثاني: المحاكم المختصة، وتنفيذ الحكم الأجنبي

إن مسألة توحيد أحكام التصادم البحري فرضت من أجل تعاون أحسن، وخصوصا في المجال القضائي ضرورة عدم تبديد كل تلك الجهود، وإفراغها في قالبها القضائي الصحيح وإخراجها من أي تنازع قضائي ممكن الوقوع في ظل المبادئ التقليدية للفعل الضار في القانون الداخلي، حتى نضمن تنفيذ للأحكام القضائية دون إشكالات فيه لا بد من تحديد المحاكم المختصة تأتي متناغمة مع ما القانون الواجب التطبيق فيما يلي:

## الفرع الأول: المحاكم المختصة

يبدو جليا أن معاهدة بروكسل خرجت عن مبدأ الاختصاص المحلي للفعل الضارة، وقد حاولت بالمقابل عدم الاصطدام مع هذا المبدأ، فأقرت المادة الأولى فقرة (ج) باختصاص محكمة محل وقوع التصادم، وذلك بشرط أن يقع التصادم في الموانئ والمرافئ والمياه الداخلية. ويعتبر هذا إقرارا، بحق الدولة صاحبة الإقليم بنظر النزاع الخاص بالتصادم الواقع على مياهها الداخلية، وقد وافق هذه الفكرة التوجه الأنجلوسكسوني، فالمحاكم البريطانية تسمح برفع الدعوى أمامها إذا كانت سفينة المدعى في ميناء إنجليزي وقت رفع الدعوى، وأيا كانت جنسية السفينة المدعى عليها أو مكان وقوع التصادم، نفس التسهيلات تمنحها محاكم الولايات المتحدة الأمريكية،<sup>1</sup> وأما المحاكم الفرنسية تسمح بنظر دعوى واقعة بين سفن أجنبية على مياهها، متى وافقت الأطراف على ذلك، وكذا عندما يقع التصادم في موانئها أو مراسيها الداخلية. وفيما عدى هذا فقد منحت معاهدة بروكسل 1952 للتصادم البحري، للمدعي حق اختيار المحكمة النازرة في دعواه أمام إحدى المحاكم التالية:

(أ) أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد، أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله أي أعماله.

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

وفي هذه المسألة المتعلقة بالحجز هناك اتفاقية 1952 الخاصة بالحجز على السفن واتفاقية 1999 للأمم المتحدة الخاصة بالحجز على السفن، وبين إمكانية انقسام الدول المتعاهدة بين المعاهدتين اللتين تختلفان في فكرة الدين البحري.

(د) محكمة مكان التصادم، إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ والمراسي أو في المياه الداخلية.

وهذا الاختصاص الممنوح لمحكمة مكان التصادم ممنوح تقاديا لعدم وجود أي تعارض مع ماتم مخالفته من قواعد تنظيمية، وقواعد المرور داخل هذه المياه الداخلية الواقعة تحت السلطة الإدارية والرقابة للإدارة البحرية الوطنية، ولكن هذا دون إعطاء الاختصاص لمحكمة محل التصادم كاختصاص واسع وهذا ما أكدته المؤتمر الدبلوماسي.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>-د. مدحت عباس خلوصي السفينة والقانون البحري، طبعة 1993 ص 174.

<sup>2</sup>-د. أحمد حسني، الحوادث المرجع السابق ص 58.

وتحقيقاً لوحدة الموضوع ووحدة الاختصاص دائماً، أكدت المعاهدة على ضرورة أن يقرر المدعي حقه في رفع دعواه أمام جهة قضائية واحدة، حسب الاختيارات الممنوحة له آنفاً، وذلك مادامت الدعوى المرفوعة ضد المدعى عليه نفسه تستند إلى نفس الوقائع، وهذا لا يتعلق بالدعوى الجنائية وارتباطها بالدعوى المدنية.

### الفرع الثاني: تنفيذ الحكم الأجنبي

يحدث أن يصدر بين الدول المتعاقدة حكم أجنبي، أو بين دول غير متعاقدة إلا أن أحد الخصوم يريد تنفيذه في الجزائر، فهل سيعامل هذا الحكم في الجزائر بنفس المعاملة التي يعامل بها الحكم الجزائري؟ وذلك لاعتبارين أساسيين رغم وجود معاهدة دولية الأول: هو حاجة الدول للمعاملات واستقرارها والتي تتطلب عدم إهدار الحكم الأجنبي، والثاني: هو عامل السيادة الذي يتطلب إهدار الحكم الأجنبي كلية، باعتباره يتضمن أمراً من سلطة قضائية أجنبية إلى السلطات العليا في دولة التنفيذ.

وتعتمد غالبية الدول، في معاملتها للحكم الأجنبي على أحد الاعتبارين فقط، بل حاولت التوفيق بينهما ووضعت له شروطاً وقيوداً يكون متمتعاً فيها بالقوة التنفيذية، وبحجية الشيء المقضي فيه تختلف هذه الشروط من دولة إلى أخرى حسب ترجيح أحد الاعتبارين على الآخر. ولم تخرج الجزائر عن مسار غيرها من الدول فقبلت تنفيذ الأحكام الأجنبية ولكن بعد شمولها بالصيغة التنفيذية، هذا ما جاء بنص المادة 325 ق.إ.م الجزائري، الملغى بموجب القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية في نص المادة 605 منه. ولكن قبل التعرض لشروط الحكم الأجنبي وآثاره يجب أن نحقق في المراد من الحكم الأجنبي.

### أولاً: المراد بالحكم الأجنبي

يقصد بالحكم الأجنبي الذي بصدده الاعتراف به وتنفيذه، الحكم القطعي أي الذي يحسم موضوع النزاع كله أو بعضاً منه، والعبرة من اشتراط كون الحكم قطعياً، أن الأحكام القطعية وحدها تحوز حجية الشيء المقضي فيه.<sup>1</sup>

ويعد الحكم أجنبياً متى كان صادراً باسم سيادة دولة أجنبية، بغض النظر عن جنسية القضاة الذين يفصلون في الخصومة، ودون الاهتمام بالمكان الذي صدر فيه، ولم يعرف المشرع الجزائري الأحكام الأجنبية على عكس المشرع اللبناني في نص المادة 1009 من أصول المحاكمات اللبنانية، إذ تنص: "تعد أجنبية بالمعنى المقصود بهذا القانون الأحكام الصادرة باسم سيادة غير السيادة

<sup>1</sup> - د. حفيفة السيد الحداد، الاختصاص القضائي المرجع السابق، ص 184

اللبنانية"، وتعتبر الأحكام الصادرة عن الهيئة الدولية التي لها سلطة القضاء كمحكمة العدل الدولية والمركز الدولي لحل المنازعات المتعلقة بالاستثمار أحكاماً أجنبية.<sup>1</sup>

وكما يعتبر في الجزائر الحكم القضائي الأجنبي كل سند سواء، كان أمراً أو حكماً، أو قراراً صادراً عن جهة قضائية أجنبية يقدمه صاحبه إلى القضاء الجزائري ليحصل على الأمر بتنفيذه في الجزائر،<sup>2</sup> أي لتوفره على صفة السند التنفيذي وقابليته للتنفيذ وفقاً لقانون البلد الذي حرر فيه المادة 606 ق.إ.م.و الإدارية الجديد.

ولتقبل هذه الوثيقة يجب أن يعطى لها الأمر بالتنفيذ، وينبغي أن تعتبر حكماً قضائياً، وقد ثار خلاف فقهي حول القانون الذي تكيف وفقه هذه الوثيقة لتعتبر حكماً قضائياً، فذهب البعض إلى تكيفها وفق قانون القاضي المصدر الحكم، والبعض الآخر وفق قانون قاضي التنفيذ.

إلا أن الأمر والقول بالحل الثاني سيكون مخالفاً لروح الأمر بالتنفيذ، من ذلك قاضي التنفيذ قد يتمسك بأن الحكم الصادر، بناءً عن طلب التطبيق بإرادة الزوج دون حضور الزوجة ليس حكماً قضائياً، على الرغم من أن هذه الوثيقة تعتبر في الكثير من الدول الإسلامية حكماً قضائياً، يرتب آثاره بعد التنفيذ.<sup>3</sup>

ويضيف الأستاذ أعراب بلقاسم يعتبر حكماً أجنبياً في معناه، الأحكام القضائية الصادرة عن سيادة أجنبية، بل ويشمل أيضاً الأحكام الصادرة عن المحاكم المنظمة تنظيمياً دولياً مثل محكمة العدل الدولية. ولذلك فإن معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم البحري تعترف بمحكمة العدل الدولية. وبالنسبة للمشرع الجزائري في القانون 09/08 المتعلق بقانون الإجراءات المدنية والإدارية، يشير إشارة صريحة إلى أن مسألة صفة السند وقابليته للتنفيذ، هي مسألة خاضعة لدولة القاضي مصدر الحكم (التكليف) المادة 606 منه.

وبالإضافة إلى هذا فالحكم الأجنبي الخاضع للأمر بالتنفيذ هو الحكم الصادر في مواد القانون الخاص، أما مواد القانون الإداري ومواد القانون المالي فإن الأحكام الصادرة فيها، لا تتمتع بأي أثر في الجزائر وبنوع خاص الأمر بالتنفيذ والعبرة كون الحكم الأجنبي صادراً في مواد القانون الخاص، أو كونه غير ذلك بطبيعة المسألة التي فصل فيها وليس بنوع القضاء الذي أصدر الحكم، وتحديد طبيعة المسألة يخضع لقانون القاضي باعتباره المرجع في تفسيره.<sup>4</sup>

وأكد المشرع الجزائري في القانون 09/08 ق.إ.م.و الإدارية هذه القاعدة في نص المادة 285 بقولها: "إن تفسير الحكم بغرض توضيح مدلوله أو تحديد مضمونه، من اختصاص الجهة

<sup>1</sup> - د. حفيظة السيد حداد، المرجع نفسه ص 185.

<sup>2</sup> - د. أعراب بلقاسم، القانون الدولي الخاص، المرجع السابق ص 52.

<sup>3</sup> - د. إسعاد محند، المرجع السابق ص 56.

<sup>4</sup> - د. حفيظة السيد، المرجع السابق ص 186.

القضائية التي أصدرته،" وكما جاءت أحكام تنفيذ السندات الأجنبية عامة تخص السندات المدنية والتجارية، والإدارية العامة، فالأصل أنه لا يجوز تنفيذ الأحكام، والأوامر الأجنبية في الجزائر متى كانت تتضمن التزامات غير مدنية والعكس يجوز.

### 🚩 الشروط الأخرى لتنفيذ السندات القضائية الأجنبية

يعتبر أمر تنفيذ السندات القضائية الأجنبية مسألة تستوجب مراعاة بعض الاعتبارات الموضوعية، وهي التي تطرقنا لها آنفا والمتعلقة بطبيعة السند الأجنبي، أن يكون صادرا من جهة قضائية أجنبية في مواد القانون الخاص، إلا أن هناك اعتبارات أخرى ذهب القضاء الإنجليزي على الأخذ بضرورة رفع دعوى جديدة أمام المحاكم الإنجليزية، للمطالبة بالحق الذي يتضمنه الحكم الأجنبي، والحكم الذي يصدر في تلك الدعوى المرفوعة أمام المحاكم الإنجليزية، هو حكم إنجليزي وحده الذي يتمتع بقوة التنفيذ.

بالنسبة للمشرع الجزائري ومن خلال المادة 325 ق.إ.م الملغى بموجب القانون الجديد، وما يقابلها المادة 608 من ق.إ.م والإدارية، لم يأخذ بنظام الدعوى الجديدة إلا أنه أخذ بنظام الأمر بالتنفيذ، وبين تشريع الإجراءات القديم والجديد 09/08 فإن المشرع الجزائري تدرج في الأمر بتنفيذ الأحكام والسندات الأجنبية بين نظامين، هما نظام المراجعة ونظام المراقبة.

#### أ- نظام المراجعة في الأمر 154/66 المتضمن ق.إ.م الملغى

فبالنسبة لنظام الاعتراف بقرار أجنبي غير معروف في القانون الإجرائي الجزائري، والدليل ما نصت عليه المادة 325 من ق.إ.م يتعلق بتنفيذ الأحكام الصادرة من جهات قضائية أجنبية، العقود الرسمية المحررة بمعرفة موظفين عموميين أو موظفين قضائيين لا بالاعتراف، وهو نقل عن قانون الإجراءات المدنية الفرنسي المادة 1498.<sup>1</sup>

وفي هذه المرحلة فإن ما يمكن أن يقال عن الاعتراف تطرقت إليه اتفاقية نيويورك التي انضمت إليها الجزائر، والتي تتعلق بالاعتراف بالقرارات التحكيمية الأجنبية، ومع ذلك فإنه: "يتم الاعتراف في الجزائر بالقرارات التحكيمية الدولية، إذا أثبتتها المتمسك بها، وكان الاعتراف غير مخالف للنظام العام الدولي" المادة 458 مكرر 17.

ويتضح من مسألة الأمر بالتنفيذ الخاص بالأحكام الأجنبية، وإن لم يورد قانون الإجراءات المدنية الملغى بالقانون 09/08 شروطه الواجبة ولا الإجراءات الخاصة لصدور الأمر بالتنفيذ، إلا أن ما كان يجري في مسألة الاعتراف بالقرارات التحكيمية في تلك المرحلة، يؤكد أن النظام السائد في ظل القانون القديم للإجراءات هو نظام المراجعة. لم يفرق المشرع الجزائري بين مسألتين

<sup>1</sup> - د. عليوش قريوع كمال، المرجع السابق ص 62.

الاعتراف والتنفيذ، وأخضعهما لشروطين اثنين: أن يثبت طالب التنفيذ الحكم الأجنبي، وأن لا يكون هذا التنفيذ مخالفا للنظام العام.

ومنح الحكم الأجنبي الأمر بالتنفيذ بمقتضى هذا النظام أن المحكمة المطلوب منها أن تتعرض لموضوعه بالفحص، فتتظر فيما إذا كان قد أصاب في تطبيق القانون وتقدير الوقائع أم لا، وقد طبق هذا النظام في فرنسا منذ بداية القرن الـ19 مدة قرن كامل،<sup>1</sup> إلا أنه تم هجره.

### ب- نظام المراقبة في القانون 09/08 ق.إ.م و الإدارية الجديد

ومقتضى هذا النظام أن المحكمة مطلوب منها الأمر بتنفيذ الحكم الأجنبي، لا تتعرض بفحص موضوعه إلا بالقدر اللازم للتحقق من أنه لا تعارض مع النظام العام، فينحصر دورها في شروط معينة دون التعرض للموضوع.

وقد نصت المادة 605 ق.إ.م والإدارية على شروط منح الصيغة التنفيذية، أو منح الأمر

بالتنفيذ وهي:

#### 1. أن لا يتضمن ما يخالف قواعد الاختصاص

نشئ اختلاف فقهي حول ما إذا كانت المراقبة على الاختصاص، تنصب على الاختصاص الدولي للجهة القضائية الأجنبية فقط، أم يمتد إلى الاختصاص الداخلي. والذي يمكن أن يفصل فيه نهائيا، هو أن لا مجال في قانون الجزائري لمنح الحكم الأجنبي الأمر بالتنفيذ، ما لم يستلزم صدوره عن محكمة مختصة (إقليميا أو نوعيا)، لأن هذه مسألة تخص قانون المحكمة،<sup>2</sup> وهو مرتبط بالنظام العام.

ولمراقبة الاختصاص وثبوته للمحكمة الأجنبية هناك حالتين في الجزائر، حالة الاختصاص الوجوبي، وهو الاختصاص الذي يعني مدى قدرة الدولة لإصدار قرارات قضائية ملزمة مبنية على السيادة الإقليمية، ووجود رابطة أصلية ما بين موضوع النزاع، والمحكمة التي أصدرت الحكم.<sup>3</sup> وأما إذا كان العكس فقواعد الاختصاص القضائي الدولي للمحكمة مصدرة الحكم، هي التي تحدد الاختصاص للمحكمة الأجنبية، فيقبله القانون الجزائري حكما أجنيا صدر عن محكمة دولية أجنبية قابلا للتنفيذ.

وأما الاختصاص الداخلي يفترض أن يراقب في محكمة محل التنفيذ، وليس مراقبة الاختصاص الداخلي لمحكمة صدور الحكم الأجنبي لأنه بالمقابل طالب التنفيذ هو الذي عليه إثبات وجود الحكم الأجنبي الدولي، وأما محكمة التنفيذ فتتظر إذا كان التنفيذ محل اختصاصها.

<sup>1</sup>- د. أعراب بلقاسم، المرجع السابق ص 56.

<sup>2</sup>- د. أعراب بلقاسم، المرجع السابق ص 64.

<sup>3</sup>- د. حافظ عرموش، المرجع السابق ص 315.

وبالنسبة لمعاهدة بروكسل 1952 للاختصاص المدني للتصادم البحري، قد فصلت هذا الخلاف بتسهيلها تحديد الاختصاص بالنظر في النزاع، بين الدول المتعاقدة وغير المتعاقدة بشرط المعاملة بالمثل، كما غلقت باب الغش و الدفع بالنظام العام تسهيلا للتعامل القضائي الدولي.

### 2. حائز لقوة الشيء المقضي فيه.

لقد حسمت المادة 2/605 في مسألة حيازة الحكم الأجنبي لقوة الشيء المقضي فيه، وفق قانون المحكمة مصدرة الحكم و الإجراءات المادية، واستفاء الحكم لكافة مراحل التقاضي وطرق الطعن العادية وغير العادية.

### 3. أن لا يتعارض مع حكم، أو أمر، أو قرار سبق صدوره من جهة قضائية جزائرية

ويمكن القول عن هذه الحالة التي تتعلق بالاختصاص الجوازي، إلى أنه في نفس الوقت قد يتم إصدار حكم قضائي عن نفس الموضوع، سبق الحكم الجزائري في الفصل حاز قوة الشيء المقضي فيه، يعرض طلب طالب التنفيذ إلى الدفع بعد القبول.

ولتمام حصول القضية على حكم حائز لقوة الشيء المقضي فيه، ويعتبر هذا الدفع في النظام القضائي الجزائري من الدفوع الموضوعية، الفصل الثالث والمادة 67 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

### 4. أن لا يتعارض مع النظام العام والآداب العامة

بالنسبة لمعاهدة بروكسل 1910 و 1952، الخاصتان بالتصادم البحري تتضمنان أحكاما موضوعية ومادية موحدة تعاهدت عليها أغلب الدول، وضمنت أغلبها أحكامها في تشريعاتها الوطنية، مما يقلل من مسألة مخالفة الحكم الأجنبي للنظام العام في دولة التنفيذ. وتبقى مسألة الإجراءات التي ينبغي على الحكم الأجنبي الذي أصدره القاضي أن يراعيها، ومن أهمها أن يكون المدعى عليه كلف بالحضور تكليفا صحيحا، وأنه مثل في الخصومة تمثيلا صحيحا، وأنه مكن من إبداء دفاعه.

### **ثالثا: الإجراءات الخاصة بالتنفيذ و ضمان التنفيذ**

#### **I. الإجراءات**

بالنسبة للأحكام القابلة للتنفيذ في الجزائر وفق قانون المحكمة محل التنفيذ، لم تفصل معاهدة بروكسل للاختصاص المدني للتصادم البحري في مسألة الإجراءات، بالمقابل ترك ذلك للاتفاقيات الجماعية والثنائية التي أبرمتها الجزائر، طبقا للشروط الواردة في نص المادة 605 ق.إ.م.و الجديد.

وتكون الإجراءات بتقديم طلب التنفيذ من الطالب، أو ممثله القانوني للحصول على الصيغة التنفيذية للأمر، أو الحكم، أو القرار. ولكن يتعين أولا إثبات وجود الحكم الأجنبي بتقديم الأصل أمام



محكمة مقر المجلس الذي يوجد في دائرة اختصاصها، موطن المنفذ عليه أو محل التنفيذ، ويعتبر هذا الضابط ضابطاً حياً بما يسمح للمدعى عليه بأن يضمن تنفيذاً عادلاً ضده.

وأما بالنسبة للإجراءات الخاصة بطلب إيداع الصيغة التنفيذية، وكذا في حالة رفض الطلب والضمانات الخاصة بالطعن فيه، يخص محكمة محل التنفيذ أو موطن المدعى عليه (القاعدة العامة في القواعد المادية الداخلية)، ويبقى القسم المدني وحده المختص بإصدار الأمر بالتنفيذ.

وبعدما يكون الأمر مسبباً مع إمكانية مراجعة هذا الأمر، متى استوفت شروط منح الصيغة التنفيذية ثانية، والحكم الصادر في هذه الدعوى سواء كان برفض الأمر بالتنفيذ، أو بمنحه يكون محلاً للطعن بالطرق المقررة للقانون الجزائري في الأحكام الصادرة من المحاكم الابتدائية (الاستئناف والطعن بالنقض).

## II. ضمانات التنفيذ:

الأصل في التشريع القضائي الجزائري أن جميع السندات القضائية قابلة للتنفيذ في الإقليم الجزائري، ولأجل ذلك فقد صخر المشرع لضمان التنفيذ تسخير القوة العمومية في أجل 03 أيام من تاريخ إيداع طلب التصخيرة.

والسؤال المطروح هل هذه الضمانة هي حبيسة الإقليم الجزائري والسندات الجزائرية فقط؟ والجواب هو، أن المشرع الجزائري أقر في نص المادة 938 قانون مدني، ترتيب حق الاختصاص بناء على حكم أجنبي إذا كان واجب التنفيذ نفس المعاملة للحكم الوطني ويرتب بذلك نفس الآثار، وفي نفس الوقت لا تقبل في الجزائر الآثار التي يترتبها قانون الدولة التي أصدرت قضاؤها الحكم إذا كان القانون الوطني لا يقرها.

### الفرع الثالث: مدى تطابق القواعد الموضوعية لمعاهدتي بروكسل 1910 و1952

للاختصاص المدني للتصادم البحري، مع بعض أحكام المرتبطة.

لقد أفرزت معاهدتي بروكسل للتصادم البحري 1910، ظلالها على معاهدة بروكسل للاختصاص المدني 1952، إلا أن هذه الأحكام التي توصف بالموضوعية والمادية ذات المضمون الدولي أو العالمي، والموجودة أصلاً لتعطي حلاً مباشراً تنتهي النزاع أو يتفاداه في علاقة خاصة ذات طابع دولي.

وبالنتيجة فإن أحكام الاختصاص المدني التي هي بالأساس وطنية الأصل، وكذلك فالطبيعة الأصلية لقواعد الاختصاص المباشرة والأمرة، يجب أن تتناسب مع باقي الأحكام الدولية الموضوعية الموحدة في باقي المعاهدات المرتبطة، والأساس في ذلك كله هو التأكيد على المنهج الذي يستبعد التنازع بين القوانين الوطنية فما بلك بين المعاهدات الجوارية، ولهذا فإننا نتعرض إلى مدى تطابق أحكام التصادم الموحد للاختصاص المدني مع باقي المعاهدات الأخر.

## أولاً: معاهدي بروكسل 1910 و1952، والقانون الوطني

لقد ضمنت الجزائر أحكام معاهدة التصادم البحري الموحدة لسنة 1910، إلا أنها لم تصدر أي نص تشريعي يفيد بأنها قد صادقت عليها غير مرسوم: 157/62 المؤرخ في: 1962/12/31 الذي يسمح بالعمل بالقانون التجاري الفرنسي وبالتالي العمل بكافة الحكام المرتبطة به ومن ذلك المعاهدات الدولية، ما لم تتعارض صراحة مع السيادة الوطنية.

ولكن في مقابل ذلك أعلنت الجزائر مصادقتها على معاهدة بروكسل 1952 للاختصاص المدني لمسائل التصادم البحري في سنة 1964، وقد عاجت معاهدة بروكسل لسنة 1910 كافة المسائل المتعلقة بتوحيد أحكام المسؤولية للتصادم البحري، إلا أنها لم توحد بعض المسائل الأخرى، ومنها أسباب الوقف أو انقطاع الدعوى الرامية للتعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري، وبالتالي أحالت بشأنها إلى قانون المحكمة التي تنظر النزاع (م/07/3) وكذلك فإن المعاهدة تحيل إلى التشريعات الوطنية بشأن تحديد نطاق وآثار القواعد الاتفاقية والقانونية المحددة لمسؤولية ملاك السفن بشأن حقوق الأشخاص الذين يوجدون على ظهر السفينة عند وقوع التصادم وفيما هذين التحفظين فقد بقيت المعاهدة دونما تعديل.<sup>1</sup>

كما أن معاهدة بروكسل للاختصاص المدني لم تقم بالتطرق لهاتين المسألتين وذلك حتى لا تتبنى ما يتعارض مع معاهدة 1910، وحتى لا تقلل من التناغم الموجود بينهما واكتفت بتوحيد مسائل الاختصاص المدني، فتركنا المسألة للقوانين الوطني.

## تقديم الدعوى والانقطاع

تنص المادة 289 بحري جزائري: "تتقدم دعاوى التعويض عن الأضرار بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث"، إلا أن أجل رجوع أحد المدعى عليهم على احد المتضامين معه هي سنة واحدة يبدأ سريانها طبقاً للفقرة الثانية من نفس المادة من يوم الوفاء.

وقد اعتبرت المحكمة العليا أن دعوى التعويض من الأضرار الناجمة عن التصادم في البحار تتقدم بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث، وأنه لما كان ثبتاً في قضية الحال أن قضاة الموضوع أغفلوا تكييف المبدأ القانون المذكور أعلاه، وطبقوا عن خطأ تقدم الدعوى الخاصة بالمسؤولية العامة لمالكي السفينة التي تبدأ من يوم استحقاق الدين، وهو مبدأ خاص بدعوى الرجوع فإنهم عرضوا قرارهم للنقض.

وقد وافق هذا الحكم الخاص بالمشروع الجزائري ما ذهب إليه كل من المشرع الفرنسي والمصري، إذا فان تقدم دعوى المطالبة بالتعويض الناشئة عن التصادم هي بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث، ويسري ميعاد دعوى الرجوع بعد انتهاء حق المطالبة بالتعويض وتنفيذه.

<sup>1</sup> - د. أحمد حسني، الحوادث ص14

وبالتالي فإن أحكام التقادم الخاص بالتصادم بين السفن يكون وفق قانون المحكمة التي تنظر في الموضوع، وهذا يعزز المبدأ الذي أخذت به معاهدة الاختصاص المدني لسنة 1952 في المادة 3/02 بحيث أقرت حق محكمة التي رفعت لها الدعوى التعويض أن تنظر وفق قانونها الوطني نظر جميع الدعاوى الناتجة عن نفس الحادث، ومن ذلك دعوى الرجوع. كما أنه من الممكن أن تتعرض دعوى التعويض إلى عوارض تقطع من مواعدها، وتوقفها ولهذا فإن معاهدي بروكسل لم تتعرضا لهذه المسألة فتركت ذلك للقوانين الوطنية دون أن يتعارض معها الأمر، باعتبار أن ذلك مسألة إجرائية تخضع لقانون المحكمة الناظرة بالدعوى.

**ثانياً: معاهدي بروكسل 1952/1910 وأحكام الحجز لمعاهدة بروكسل للحجز على السفن**

### 1952.

في مسائل التصادم البحري، فإن كل الإجراءات يجب أن تكون بالاتصال مع شركات تأمين السفن الخاصة بالسفن المتصادمة، التي يجب أن تكون على علم بالحادث وهذا من منطلق مبدأ الإخطار.

ولذلك فإن الحجز على السفن، يبادر به مجهز السفينة الذي يصل إلى علمه أن السفينة الأخرى هي المخطئة، وأن يأخذ احتياطه بأن يسجل رهنه قبل باقي الدائنين، مع العلم أن الحجز التحفظي هو إجراء يطول ويكون بالعادة بإذن من رئيس المحكمة، على شكل عريضة طبقاً لقانون الإجراءات وذلك من أجل إيقاف سفينة ضماناً لدين البحر.

وعلى هذا الأساس عن جاءت معاهدة بروكسل 1952 للاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري، بأنه يجوز للمدعي أن يتبع السفينة الصادمة إلى مكان الحجز ليطالب بالتعويض، ما إذا تم الإذن بحجزها هناك وفي المقابل فإن على مجهز السفينة الصادمة أن يقدم ضماناً لغاية تحريك الدعوى لأن ذلك قد يطول مما يفوت عليه أرباحاً.

وكما ذكرنا عن مسار الدعوى المدنية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناتجة عن التصادم البحري، فإن من أسباب وقف ميعاد سقوط دعوى المطالبة بالتعويضات، هو عدم إمكانية حجز السفينة، في المياه الإقليمية التي يوجد فيها محل إقامة الطالب أو مركزه الرئيسي<sup>1</sup>.

ومن هذا المنطلق فإن طالب التعويض يجوز له كذلك أن يطالب بالدين الناتج عن حادث تصادم ضد سفينة أخرى، ومتى صدر الحكم الذي يأذن بالحجز على السفينة الصادمة أو أي سفينة أخرى مملوكة لنفس المجهز أو المالك، ماعداً في حالة السفينة المؤجرة وهيكلها فقط، والتي تخلى

<sup>1</sup> - Rodière, D.M.op.cit p378.

مالكها عن الإدارة البحرية، فإن المجهز المستأجر هو من يقدم الضمان على هذه السفينة، وإلا تم الحجز فقط على هذه السفينة أو أي سفينة أخرى يملكها المستأجر.

إذا فإن أحكام الاختصاص المدني لمعاهدة بروكسل 1952 في حالة التصادم البحري، جاءت متوافقة مع أحكام بروكسل للحجز التحفظي على السفن 1952، والتي تسمح بحجز السفينة موضوع الدين أو أي سفينة أخرى مملوكة للمدين متى كان هذا الدين مؤذونا به ضمانا لدين بحري. إن هذا التماثل والتجانس في أحكام المعاهدات مؤتمر بروكسل يزيد من أهمية القواعد الموضوعية التي تأتي بها المعاهدات كمصدر من مصادرها، ولهذا فإن الدول المتعاهدة على هذه الدول لن تجد أي إشكال متى ضمنت نصوصها الوطنية أحكامها، فيجد المتقاضون أو اللاجئون للتحكيم أنفسهم مرتاحين مادامت الأحكام التي تحكمهم نفسها.

**ثالثا: معاهدي بروكسل (1952/1910) والالتزام بالإنقاذ لمعاهدة بروكسل 1910 للإنقاذ**

### البحري في حالة التصادم

ومن هنا أيضا فإننا نحاول بحث مدى الارتباط الذي أحدثته أحكام التصادم البحري وبالخصوص مع باقي المعاهدات التي تتصل بسبب حوادث التصادم البحري، وهذا كله لبيان المسار الواحد للقواعد الموضوعية.

تعتبر معاهدة بروكسل للإنقاذ لسنة 1952، والتي جاءت في نفس السنة مع معاهدة بروكسل للاختصاص المدني للتصادم البحري 1952، المعاهدة التي تنظر الحكام الموحد الخاصة بإنقاذ الأرواح والسفن والضائع عند حدوث إحدى الحوادث البحرية، واعتبرت هذه المعاهدة فكرت التوحيد بين كل من الإنقاذ والمساعدة واعتبرتهما مسألة واحدة.

ولقد اعتبر المشرع الجزائري أنه: "يعتبر إسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي..." ويلتزم كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك.

ويعتبر هذا المفهوم الخاص بالإنقاذ والمساعد هو المفهوم الموحد دون إحداث أي تفرقة بينهما، وهذا تماشيا مع اتفاقية المساعد والإنقاذ الدولية التي لم تفرق بين المساعدة والإنقاذ واعتبرت في المادة 01 منها: "تطبق الأحكام الآتية على المساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها... بدون تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبقطع النظر عن المياه التي حصلت فيها."

### الالتزام بالإنقاذ في حالة التصادم

لقد فرض المشرع الجزائري في نص المادة 284 الإنقاذ في حالة التصادم بقولها: "يتعين على ربان كل من السفن المصطدمة، أن يبادر بعد وقوع التصادم إلى تقديم المساعدة للسفينة

الأخرى ولطاقمها وللمسافرين بمقدار ما يستطيع القيام بهذه العملية من دون خطر جدي يقع لسفينته ولطاقمها والمسافرين عليها."

ويلاحظ أن الالتزام بالإنقاذ التزام عام يشمل لسفينة والبضائع والأشخاص من بحارة وركاب، والواقع أن الالتزام بين ربان السفن المتصادمة أمر يمليه واقع الظروف التي يوجدون فيها إذ هم أقرب وأقدر على تقدير الموقف الذي ينشأ عقب التصادم.<sup>1</sup>

أما الالتزام بالإنقاذ في معاهدة بروكسل للإنقاذ 1910 هو التزام خاص، إذ قد فرضت هذه الأخيرة بمساعدة الأشخاص فقط إذ نصت في المادة 11 منها أنه: "يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته... أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك حتى ولو كان من الأعداء ومالك السفينة غير مسؤول بسبب مخالفة أحكام النص السابق".

أما وقد عرفنا الفرق في الالتزام بين المعاهدتين، فإن أساس آثار خدمة المساعدة والإنقاذ هو على من تستحق المكافأة؟

فبالنسبة لمعاهدة بروكسل للتصادم البحري لا تنظم هذه لمسألة، وكان تعرضها للالتزام بالإنقاذ هو من أجل الحفاظ على المبدأ العرفي، الذي مؤداه تقديم المساعدة وهو مسألة إنسانية بالأساس، أما بالنسبة لمعاهدة الإنقاذ فهي كذلك إلا أن هذه الأخيرة جاءت لتحافظ على هذا المبدأ بأن نظمت شروط استحقاق المكافأة من المساعدة والإنقاذ في حالة طلبها من السفينة المنقذة.

ومن هنا فإن التزام الإنقاذ ينتج حقوقاً للسفينة التي عملت على الإنقاذ وبالتالي فإنه عقد للمساعد البحرية، والالتزام يتضمن مبدأ هام متعارف عليه أنه مالم تؤدي المساعدة إلى نتيجة لا تستحق المكافأة no cure no pay، واتفاق المساعدة المعروف دولياً هو اتفاق اللويدز الذي يستفيد منه كلا الطرفين.<sup>2</sup> وبالتالي متى أنجزت السفينة المنقذة نتيجة بعد طلب المساعدة، كان لها أن تطالب بمبلغ المكافأة مالم يتفق عليه طبقاً للعلاقة العقدية.

إذا بالنتيجة فإن معاهدة بروكسل أحلت نفسها من اختصاص نظر هذا العقد ولو كان ناتجاً عن تصادم بحري وما الإشارة إليه في معاهدة بروكسل للتصادم البحري 1910 ما كان إلا حفاظاً على المبدأ الإنساني، وتركت مسألة المسؤولية الجزائية عن مخالفة هذا الالتزام إلى تشريعات الدول المتعاقدة بأن تضمن نصوص قانونية عقابية لأجل ذلك.

<sup>1</sup>- د. أحمد حسني، الحوادث المرجع السابق ص106.

<sup>2</sup>- د. مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهياني طبعة 1999، المرجع السابق ص220.

## رابعاً: معاهدة بروكسل (1910 و1952) وقواعد المنع للمصادمات البحرية

## لسنة 1972

إن محاولتنا في هذه الدراسة حول بحث المدى الذي وصلت إليه تناغم وتطابق الأحكام الموحدة للتصادم البحري بين معاهدي بروكسل 1910 و1952، هو فقط عرض حول مدى قدرة القواعد الموضوعية والمادية من فض النزاعات البحرية الناتجة عن التصادم البحري، وإنما التأكيد على قدرة هذا النوع من القواعد للتقريب بين التشريعات الوطنية وجعلها تركز كمصادر أساسية لحل مشاكلها ومنازعاتها الداخلية بمعايير دولية موحدة.

إلا أننا لا يمكننا تجاهل المعاهدات الدولية الأخرى مادام فقه القواعد الموضوعية يحاول التأكيد على هذا المنهج وجعله المنهج الأقل حدة وتشدد في فض المنازعات الدولية ذات العنصر الأجنبي.

وكذا فإننا نحاول دراسة باقي المعاهدات الدولية ذات الارتباط القريب من الموضوع، حتى نؤكد كذلك ما وصل إليه التشريع الدولي والذي يمثله في الغالب الدول المتقدمة التي تحاول التسويق لمشاريع قوانين ذات البعد الدولي سواء تشريعياً أو تنفيذياً.

ومن بين المعاهدات ذات البعد الأقرب لمعاهدي بروكسل للتصادم البحري 1910 و1952، المعاهدة الدولية الخاصة بقواعد منع المصادمات في البحر لسنة 1972.

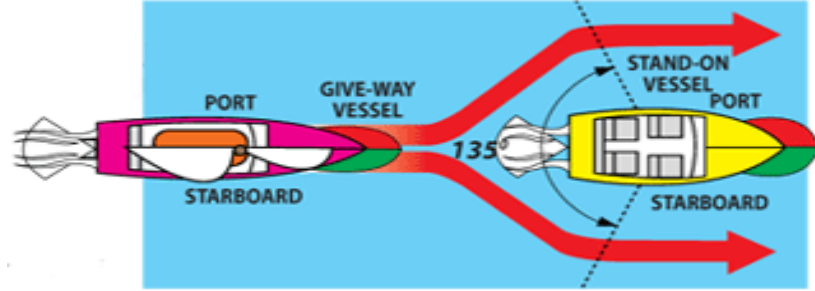
إلا أنه ما يمكن القول عن هذه القواعد التي جاءت بها معاهدة 1972 لقواعد منع المصادمات، هي قواعد استقر العمل بها على نحو لا يثير شك حول وجوب الرجوع إليها كمعيار لقياس خطأ السفينة،<sup>1</sup> ومدى إتباعها المناورة الصحيحة، ومدى التزامها بقواعد الإنارة المتبعة في البحار.... الخ.

وعلى هذا فإنه ولو مع وجود هذه القواعد الخاصة بالملاحة البحرية، والتي يمكن اعتبارها أحياناً قواعد تقنية، باعتبارها تسهم في الكشف عن خطأ أدى إلى تصادم بحري فهي ليست كافية لحكم المسؤولية المترتبة عن هذا التصادم، فهي لا شأن لها ببيان قواعد تقدير التعويض، ومدى حق مالك السفينة في تحديد مسؤوليته ولا تقدم لنا أي حل في حالة وقوع التصادم بخطأ مشترك أو مشتبه فيه.

ومثال ذلك أن تستند المحكمة في حكمها أن التصادم الناتج عن خطأ إحدى السفن، وكان نتيجة مخالفة أحكام القواعد العرفية البحرية وقواعد منع المصادمات، ومن ذلك فقد قررت محكمة استئناف باريس في قضية اصطدام السفينة التجارية wadai التابعة لشركة الملاحة كاترينا بسفينة جرافة، وأثناء المناورات وقع الصدام في قناة ميناء douala، وقد قررت لجنة تقنية قامت بالتحقيق

<sup>1</sup> - ارجع إلى نطاق تطبيق قواعد المنع وصور الخطأ فيها ص 70.

بأن ربان سفينة wadai مسؤول عن التصادم لمخالفته لقواعد منع المصادمات في البحار<sup>1</sup>، وهو صورة التصادم للخطأ حيث أن السفينة الصادمة خالفت قاعد من قواعد المنع وهي القاعدة 13، في حالة تلاحق السفن وهنا على مستوى الموانئ فعلى السفينة الأولى أن تخلي الطريق للسفينة الأخرى.



وكما سبق فإن قواعد المنع في البحر قد ضمنت أمورا فنية لا يلم بها رجال القانون عادة، وهو ما يدعو القضاة إلى الاستعانة بأهل الخبرة، لتحديد أسباب وقوع التصادم والأخطاء التي وقعت من طاقم السفن، وهم يستعينون في إعداد تقاريرهم بما يحصلون عليه من معلومات عن السفن المتصادمة، وعن الأحوال الجوية وقت التصادم فضلا عن إلمامهم بالنواحي الفنية الخاصة بالملاحة البحرية، مما يمكنهم من بحث كافة الظروف التي وقع فيها التصادم سواء من حيث الطريق الذي كانت تسلكه كل سفينة، وسرعتها قبل الحادث ومدى التزامها بقواعد السير، والإنارة وكافة القواعد بصفة عامة.

ولهذا فانه يمكن اعتبار القواعد الخاصة بمنع المصادمات لبحرية لسنة 1972، لا ترقى إلى درجة قواعد قانونية بالمعنى التام، مادام أنها لا توقع المسؤولية ولا تحدد التعويض ولا تقدره، ولهذا يمكن القول بأنها قواعد تقنية لا تحدث أي تفسير في أحكام التصادم البحري الموحد، ولكنها تبين صور الخطأ كما تساعد القضاء على فهم الملاحة البحرية، وتسهم في بيان مكان وقوع الخطأ سواء في القنوات أو الموانئ، وتحدد السفينة التي أخطأت مما تعطي للمدعي الوطني في رفع دعوى التعويض ضد سفينة أجنبية تابعة لدولة متعاهدة أمام محكمة مكان وقوع التصادم.

ومع العلم أن أغلب أخطاء حوادث المصادمات الحربية، هي أخطاء طاقم السفينة، وبالأساس أخطاء الربان باعتباره من يرأسهم ويوجه لهم الأوامر، أو أخطاء المجهز متى ثبت أنه خطأ التجهيز مما يحرمه من حقه في تحديد المسؤولية ومن بين تلك القواعد:

- قواعد السرعة:

<sup>1</sup> - OLIVIER Cachard. Jurisprudence française .NTG. D.M.F. juillet /aout 2006.573.cour d'appel de paris (5eme cha) 27 octobre 2005 navire wadai n°03/04513.

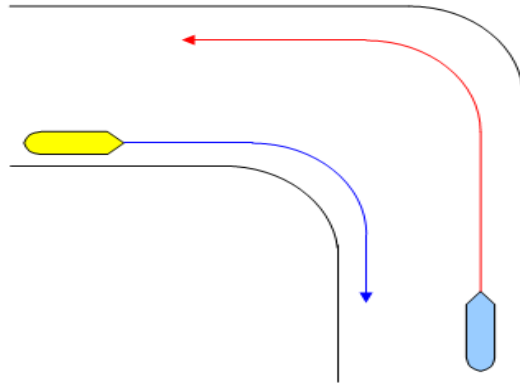
السرعة المفرطة تعتبر صور من صور الخطأ، ولكن دائما بارتباطها مع عوامل أخرى، حيث أن السفن لها مطلق الحرية باستخدام السرعة القصوى لمحركاتها، وتلك السرعة المفرطة تصبح خطأ في الضباب، أو عند الاقتراب من الموانئ،<sup>1</sup> من ذلك القاعدة الـ 06 التي تضمن مقدمة تقول فيها، أنه يجب على كل سفينة السير بسرعة آمنة في جميع الأوقات، بحيث يمكنها اتخاذ الإجراء المناسب والفعال لتفادي التصادم وحتى يمكن إيقافها خلال مسافة تتلاءم مع الظروف والأحوال السائدة، بحيث على السفن مراعاة حالة الرؤية كثافة الحركة، القدرة على المناورة.

#### - قواعد السير في قنال بحري

وتشبه هذه القواعد قواعد السير على الطريق في المبدأ، من ذلك نص المادة 14 من قواعد المنع التي تنص: "عندما تتقابل سفينتان مسيرتان آليا على خطوط سير عكسية أو عكسية تقريبا بحيث ينجم عن ذلك خطر التصادم، يجب على كل منهما أن تغير خط سيرها إلى اليمين بحيث تمر كل منها على الجانب الأيسر للسفينة الأخرى."



والقاعدة 09 التي توجب على كل سفينة تسير في قناة أو ممر ضيق أن تسير كل منها بالقرب من الحد الخارجي للقناة مما يجعل الممر آمنا، وهي قاعدة سير السفن في خطوط متقابلة متوازية.<sup>2</sup>



<sup>1</sup> - R.Rodiere, la faut dans l'abordage maritime, doctrine, D.M. 1979 p17.

<sup>2</sup> - الحوادث، المرجع السابق ص63.



إذا كما سبق القول فهذه عينة من قواعد المنع بحيث يتبين فعلا أنها قواعد لا تحكم المسؤولية وآثارها، مما يجعلها فقط قواعد قانونية تقنية فقط تساعد بالمقابل على تطبيق قواعد القانونية التي يأخذ بها القاضي الناظر في الدعوى عند تخلف العلم المشترك.

### المطلب الثالث: التحكيم بالمنازعة البحرية الخاصة بالتصادم

وبغض النظر عن ما يمكن أن يفسره البعض من أجل التعريف عن حقيقة وجود تحكيم بحري منفصل عن التحكيم التجاري الدولي، هو وجود تحكيم دولي في المسائل البحرية وخاصة التقنية منها التي تخرج عن نطاق التجارة الدولية إلى ما يؤكد في الغالب أنصار القانون البحري واستقلالته أن لهذا القانون ذاتية خاصة، فهي في نظرنا تمتد إلى المنازعات الخاصة بالتحكيم والتي تستوجب ضرورة تحديده.

### فرع الأول: ضرورة تحديد اتفاقية التحكيم

#### أولاً: اتفاق التحكيم

##### I. تعريفه

هو اتفاق أطراف العقد أو النزاع ( إذا كان النزاع قد قام بالفعل) على طرح النزاع أمام هيئة التحكيم بدلا من طرحه أمام المحاكم، وغالبا ما يلجأ الأطراف إلى التحكيم ويتنازلوا عن حقهم في التقاضي أمام القضاء، لتوفير الوقت والمصاريف بالإضافة إلى عرض النزاع بين أيد أشخاص متخصصين في النقل البحري.<sup>1</sup> إن كم المنازعات المعروضة على التحكيم في المسائل ذات طبيعة بحرية<sup>2</sup> ومن الحقائق المؤكدة أن أكثر من 90% من المنازعات المعروضة في لندن ذات طبيعة بحرية، وأن 80% من المنازعات الخاضعة للتحكيم تتعلق بمشارطات الإيجار أو سندات الشحن الصادرة تنفيذا لهذه المشارطات، أما بالنسبة للتحكيم الذي يتم في إنجلترا فقد ثبت أن نسبة التحكيم في المسائل البحرية يعادل 85% من الرقم العالمي لمجموع طلبات التحكيم.<sup>2</sup>

وبغض النظر عن كون التحكيم تجاري بالأصل أو تحكيما بحريا، إلا أن الواقع العملي وخاصة بالمنازعات التي ليس لها علاقة بعقود النقل أو مشارطات الإيجار، فإن التحكيم الذي ينظر في حلها يجب أن يكون بحريا(محكم تقني بحري) وإن كان ليس هناك تنظيم خاص بهذه المنازعات.

1- د.سوزان علي حسن. عقد نقل البضائع بالحاويات-دار الجامعة الجديدة ط 2004 ص 235 .

2- د. عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، المرجع السابق ص 14.

وعندما يكون الاتفاق على التحكيم منصوص عليه في العقد، يسمى في هذه الحالة بشرط التحكيم، أما إذا تم الاتفاق على التحكيم بعد قيام النزاع، فهو يسمى بمشارطة التحكيم، ويكون دائما في صورة اتفاق مستقل عن عقد النقل أو أي عقد آخر.

وقد نص قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد على، أن اتفاقية التحكيم تسري على المنازعات القائمة والمستقبلية في نص المادة 1040.

### 1. جوازية اللجوء للتحكيم

نصت المادة الأولى من المرسوم 09-93<sup>1</sup> والتي تلغي المادة 442 من ق.إ.م وتلغيها المادة 1006 من ق.إ.م.و رقم 09/08، وتستبدل بالأحكام التالية: "يجوز لكل شخص أن يطلب التحكيم في حقوق له مطلق التصرف فيها ولا يجوز التحكيم في...ولا في المسائل المتعلقة بالنظام العام أو حالة الأشخاص و أهليتهم."

والفقرة 2: "لا يجوز لأشخاص المعنويين التابعين للقانون العام أن يطلب التحكيم، ماعدا في علاقاتهم التجارية الدولية". وأضافت المادة 1006 من ق.إ.م.و الجديد "أوفي إطار الصفقات العمومية."

ولقد أثار ت هذه الفقرة إشكالية حول مدى خضوع المؤسسات العمومية الاقتصادية للتحكيم الدولي لكن بعد صدور المرسوم التشريعي 94- 08<sup>2</sup>، والذي عدل المادة 20 والتي تنص: "تعد الأملاك التابعة للممتلكات الخاصة بالمؤسسات العمومية الاقتصادية، قابلة للبيع والتحويل والحجز حب القواعد المعمول بها في ميدان التجاري، باستثناء أملاك التخصيص، وأجزاء من الأملاك العمومية التي تستغل عن طريق الانتفاع."

### 2. دولية التحكيم

لقد تبنى المشرع الجزائري من خلال ق.إ.م الملغى 154/66 والمرسوم التشريعي 09/93 بالمعيارين: الاقتصادي والقانوني في تحديد دولية التحكيم من خلال المادة 458 مكرر من هذا الأخير، إلا أنه عدل عن المعيار القانوني وأبقى على المعيار الاقتصادي من خلال المادة 1039 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد رقم: 09/08 بنصها: "يعد تحكيما دوليا، بمفهوم هذا القانون التحكيم الذي يخص النزاعات التي تتعلق بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل."

1- المرسوم التشريعي 09-93 المؤرخ 25 ابريل 1993 يعدل ويتم الأمر 66- 154 المتضمن ق.إ.م.  
2- مرسوم تشريعي رقم 08-94 المؤرخ 26 مايو 1994 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 1994

## II. تنظيم التحكيم

\*يتضح أن تنظيم التحكيم الدولي يركز على إرادة الأطراف، وكذا الشروط الشكلية والموضوعية مايلي:

### (1) الشروط الشكلية

يجب من حيث الشكل وتحت طائلة البطلان، أن تبرم اتفاقية التحكيم بالكتابة، أو بأي وسيلة أخرى تجيز الإثبات بالكتابة، المادة 2/1040 ق.إ.م. والإدارية، أما المادة 458 مكرر 2/1، وكذلك معاهدة نيويورك، وضحت الوسائل التي تجوز الإثبات بها عدى الاتفاق المكتوب، هي الرسائل والبرقيات المتبادلة.

### (2) الشروط الموضوعية

ويكون اتفاق التحكيم صحيحا إذا استجاب للشروط التي وضعها إمام القانون الذي اتفق عليه الأطراف، أو القانون الذي ينظم موضوع النزاع ولاسيما القانون المطبق على العقد الأساسي أو العهدة للمحكم باختيار القانون المناسب للنزاع، وهو مجال يعهد فيه للمحكم بصورة واسعة لحل النزاع بما يراه مناسباً.

#### شرط المعاملة بالمثل:

وينص المشرع الجزائري في نص المادة 1051 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن أحكام التحكيم الدولي متى اثبت المتمسك بها وكانت غير مخالفة للنظام العام الدولي، تعتبر كذلك قابلة للتنفيذ بنفس الشروط التي تقرها أحكام التحكيم الخاصة بمحكمة التحكيم التي يكون مقرها خارج التراب الجزائري هذا عكس قانون الإجراءات المدنية القديم الملغى في نص المادة 325.

وتعليق المشرع منح الأمر بالتنفيذ على شرط المعاملة بالمثل، أمر معروف في بعض القوانين الأجنبية كالقانون الألماني.<sup>1</sup> وعلى ذلك فإنه إذا كان قانون الدولة الأجنبية التي صدر عنها الحكم المراد تنفيذه، ينظر إلى الأحكام الجزائرية بوصفها دليلاً بسيطاً قابلاً لإثبات العكس، ويلزم بذلك المحكوم له بأن يرفع دعوى جديدة للمطالبة بحقه الصادر بصدده الحكم، فإن القاضي الجزائري عليه أن يعامل الحكم الأجنبي بنفس المعاملة.

وأما بالنسبة لها الشرط في حوادث التصادم البحري لم تغفله معاهدة بروكسل 1952، إلا أنها ربطت دائماً هذا الشرط بالنسبة لذوي الشأن غير المتعاقدين على المعاهدة، باعتبار أنه يجوز

1- د. حفيفة السيد حداد، الموجز ج2، ص191.

لهم الاتفاق على تعليق تطبيق أحكام المعاهدة بهذا الشرط، وبالتالي يمكن لطالب تنفيذ حكم التحكيم أن يرفع طلباً جديداً حتى ينظر فيه قاضي التنفيذ من منطلق هذا المبدأ، مع أخذ الاعتبار طبيعة النظام الخاص بكل دولة سواء نظام المراقبة أو نظام المراجعة.<sup>1</sup>

ويجب توضيح أمرين مهمين قبل تعيين المحكمين: الأول حول ضرورة العهدة بالمنازعة المتفق بشأنها على التحكيم إلى محكمة التحكيم والثاني: حول الأثر السلبي لهذا الاتفاق وهو عدم اختصاص المحاكم الوطنية بالمنازعات المتفق بشأنها على التحكيم.

### ثانياً: ضرورة العهدة بالمنازعة إلى محكمة التحكيم

استمد المحكم ولايته بالفصل في المنازعة المتفق بشأنها على التحكيم، من الاتفاق المبرم بين الأطراف على اختيار التحكيم كوسيلة للفصل في المنازعات الناشئة بينهم. وما يرتبه هذا الاتفاق من آثار نسبية فهذا الاتفاق، أو بالأحرى التحكيم يهدف إلى إخراج طائفة محددة من المنازعات الناشئة بين الأفراد، من ولاية قضاء الدولة بوصفه القاضي الطبيعي للأطراف والعهدة بها إلى المحكم للفصل فيها.<sup>2</sup> وهي مسائل النظام العام، وكذلك المسائل المتعلقة بأهلية الأشخاص وحالتهم.

وتنص المادة 291 قانون بحري جزائري: "أن أحكام المادة 290 أعلاه، لا تمس حق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع الدعوى، بسبب التصادم السفن في البحار، أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم".\* يظهر من ذلك نطاق اختصاص محكمة التحكيم من حيث: الأشخاص أو الموضوع

**من حيث الأشخاص :** مبدأ مهم هو نسبية آثار اتفاق التحكيم، بحيث لا يعد بوصفه مجرد عقد بين أطراف محددة، إلى عدم ترتيب آثاره بالنسبة للأشخاص التي قامت بالتوقيع عليه<sup>3</sup>، وبهذا يمكن للأطراف أن تتنازع عن الضمانات التي يمكن أن تتمتع بها، في حالة اللجوء إلى القضاء المختص أصلاً بالفصل في المنازعة المعهودة إلى التحكيم، كاللجوء إلى القضاء الوطني لإصدار الأمر بتنفيذ حكم التحكيم الأجنبي على المدعى عليه.

### من حيث الموضوع:

فالتحكيم يقوم أساساً على إرادة الأطراف واتفاقهم وبالتالي فإن المحكم لا يمكن أن يفصل إلا فيما اتفق عليه الأطراف، كأن يفصل المحكم في موضوع المنازعة، وعلى أن يتفق الأطراف

<sup>1</sup>- انظر الفرع الثاني من تنفيذ الحكم الأجنبي.

<sup>2</sup>- د. حفيظة السيد حداد، الاتجاهات المعاصرة بشأن اتفاق التحكيم. دار الفكر الجامعية ط 2001 ص 134

<sup>3</sup>- د. حفيظة السيد- المرجع السابق ص 135.

العهد إلى قضاء الدول بالفصل في الإجراءات الوقتية والتحفظية، أرغم اتفاقهم على اختصاص المحكم بالفصل في موضوع المنازعة.

**\*تعيين المحكمين:** نص عليه المشرع الجزائري في المادة 1040 و1041 من ق.إ.م. والإدارية، يتضح من خلال قراءة قانون الإجراءات القديم الملغى والجديد 09/08، وكذا المرسوم التشريعي 09/93 المعدل لأحكام التحكيم في القانون القديم، أنه يمكن تعيين المحكمين بثلاثة طرق:

➤ تعيين المحكم مباشرة وهي مسألة لا تثير صعوبة، بحيث يتفق الأطراف بعهدة النزاع إلى محكم أو محكمين.

➤ تعيين المحكم باللجوء إلى نظام تحكيمي، ويؤدي هذا اللجوء إلى تدخل هيئة تحكيم دائمة من أجل تعيين المحكمين، وبذلك تكون طرق تعيين المحكمين المحددة في النظام التحكيمي مقبولة من طرف الأطراف، ما يلاحظ أن الجزائر لجأت في أغلب الأحيان إلى نظام تحكيم الغرفة التجارية الدولية.<sup>2</sup>

➤ تعيين المحكم بالرجوع إلى القضاء في حالة العجز عن تعيينه، والعزل أو الاستبدال.

### حالة تحديد الجهة القضائية في اتفاق التحكيم

رفع الأمر إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها التحكيم، إذا كان التحكيم يجري بالجزائر أو رفعه إلى رئيس محكمة الجزائر العاصمة إذا كان التحكيم يجري في الخارج، واختار الأطراف تطبيق قواعد قانون الإجراءات الجزائري.

وحالة عدم تحديد الجهة القضائية: يؤول الاختصاص إلى محكمة مكان إبرام العقد أو الاتفاق نصت على ذلك المادة 1042 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد.

### ثالثا: مبدأ عدم اختصاص المحاكم الوطنية بالمنازعات المتفق بشأنها على التحكيم

يعد هذا المبدأ بنظر المنازعات المتفق بشأنها على التحكيم سواء اتخذ اتفاق التحكيم صورة شرط تحكيم أو مشاركة للتحكيم، اتفق عليها بعد نشأت النزاع ومبدأ كرسنه المعاهدات الدولية المتصلة بالتحكيم، وأيضا التشريعات الوطنية المعنية بهذا الموضوع.

1- الإجراءات الوقتية: وهي تنظم وقتنا حالة مستعجلة إلى أن يصدر فيها حكم نهائي مثل حراسة حطام سفينة المحطمة بسبب التصادم.-  
الإجراءات التحفظية: وهي التي تتخذ لحماية أموال لصون حقوق- مثل\* الحجز التحفظي السفينة الصادمة أو التأمين البحري.  
2- عليوش قربوع، المرجع السابق ص41

فقد كرسّت المعاهدات الدولية هذا المبدأ، كمعاهدة نيويورك الموقعة عام 1958 في المادة 3/2 تنص: "تقوم أية دولة متعاقدة يرفع إليها نزاع بشأن قضية، أبرم الأطراف بخصوصها اتفاقية حسب مفهوم هذه المادة بإحالة الأطراف على التحكيم، بناء على طلب أحد الأطراف إلا إذا لاحظت أن الاتفاقية المذكورة باطلة أو لا أثر لها، أو غير قابلة للتطبيق."

وكذلك معاهدة جنيف لعام 1961 تبنت بشكل غير مباشر مبدأ عدم الاختصاص، إذ تنص المعاهدة في المادة 3/6: "في حالة عدم الالتجاء السابق إلى أي قضاء وطني، والشروع في اتخاذ إجراءات التحكيم فإن المحاكم القضائية في الدول المتعاقدة، والتي عهد إليها بالمنازعة المنصبة على ذات الموضوع المعروض على قضاء التحكيم، وبين ذات الأطراف أن توقف الفصل في الموضوع الخاضع لاختصاص المحكم إلا لأسباب خطيرة، وذلك حتى يتم صدور حكم التحكيم"، وقد جاء هذا النص الأخير من أجل تحاشي المنافسة بين اختصاص الجهات الوطنية والمحكم<sup>1</sup> وتتعترف للتشريعات الحديثة المعنية بتنظيم اتفاق التحكم بمبدأ عدم اختصاص القضاء التابع للدول بنظر المنازعة محل التحكيم.

وتنص المادة 458 مكرر 7 من الأمر 93-09: "تفصل محكمة التحكيم في الاختصاص الخاص بها، ويجب إثارة الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفاع يتعلق بالموضوع. وتفصل محكمة التحكيم في اختصاصها بقرار أولي إلا إذا كان الدفع بعدم الاختصاص مرتبطاً بموضوع النزاع. "ويسمى الفقهاء هذا المبدأ باختصاص الاختصاص<sup>2</sup> ويعرض الأستاذ قربوع كمال التعارض بين المادة 3/2 لمعاهدة نيويورك التي صادق عليها رئيس الجمهورية والمادة 458 مكرر 8 التي تنص: "تكون دعوى التحكيم معلقة عندما يرفع أحد الأطراف إجراء في تأسيس محكمة التحكيم، في حالة غياب مثل هذا التعيين يكون القاضي غير المختص للفصل في الموضوع متى كانت دعوى التحكيم معلقة."

ويستنتج من هذه المادة، أنه متى حصل أن كانت دعوى التحكيم معلقة أو حصل سبق في الإدعاء. مثل حصول نزاع بين شركة أجنبية ومؤسسة عمومية اقتصادية جزائرية، وسارعت المؤسسة الجزائرية إلى رفع دعوى أمام المحاكم الجزائرية، فيمكن للشركة الأجنبية أن تدفع بالمادة 3/2 لاتفاقية نيويورك والمادة 123 من الدستور الجزائري<sup>3</sup>.

1- حفيظة السيد حداد. المرجع السابق ص 174  
2- عليوش قربوع، المرجع السابق ص 43. كما يقول الأستاذ: أن عدم اختصاص المحاكم الجزائرية هو تنازل وضمن ممنوح للأجنبي. هو اعتراف ضمني للدولة المضيفة بعدم الاختصاص، عدم الحياد ونقص في استقلالية المحاكم الخاصة بها، رغم هذا فإن الدول العربية تفتحت للتحكيم الدولي. ص 24  
3- عليوش - المرجع السابق ص 47. المادة 123 من دستور 1989: "المعاهدات التي يصادق عليها رئيس الجمهورية حسب الشروط المنصوص عليها في الدستور وتسمو على القانون."

ويدل هذا على اتجاه المشرع الجزائري في التحكيم الدولي سواء التجاري أو البحري منه إلى قبول التحكيم، والاعتبار بمبدأ استقلالية التحكيم ومبدأ عدم اختصاص المحاكم الوطنية فيما يخص اتفاق التحكيم، متى كان ذلك وفق المعاهدات الدولية وق.إ.مدنية ومالم يخالف ذلك كله الدستور، وهذا كله استبعادا للتنازع في الاختصاص.

### الفرع الثاني: قدرت المحكم على استبعاد منهج التنازع

بغض النظر عن ما للأطراف من حرية في اختيار الجهة القضائية التي تفصل بينهم، فإنه ما يفئ أن يوضع النزاع بين أيدي المحكم، أو الهيئة التنظيمية للتحكيم التي تسعى إلى استخدام هذه الحرية لتقدير ما يراه مناسباً في غير ما اتفق عليه الأطراف خصوصاً لتقاضي أي تنازع، وسنستبين ذلك أكثر فيما يلي:

### أولاً: من خلال القانون الواجب التطبيق على الموضوع

يرسي القانون الجزائري حرية الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق، وفقاً لمبدأ سلطان الإرادة.<sup>1</sup> ولقد أخذت المادة 458 مكرراً 14 المطابقة للمادة 1050 ق.إ.م. والإدارية الجديد، بالمادة 1/187 من القانون السوري والمادة 496 ق.إ.م. الجديد الفرنسي التي تنص على: "يفصل في النزاع وفقاً لقواعد التي اختارها الأطراف، ففي غياب ذلك الاختيار وفقاً لقواعد القانون التي تعتبر ملائمة في هذا الخصوص."

والمادة 3/13 لنظام التحكيم لغرفة التجارة الدولية التي تنص: "لأطراف حرية تحديد القانون الواجب التطبيق على المحكم تطبيقه على موضوع النزاع."

إذا لم يحدده الأطراف طبق المحكم القانون الذي تحدده قاعدة التنازع التي يراها المحكم ملائمة في هذا الخصوص." وقد جاءت في الفقرة 5: "يراعي المحكم في كل الأحوال أحكام العقد والعادات التجارية."

وبهذا يكون المشرع الجزائري قد ذهب لأبعد ما ذهب إليه المشرع الفرنسي والسويسري، في السلطة المخولة للمحكم: "أنه لم ينقل القيد الخاص بالمشرع السويسري، الذي ينص أنه عند عدم اختيار القانون من قبل الأطراف فالمحكم يفصل في النزاع، وفق قواعد القانون التي تكون لها علاقة وثيقة بالنزاع. ولم يأخذ بالنص الفرنسي المحتشم الذي يطلب أن يأخذ المحكم بعين الاعتبار

1-المادة 18 قانون مدني الجزائري.

أعراف التجارة، ولم يأخذ بالمادة 13 المذكورة أعلاه فقرة 5 التي تنص على أن يراعي المحكم في كل الأحوال أحكام العقد والعادات التجارية.<sup>1</sup>

والمعروف أن الاتفاق على إحالة النزاع إلى التحكيم في مسألة التصادم البحري، يتم دائماً بعد وقوع التصادم البحري، يمكن أن يلجأ إليه المحكم أو أن يراعيه في حالة عدم تحديد أي قانون، بهذا وحسب الأستاذ عليوش : يكون القانون الجزائري قد تحرر من الإسناد لأي قانون وطني، وبالتالي يحرر المحكم من الخضوع لمنهج التنازع القوانين، ويكون بذلك قد اندمج في التوجيه الحالي للتحكيم الدولي، بإعطائه الدور الأول لإرادة الأطراف والمحكم ورفع كل لبس عن تطبيق أعراف التجارة.

إلا أن الأستاذ E.Gaillard يرى: إلى أن الحل الأنسب الذي انتهجه المشرع السويسري والمشرع الجزائري، الذي يقرر اتفاق التحكيم بإعماله لقواعد تنازع القوانين (طبقاً لقواعد القانون الذي اختاره الأطراف) أو بتطبيق القواعد المادية.<sup>2</sup> أي القواعد التي يراها ملائمة. وعلى هذا يطبق المحكم مباشرة قواعد القانون والأعراف الملائمة من دون أن يمر بأي نظام وطني تنازعي.

### ثانياً: من خلال القانون الواجب التطبيق على الإجراءات التحكيمية

بالنسبة لمعاهدة بروكسل 1952 الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني، فيمكن القول إن المعاهدة أعطت لمبدأ الإرادة نصيباً مهما يظهر في نص المادة الأولى فقرة 02 ونص المادة الثانية، ففي المادة الأولى حيث حددت هذه الأخيرة الاختصاص للمدعي في رفعه أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه، أو محكمة المكان الذي تم فيه الحجز على السفينة أو أمام مكان التصادم.

ولبيان أن المدعي يجب أن يباشر اختياره مرة واحدة تضيف المعاهدة أنه: " لا يجوز للمدعي أن يتنازل عن دعواه السابقة، التي رفعها أمام محكمة أخرى على نفس المدعي عليه دعوى جديدة مستندة إلى نفس الوقائع"، وأما دعوى المدعي عليه ضد المدعي الناشئة عن نفس التصادم البحري يجوز رفعها أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية وفقاً لأحكام المادة 1/3.

وأما بخصوص معاهدة بروكسل بشأن الاختصاص المدني، والتي أدت إلى تحقق تعاون قضائي دولي كبير لم تحققه القواعد العامة. يبرز الأثر المباشر للقواعد الموضوعية للمعاهدات الدولية التي تسعى إلى توحيد القانون البحري من خلال أحكامه، وكما تسعى إلى القضاء على

1- د- عليوش قريوع كمال، المرجع السابق ص 55  
2- د- حفيظة السيد حداد، المرجع السابق ص 102.



التنازع ولو فقط أمام الدول المتعاقدة،<sup>1</sup> وتسعى إلى إتمام ما بدأتها الاتفاقية الخاصة بتوحد أحكام التصادم البحري لعام 1910.

وبخصوص تحديد القواعد الإجرائية جاءت المادة 458 مكرر6، تلغيها المادة 1043 قانون الإجراءات المدنية والإدارية 09/08 الجديد على أنه: "يمكن أن تضبط اتفاقية التحكيم، الإجراءات الواجبة الإلتباع في الخصومة مباشرة، أو استنادا إلى نظام تحكيمي، كما يمكن إخضاع هذه الإجراءات إلى قانون الإجراءات الذي يحدده الأطراف في اتفاقية التحكيم. وإذا لم تنص الاتفاقية على ذلك تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات عند الحاجة مباشرة، أو بالاستناد إلى قانون أو نظام تحكيمي."

ولم تطرح مسألة مقر التحكيم في الجزائر، أي أن المشرع لم ينص على أن قواعد الإجراءات الجزائرية هي التي تطبق عندما يجري التحكيم في الجزائر. ذلك أن تدويل القواعد الإجرائية لا يخل بالنظام العام الإجرائي، إلا إذا كان هناك مساس بمبدأ المساواة بين الأطراف، ومبدأ وجاهية المحاكمة.<sup>2</sup>

ويصب هذا كله في أن التحكيم يتسم ببساطة الإجراءات، حيث نجد أن هيئة التحكيم تتمتع بحرية أوسع وأكثر من القضاء الوطني في كل ما يتعلق بإجراءات التقاضي، مثل التبليغات وإدارة الجلسات وتنظيمها، وتقديم البيانات، والاتصال بأطراف النزاع وغير ذلك. في كل هذه الأمور وغيرها فإنها تبتعد ما أمكن من الإجراءات الشكلية التي تكون في كثير من الأحيان أمام القضاء طويلة ومملة، ولا فائدة منها سوى التقيد بحرفية النصوص القانونية الخاصة بالإجراءات، وذلك على حساب موضوع وجوه النزاع. والنتيجة الطبيعية لذلك أن يصدر قرار التحكيم خلال وقت أقصر بشكل ملموس فيما لو عرض النزاع ذاته على القضاء.<sup>3</sup>

### الفرع الثالث: آثار حكم التحكيم

إن أهم ما يبرز قدرة التحكيم على استبعاد منهج التنازع، هو مدى قبول الدولة المضيقة للحكم الأجنبي بالنسبة لها أو الحكم التحكيمي الذي قبلته الأطراف المتفقة، لذا سنستبين ذلك من خلال مسألة الاعتراف والتنفيذ، والاختصاص فيه وطرق الطعن المقررة فيما يلي:

1- د. عبد الحميد عشوش - تنازع مناهج تنازع القوانين- المرجع السابق. ص 25

2- د. عبد الحميد عشوش، المرجع السابق ص 49

3- المحامي حمزة حداد، التحكيم كوسيلة بديلة لتسوية المنازعات الدولية، محاضرة مكتوبة عن ندوة محاموا المستقبل، مركز القانون والتحكيم، الأردن 1998.

## أولاً: الاعتراف، والتنفيذ

التحكيم هو إصدار قرار أو حكم بشأن نزاع من قبل المحكم، أو هيئة تحكيم يتم تسميته أو تسميتهم أحياناً بصورة مستقلة ولكل قضية على انفراد، ويكون أيضاً من قبل هيئة أو مؤسسة منظمة ومعينة الأعضاء فيها سلفاً، أو قد يتم انتخاب عدد معين من هذه المجموعة المنتقاة.

وإن التحكيم ليس ملزماً بل اختياري، وسواء كان للدول أم للأفراد، وبالتالي يحدد اتفاق التحكيم الإحالة على التحكيم موضوع النزاع، والمسائل التي تفصل فيها هيئة التحكيم وكيفية تكويها، كما قد تتضمن القواعد التي تتبع للفصل في النزاع.

فمفهوم الاعتراف بقرار أجنبي غير معروف في القانون الإجرائي الجزائري، وكما تم بيانه فيما سبق من المطلب الأول لهذا الفصل، وهذا باعتبار أن المشرع الفرنسي الذي نقل عنه المرسوم التشريعي 03/93 يتعلق بتنفيذ الأحكام الصادرة من جهات قضائية أجنبية، والعقود الرسمية المحررة بمعرفة موظفين عموميين أو موظفين قضائيين، لا بالاعتراف.

وقبل التعرض إلى مسألة التنفيذ، نود الإشارة إلى أن معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالاختصاص المدني لمسألة التصادم البحري، كما بينا سابقاً سهلت كثيراً مسألة التعاون القضائي بين الدول المتعاقدة، أو تلك التي تقبل شرط المعاملة بالمثل مع الدول غير المتعاقدة فتعلق تطبيق المعاهدة.<sup>1</sup> وقد تلجأ إلى التحكيم فماداً عن الحكم الصادر عن المحكم أو هيئة التحكيم؟

ومسألة اعتماد القرارات التحكيمية، وتنفيذها ترتبط بشروط وقد ضمنها الدول نصوص قوانينها، فالجزائر مثلاً تعتبر من الدول التي صادقت على اتفاقية بروكسل 1952، كما صادقت على اتفاقية نيويورك الخاصة باعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها. إلا أنها تركت لنفسها الحق في التحفظ ونصت على ذلك في المادة الأولى من المرسوم رقم 88-233: "تنظم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، بتحفظ إلى اتفاقية نيويورك 10 يونيو 1958 والخاصة باعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها."

وأول أبواب التحفظ هي الشروط، وخاصة لأحكام التحكيم الأجنبية الصادرة في مادة التحكيم الدولي، وسواء كانت شكلية أم إجرائية لكن الأهم فيها هو التسبب، فالمعمول في قرارات التحكيم الدولية غير ملزم ولكن في الجزائر التسبب مبدأ دستوري.<sup>2</sup>

1- المادة الـ 8/1 من معاهدة بروكسل 1952 للاختصاص المدني  
2- د. قريوع كمال. المرجع السابق. ص 60

وكذلك الأمر بالنسبة للقرارات التحكيمية، يتم الاعتراف بها في الجزائر متى أثبت المتمسك بها وجودها، ومتى كان هذا الاعتراف غير مخالف للنظام العام الدولي طبقاً للمادة 458 مكرر 17 التي تلغيها المادة 1051 ق.إ.م.و الإدارية، وبنفس الشروط تعتبر قابلة للتنفيذ في الجزائر.

ونصت المادة 458 مكرر 8 التي تلغيها المادة 1052 ق.إ.م.و الإدارية أنه: "يثبت وجود قرار تحكيمي بتقديم الأصل مرفقاً باتفاقية التحكيم أو نسخ من هذه الوثائق، تتوفر فيها الشروط المطلوبة لإثبات صحتها"، والمقصود بذلك الترجمة إلى اللغة العربية مصادقاً عليها من طرف السلطات القنصلية.

### ثانياً: المحكمة المختصة

لم تنص المادة 458 مكرر 17 (تقابلها المادة 1053 ق.إ.م.و الإدارية الجديد) على المحكمة المختصة فيما يتعلق بالاعتراف، فإذا كان طلب الاعتراف فرعي أي أنه مرتبط بطلب التنفيذ فإن الاعتراف يتم من طرف نفس المحكمة، أما إذا كان طلب الاعتراف أصلي فيتم الاعتراف من طرف المحكمة التي سينفذ القرار التحكيمي في دائرة اختصاصها<sup>1</sup>. تودع الوثائق لدى الجهة القضائية من أحد المحكمين أو الطرف المعني بالتعجيل، وعلى الأطراف أن يتحملوا المصاريف التي تترتب على إيداع العرائض والوثائق.

وتكون أحكام التحكيم قابلة للتنفيذ بمقتضى أمر صادر من رئيس المحكمة بذيل أصل الحكم، أو بهامشه ويتضمن الإذن لكتابة الضبط بتسليم نسخة رسمية منه للصيغة التنفيذية، والذي يصدره رئيس محكمة محل التنفيذ إذا كان مقر محكمة التحكيم موجوداً في الجزائر، أو من رئيس محكمة محل التنفيذ الذي يجري خرج التراب الجزائري<sup>2</sup>.

### ثالثاً: الطعن في حكم التحكيم

والأهم من الشروط والإجراءات هو آثار حكم التحكيم وقد نصت المادة 458 مكرر 16 قانون إ.م.و: "تقابلها المادتين: 1030 و 1031 ق.إ.م.و الإدارية ينهي مهمة محكمة التحكيم و يكتسي القرار التحكيمي فور صدوره حجية الشيء المقضي فيه المتعلق بالنزاع الذي فصل فيه"، هذا لا يعني قرارات التحكيم كلها بل ميز بين قرارات التحكيم الصادرة في الجزائر، وتلك التي تحتاج إلى اعتراف وتنفيذ<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - د.قربوع، المرجع نفسه ص 64

<sup>2</sup> - د.عوثي، القانون القضائي الجزائري، المرجع السابق ص 414.

<sup>3</sup> - المادة 325 ق.إ.م.و الجزائري: "الأحكام الصادرة من جهات قضائية أجنبية والعقود الرسمية المحررة بمعرفة موظفين عموميين أو موظفين قضائيين أجانب لا تكون قابلة للتنفيذ في جميع الأراضي الجزائرية، إلا وفقاً لما يقضي بتنفيذه من جهات القضاء الجزائري دون إخلال بما قد تنص عليه الاتفاقية السياسية من أحكام مخالفة"

وبالتالي وفق قانون الإجراءات المدنية الجزائري وبعد انتهاء مهمة المحكم أو الهيئة التحكيمية، فإن هناك جهات قضائية وطنية هي التي تفصل في مسألة الاعتراف والتنفيذ، لذلك قد يتعرض الحكم للرفض وفق أسباب سواء كانت إجرائية شكلية أو موضوعية، لذلك من بين الضمانات الممنوح لطرفي النزاع مهما كان منطوق حكم التحكيم هو الطعن فيه.

وطرق الطعن المخولة ضد الحكم التحكيمي الاستئناف الطعن بالبطلان، والطعن بالنقض في المواد من: 1055 إلى 1061 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

الاستئناف والطعن بالبطلان: يوقف الاستئناف الذي يقدم في أجل شهر من تاريخ التبليغ أثر التنفيذ، كذلك الطعن بالبطلان يوقفه أيضا.

إلا إن الطعن بالبطلان يترك للحكم التحكيم أثرين، إذا تم قبول الطعن فإنه من جهة يفقد الحكم التنفيذي المهور بالصيغة التنفيذية وكل قيمة قانونية هذا من جهة، ولكن من جهة أخرى يبقى اتفاق التحكيم قائما مادام يمكن تطبيقه على النزاعات المستقبلية.<sup>1</sup>

والقول بهذا أساسه هو وجود حالات لا يجوز استئناف القرار الذي يسمح بالاعتراف، أو التنفيذ إلا من خلالها، والتي خضع الطعن للبطلان لها أيضا وهي:

1. إذا تمسكت محكمة التحكيم خطأ باختصاصها أو بعدم اختصاصها
2. إذا فصلت محكمة التحكيم بدون اتفاقية تحكيم، أو بناء على اتفاقية باطلة أو انقضت مدتها.
3. إذا كان تشكيل محكمة التحكيم، أو تعيين المحكم الوحيد مخالفين للقانون.
4. إذا فصلت محكمة التحكيم دون الامتثال للمهمة المسندة إليها.
5. إذا فصلت محكمة التحكيم زيادة عن المطلوب، أو لم تفصل في وجه من وجوه الطلب.
6. إذا لم يراع مبدأ حضور الأطراف (الوجاهية).
7. إذا لم تسبب محكمة التحكيم أو لم تسبب بما فيه الكفاية، أو إذا وجد تضارب في الأسباب.
8. إذا كان الاعتراف، أو التنفيذ مخالفا للنظام العام الدولي.

وأهم ما يأخذ به المشرع الجزائري عين الاعتبار في الاختصاص القضائي الدولي، في مجال التحكيم الدولي مسألة النظام العام الدولي والتي أخذها عن المشرع الفرنسي، وأدرجها لأول

<sup>1</sup> - د. قريوع، المرجع سابق ص 68.

مرة في نص تنظيمي سنة 1981، وأن التمييز بين النظام العام الدولي والداخلي غير محدد في القانون الجزائري، فالقاضي هو الذي يحدد معنى ومضمون النظام العام الدولي.<sup>1</sup>

ويلاحظ في هذا الصدد أن الاتفاقية صريحة جدا بتحديد الأسباب، التي تسمح للمحكمة الوطنية التي تنظر في أمر تنفيذ قرار التحكيم الأجنبي أن ترفض التنفيذ. إلا أن أغلب تلك الأسباب مع الوسع أن تفسر بشكل أو بآخر يجعل قرار التحكيم غير ملزم بين الأطراف (أولا فائدة منه) أو كونه مخالفا للنظام العام.<sup>2</sup>

وإن النظام العام يستطيع أن يوقف أي تصرف أو قانون أجنبي، أو قرار، إذا ما دفعت أو تمسكت به المحكمة المعنية والمحكمة غالبا ما تفعل ذلك.<sup>3</sup>

لهذا يجب أن يكون اللجوء إلى النظام العام الدولي في الحدود الدنيا فقط، لأجل الحفاظ على ذلك التعاون القضائي الدولي، وعلى المصالح والأسس الدستورية في دول التنفيذ.

1- د. قريوع كمال المرجع نفسه. ص 73

2- د. حافظ عرموش. المرجع السابق. ص 377

3- انظر د. حفيظة السيد حداد: قضية Hilmarton بشأن حكم تحكيم بين الشركة الفرنسية OTV مع الشركة السابقة الذكر بشأن اتفاق تحكيم بعد عقد يهدف إلى تطوير مدينة الجزائر، وقد أصدر المحكم ببطان العقد الدولي لمخالفته النظام العام بالنسبة للقانون الجزائري، ولقد حاز هذا الحكم قبولا لدى محكمة جنيف و أصدرت قضاءها بإلغاء حكم التحكيم - القانون الدولي الخاص ج 2 الاختصاص القضائي الدولي وتنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية و أحكام التحكيم منشورات الحلبي الحقوقية. 2002 ص 283

المختصرات  
Abréviations

I.FM	Institut français de mer
R.DMF	Revue de droit maritime français
C.D.M.T.	Centre de droit maritime et de transport
C.D.MO	Centre de droit maritime et océanique
D.E.S .S	Diplôme d'études scientifique spécialisé
I.D.I	Institut de droit maritime international
C.M.I	Comité maritime international
O.M.I	Organisation maritime internationale
ONU	Organisation des Nations Unies
REP.COM	Répertoire commercial
Art	Article
CH.COM	Chambre commerciale
Nept.rev.elc	Neptunus revue électronique
NTG	Navire – transport de mer- gens de mer
J.M.M	Le journal de la marine marchande
B.E.A	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
Univ	Université
ق.ب.ج	قانون بحري جزائري
ق.إ.م.وإ	قانون الإجراءات المدنية والإدارية
ق.م	القانون المدني

## الملحقات

---

## المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة المتعلقة بالمصادمات

### البحرية الموقعة في بروكسل 1910.

**المادة 1:** في حالة حصول تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية وبواخر ملاحية داخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الخسائر اللاحقة بالسفن والأشياء والأشخاص الذين يكونون على ظهرها طبقاً للنصوص الآتية بقطع النظر عن المياه التي حصل فيها التصادم.

**المادة 2:** إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسائر على عاتق من أصابته.

ويطبق هذا الحكم أيضاً في حالة ما إذا كانت السفن أو إحداهما راسية وقت الحادث.

**المادة 3:** إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فتلتزم السفينة التي ارتكبت ذلك الخطأ بتعويض الخسائر.

**المادة 4:** إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها، على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسؤولية بالتساوي.

والخسائر التي تصيب السفن أو شحنتها أو أمتعة أو ممتلكات طاقمها أو ركابها، أو غيرهم من الأشخاص الذين على ظهرها تتحملها السفن المخطئة بنفس تلك النسبة بدون تضامن بالنسبة للغير.

وتلتزم السفن المخطئة بالتضامن بالنسبة للغير عن الخسائر الناشئة عن الموت أو الجروح على أن يكون لمن دفع حصة أكبر من التي كان عليه أن يتحملها في النهاية طبقاً للفقرة الأولى من هذه المادة حق المطالبة بالفرق.

ويترك للتشريعات الأهلية أن تقرر فيما يختص بحق المطالبة بالفرق مدى واثراً الاشتراطات التعاقدية أو القانونية التي تحدد مسؤولية ملاك السفن إزاء الأشخاص الذين يوجدون على ظهر السفينة.

**المادة 5:** تبقى المسؤولية المقررة في المواد السابقة في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً.

**المادة 6:** لا يشترط لدعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناتجة عن المصادمات البحرية إجراء احتجاج (protêt بروتستو) أو أي إجراء خاص آخر.



وليس هناك قرائن قانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية.

**المادة 7:** تسقط دعوى المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث، والمدة المحددة لرفع دعوى المطالبة بالفرق المقرر في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة هي سنة واحدة إلا من يوم الدفع. وأسباب إيقاف وانقطاع هذه المدة المحددة لسقوط الدعوى يقرها قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى.

وتحتفظ الجهات العليا المتعاقدة لنفسها الحق في أن تدخل في تشريعاتها كسبب لانقطاع المدة المحددة آنفا كون السفينة المدعى عليها لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية التي يوجد فيها محل إقامة الطالب أو مركزه الرئيسي.

**المادة 8:** بعد حدوث التصادم يجب غل ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها.

وعليه كذلك بقدر الإمكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته ومينائها الأصلي والجهات التي قدمت منها والتي ستتوجه إليها.

ومالك السفينة ليس مسؤولاً عم مجرد مخالفة الأحكام السابقة.

**المادة 9:** تتعهد الجهات العليا المتعاقدة التي لا يعاقب تشريعها من يخالف أحكام المادة السابقة أن تدخل أو تضع في تشريعها النصوص اللازمة للعقاب على تلك المخالفات، وتتبادل الجهات العليا المتعاقدة عندما يمكنها ذلك القوانين واللوائح التي تكون قد صدرت أو سوف تصدر في بلادها لتنفيذ حكم الفقرة السابقة.

**المادة 10:** ومن الاحتفاظ بحق إبرام اتفاقيات أخرى لا تؤثر الأحكام الحالية على القواعد المقررة لتحديد مسؤولية ملاك السفن كما هي مفروضة في كل بلاد ولا على الالتزامات الناشئة عن عقد النقل أو أية عقود أخرى.

**المادة 11:** لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة.

**المادة 12:** تطبق أحكام المعاهدة الحالية على جميع أصحاب الشأن عندما تكون جميع السفن المختصة تابعة لبلاد الجهات العليا المتعاقدة وفي الحالات الأخرى المنصوص عليها في القوانين الأهلية إلا أنه قد إتفق:

1. على أنه إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدولة غير متعاقدة يمكن تعليق تطبيق هذه الأحكام بالنسبة لكل دولة على شرط التبادل.

2. على أنه عندما يكون جميع أصحاب الشأن تابعين لنفس الدولة التي ترفع الدعوى أمام محكمتها، فإن القانون الأهلي هو الذي يطبق وليس المعاهدة.

**المادة 13:** تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة أخرى أو للأشياء أو الأشخاص الذين على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال أو عدم إتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم.

**المادة 14:** تجوز لكل دولة متعاقدة أن تطلب عقد مؤتمر جديد بعد مضي ثلاثة سنوات على دخول المعاهدة الحالية في دور التنفيذ للبحث فيما قد يمكن إدخاله من التحسينات عليها وعلى الأخص لتوسيع دائرة تطبيقها إذا أمكن.

وعلى الدولة التي تريد استعمال هذا الحق أن تعلن رغبته هذه إلى الدول الأخرى بواسطة الحكومة البلجيكية التي تتولى دعوى المؤتمر في خلال ستة شهور.

**المادة 15:** يجوز للدول التي لم توقع على المعاهدة الحالية أن تنظم إليها إذا طلبت ذلك وتبلغ الرغبة في الانضمام على الحكومة البلجيكية بالطريقة الدبلوماسية وتبلغ الحكومة البلجيكية ذلك إلى كل الحكومات المتعاقدة الأخرى وينتج هذا الانضمام أثره بعد شهر واحد من التبليغ الذي ترسله الحكومة البلجيكية.

**المادة 16:** يصير التطبيق على المعاهدة الحالية،

وبعد مضي مدة سنة واحدة على الأكثر ابتداء من يوم التوقيع على المعاهدة تتصل الحكومة البلجيكية بحكومات الجهات العليا المتعاقدة التي تكون أظهرت استعدادها للتصديق عليها بقصد تقرير ما إذا كان من المناسب تنفيذها.

وتودع التصديقات في الحال كلما اقتضى الأمر ذلك ببروكسل وتنتج المعاهدة أثرها بعد شهر واحد من هذا الإيداع.

ويبقى البروتوكول مفتوحا لمدة سنة أخرى بالنسبة للدول التي مثلت في مؤتمر بروكسل وبعد انقضاء هذه المهلة لا يكون لها إلا الانضمام عليها وذلك طبقا لأحكام المادة 15.

**المادة 17:** في حالة ما إذا رغبت إحدى الجهات العليا المتعاقدة نقض المعاهدة الحالية لا يكون لهذا النقص أثر إلا بعد سنة تنقضي من اليوم الذي يبلغ فيه إلى الحكومة البلجيكية وتبقى المعاهدة نافذة بالنسبة للجهات العليا الأخرى.

## مادة إضافية

وخلافا لما جاء بالمادة سالفة الذكر وقد اتفق على أن حكم المادة التي تحدد المسؤولية في حالة ما يكون التصادم حدث بسبب خطأ مرشد إجباري لا يعتبر نافذا من تلقاء نفسه إلا عندما تتفق الجهات العليا المتعاقدة على تحديد مسؤولية ملاك السفن.

وإقرارا بذلك وقع مفوضو الجهات العليا المتعاقدة على المعاهدة الحالية ووضعوا أختامهم.

حررت ببروكسل من نسخة واحدة في 23 سبتمبر 1910.

## اتفاقية بروكسل 1952 بشأن توحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري

المتعاقدون وقد أدركوا الفائدة التي تعود عليهم من توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري قد اتفقوا على مايلي:

### المادة 1:

1/ يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم الذي يحدث بين السفن البحرية بعضها بعضا أو بينها وبين مراكب الملاحة الداخلية أمام إحدى المحاكم الآتي بيانها وحسب:

أ. أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد، أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله.

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

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

2/ وللمدعى عليه الخيار في أن يقرر رفع دعواه أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة السابقة.

3/ لا يجوز للمدعي دون أن يتنازل عن دعواه السابق رفعها أن يرفع أمام محكمة أخرى على

نفس المدعى عليه دعوى جديدة مستندة إلى نفس الوقائع.

المادة 2: 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.

### المادة 3:

1/ دعاوى المدعى عليه ضد المدعى الناشئة عن نفس التصادم يجوز رفعها أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية وفقا لأحكام المادة الأولى.

2/ إذا تعدد المدعون جاز لكل واحد منهم رفع دعواه أمام المحكمة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه.

3/ في حالة ما إذا كان التصادم قد وقع بين عدة سفن لا تحول نصوص هذه الاتفاقية دون أن تقرر المحكمة التي رفعت عليها الدعوى عملا بأحكام المادة الأولى اختصاصها وفقا لقواعد الاختصاص في قانونها الوطني بنظر جميع الدعاوى المقامة عن نفس الحادث.

**المادة 4:** تسري أحكام هذه الاتفاقية ولو لم يحدث تصادم على الدعاوى التي ترمي على تعويض الأضرار التي أحدثتها السفينة بأشياء أو بأشخاص فوق ظهرها وكان ذلك ناشئا عن قيام السفينة بحركة أو عن إغفالها القيام بحركة أو لعدم مراعاتها اللوائح.

**المادة 5:** لا يخل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية بالقواعد القانونية المعمول بها في الدول فيما يتعلق بتصادم السفن الحربية أو سفن الدولة المخصصة لخدمتها.

**المادة 6:** لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو أي عقد آخر.

**المادة 7:** لا تسري هذه الاتفاقية على الحالات المنصوص عليها في أحكام الاتفاقية المعدلة الخاصة بالملاحة في نهر الراين المؤرخة 17 أكتوبر 1868.

**المادة 8:** تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع ذوي الشأن عندما تكون السفن التي تشملها الدعوى تابعة جميعها للدول المتعاقدة.

ومن ذلك فمن المتفق عليه:

1/ أنه فيما يتعلق بذوي الشأن التابعين لدولة غير متعاقدة يجوز لدولة متعاقدة أن تعلق تطبيق هذه الأحكام على شرط المعاملة بالمثل.

2/ أنه عندما يكون كل ذوي الشأن تابعين لنفس الدولة التي رفعت الدعوى أمام محكمتها فإن القانون الوطني لهذه الدولة هو الذي يطبق دون أحكام الاتفاقية.

**المادة 9:** يتعهد الأطراف المتعاقدون بأن يخضعوا للتحكيم جميع أوجه الخلاف التي تنشأ بين الدول بشأن تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها وذلك دون إخلال بالتزامات المتعاقدين الذين اتفقوا على عرض منازعتهم على محكمة العدل الدولية.

**المادة 10:** يظل باب التوقيع على هذه الاتفاقية مفتوحا للدول التي مثلت في مؤتمر الدبلوماسي التاسع للقانون البحري وتتولى وزارة الخارجية البلجيكية تحرير محضر التوقيع عليها.

**المادة 11:** يجري التصديق على هذه الاتفاقية وتودع وثائقه لدى وزارة الخارجية البلجيكية التي تقوم بتبليغ الدول الموقعة عليها والمنظمة إليها بهذا الإيداع.

**المادة 12:**

1/ يعمل بهذه الاتفاقية بين أسبق دولتين في التصديق عليها بعد ستة شهور من تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثانية.

2/ تسري هذه الاتفاقية على كل دولة موقعة تصادق عليها عقب الإيداع الثاني بعد ستة شهور من تاريخ قيامها بإيداع وثيقة تصديقها عليها.

**المادة 13:** يجوز لكل دولة لم تكن ممثلة في المؤتمر الدبلوماسي التاسع للقانون البحري الانضمام إلى هذه الاتفاقية.

وتبلغ الانضمامات إلى وزارة الخارجية البلجيكية التي تخطر بها جميع الدول الموقعة والمنظمة بالطريق الدبلوماسي.

تكون الاتفاقية نافذة في حق الدولة المنضمة بعد ستة شهور على تسليم هذا التبليغ على أن ذلك قبل تاريخ العمل بها كما حدده المادة 1/13.

**المادة 14:** يجوز لكل دولة متعاقدة ترغب في استعمال هذه الرخصة الحكومية البلجيكية التي تتولى الدعوى إلى عقد مؤتمر يعهد إليه بالنظر في جميع الاقتراحات التي ترمي إلى تعديل الاتفاقية.

وتخطر كل دولة متعاقدة ترغب في استعمال هذه الرخصة الحكومية البلجيكية التي تتولى الدعوى إلى عقد المؤتمر في ظرف ستة شهور.

**المادة 15:** لكل دولة من الدول المتعاقدة الحق في نقض هذه الاتفاقية في أي وقت بعد العمل بها فلا يترتب أثر هذا النقص إلا بعد سنة من تاريخ إعلانه إلى الحكومة البلجيكية التي تخطر به الدول المتعاقدة الأخرى بالطريق الدبلوماسي.

**المادة 16:**

1/ لكل دولة متعاقدة أن تبلغ الحكومة البلجيكية كتابة عند التصديق على هذه الاتفاقية أو الانضمام إليها أو في أي وقت لاحق بتطبيقها على بعض أو جميع الأقاليم التي تتولى هي مهمة العلاقات الدولية وتسري الاتفاقية على تلك الأقاليم بعد ستة شهور من تاريخ وصول هذا التبليغ لوزارة الخارجية البلجيكية على ألا يكون ذلك قبل نفاذ هذه الاتفاقية في حق تلك الدولة.

2/ يجوز لكل دولة متعاقدة ارتبطت بالتصريح المنصوص عليه في الفقرة 1 من هذه المادة أن تخطر وزارة الخارجية البلجيكية في أي وقت بانتهاء تطبيق الاتفاقية على تلك الأقاليم، ويترتب أثر هذا النقص في الميعاد المنصوص عليه في المادة 15.

3/ تخطر وزارة الخارجية البلجيكية جميع الدول الموقعة على الاتفاقية والمنظمة إليها بكل تبليغ يصلها مما هو منصوص عليه في هذه المادة وذلك بالطريق الدبلوماسي.

تحررت هذه الاتفاقية ببروكسل من نسخة واحدة بتاريخ 10 مايو 1952 باللغتين الفرنسية والانجليزية على أن تكون لكل من اللغتين حجيتها.

# فصل تمهيدي

---

## لمحة تاريخية

ارتأيت في هذا الفصل إلى عرض تاريخي موجز لمراحل تطور التصادم البحري نحو التوحيد في صورته المعاصرة، مع بيان الأسس السابق لتوحيد أحكام التصادم البحري في التشريع الدولي والقانون الوطني الجزائري، ففي كل المراحل التاريخية كانت المصادمات البحرية موجودة، غير أنها كانت تتفاوت في درجة الخطورة عن ما هي عليه في أيامنا، وإذا كانت الملاحة تعتمد على الأشرعة ارتبط حدوث المصادمات بظروف الطبيعة كالعواصف والضباب... وغيرها لم تلق هذه الحوادث الأهمية البالغة لقلتها على غرار عصر الصناعة، حيث تدخل المكننة والأجهزة المتطورة، وبالمقابل إزدهار الملاحة البحرية بكل أنواعها أنتج مصادمات استدعت التوقف عندها بالبحث.

ولأن المصادمات كانت تنتج أساسا بالموانئ حيث تكثُر الحركة الملاحة بداخلها، ويكثر حدوث التصادم فيها بسبب انحراف السفن عن مسارها وبسبب الدوامات البحرية والرياح، إلا أن ذلك لم يمثل خطورة لأن السرعة عند اقتراب الملامسات كانت ضعيفة حتى قوة الارتطام لم ترق إلى حالة الخطر، فقط بسبب أحبال السواري المنكسرة والمراسي المعطلة والمدافع المندفعة، ونتيجة عنها تغرق السفينة المصدومة وهذا في مياه الموانئ الأقل عمقا، مما يسمح لعمليات تعويم السفن بسهولة، وأما الخسائر البشرية فكانت نادرة.<sup>1</sup>

وهذا الجانب التقني للتصادم البحري لم يأخذ بالأهمية، وحتى النصوص التشريعية الوطنية إلى غاية القرن 18 لم تكن ذات أهمية لتلفت النظر للخطر، وذلك لأسباب راجعة إلى تقنية الملاحة الضعيفة، التي لم تلعب دورا كبيرا في تطوير أحكام التصادم البحري، ودام هذا الوضع إلى غاية تطور صناعة السفن الحديدية ذات السرعة، تبحر ليل نهار في أجواء عادية أو عاصفة.

وبصورة عكسية ما كان يحدث في السابق من المصادمات البحرية، نجدها بصورة متكررة في عرض المياه أكثر منها في الموانئ، وأصبحت أكثر خطورة لأن السفن تبحر فيه بسرعتها القصوى، والملاحظ أيضا أنها تحدث في غياب الرؤية بسبب الضباب أو في أحوال الجو المغلق، حيث ربابة السفن لا يحتاطون للأخطار ولأنهم يأخذون بالاعتبار أولا عدم تضييع الوقت، الذي طرح مشكل وجوب استخدام وسائل تحديد مجال الرؤيا كالرادار،<sup>2</sup> وهذا كقاعدة لمنع من وقوع هذه الحوادث.

وإن التطور الحاصل في وسائل الملاحة البحرية وكذا الآثار الناتجة عن المصادمات البحرية كان له صداه في المجال القانوني، للحد من الخسائر الماديو البشرية بالخصوص.

<sup>1</sup> - JULIEN LE CLERE l'Abordage en droit maritime et en droit fluvial.PARIS 1955 p 09

<sup>2</sup> - LE CLERE, Op.cit .p 10

وكان الأمر يستدعي إلى إيجاد قواعد وقائية أكثر فأكثر تفصيلاً، وكذا تدويلاً للحلول العلاجية الوقائية فالمرحلة الأولى من تطور أحكام التصادم البحري والقانون البحري بصورة عامة هو مشاكل تقنية، فهي من بين الأسس التي بنت القانون البحري إلى يومنا هذا، وإلى جانب هذا التطور في المجال التقني فإن أحكام التصادم البحري على المستوى الداخلي والدولي تطورت، وهي في ذاتها تتوجه نحو التوحيد، وبغية فهم هذا التوحيد سنسعى إلى تبيان بعض ملامح الموضوع في لمحته التاريخية، من خلال المراحل التي تطور أثناءها القانون البحري عموماً، والتصادم البحري خصوصاً فيما يلي:

### العصر القديم:

بالنسبة للقانون البحري اليوناني لا نعلم عنه شيئاً، فهذا القانون لا يتكلم عن التصادم البحري إلا فيما يعرف *La loi Aquilia*، وهذا القانون جاء من أجل تقدير التعويض للضحية بسبب الضرر، وليس بوضع قواعد للحد من المصادمات في البحر،<sup>1</sup> ولم يفرق الرومان بين صور التصادم البحري إلا في صورتين: الأولى بسبب التصادم القهري *l'abordage fortuit* والثاني بسبب الخطأ *résultant d'une faut l'abordage*.

وتعتبر هاتين الصورتين المأخوذتين من الأحكام العامة للمسؤولية التقصيرية والتي لا تنطبق والقانون البحري وغير متوافقة مع نظام المسؤولية فيه باعتبار أن الرومان كانوا يعتبرون أنه جزء من الخسائر البحرية العامة. وإذا فالقانون الروماني لم يترك لنا أي قاعدة خاصة بالتصادم البحري، فالأمر كان يستوجب الانتظار حتى العصر الوسيط لإيجاد بعض الأحكام التي تهم موضوعنا.<sup>2</sup> وكما أن القانون الروماني لا يشكل قواعد شكلية، وحتى تقنية القانون الروماني لم يكن لها دور وتأثير كبير في تكوين القانون البحري.<sup>3</sup> بصفة عامة أو أحكام خاصة مرتبطة به.

### العصر الوسيط:

في هذا العصر نشأت قواعد القانون البحري بمعناه الحديث، إذ أدى قيام الحروب الصليبية في القرن 11، وكذا ازدهار التجارة في المدن الإيطالية، ونشأت عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا تم تطويرها في مجموعات بحرية تدعى قواعد أليرون *Rooules d'Oléron*.

فقواعد أليرون بالإضافة إلى أحكام أخرى، لا تنظم إلا التصادم في الموانئ، ولا معنى لوجود التصادم في عرض البحر، في مادتين فقط هما المادة 15 و16 واللذان تخصان سفن تتصادم

<sup>1</sup> - B. CASTEL. THESE .Principe de la liberté des mers ; Toulouse. 1900. p94

<sup>2</sup> - CASTEL .Op.cit P95

<sup>3</sup> - R. RODIERE .Droit maritime. 6<sup>eme</sup> édition 1974.p09



في الموانئ بسبب الرياح، وتستوجب تعويضا متساويا عندما يكون الخطأ غير واضح المعالم، وسبب أضرارها بالبضاعة والسفن.<sup>1</sup>

وبعدها نصل إلى القرن الخامس عشر، هنالك الأعراف البحرية لأمستردام Coutumes d'Amsterdam، فنجد بعض الأحكام المرتبطة بالموضوع ذات صبغة محلية وأوامر رسمية بحرية مرتبطة بمدن تجارية لبحر البلطيق، وتظم صورتان للتصادم البحري: الأول خاص بعرض البحر، والثاني ذلك الذي يحدث في الموانئ،<sup>2</sup> أما ما تسمى قنصلية البحر فلم تتحدث ولم تأتي بقواعد خاصة أو بإشارة عن التصادم البحري.

ويتضح أنه على مراحل متباعدة زمنيا، تم تداول مبادئ تتبنى مسائل ليست مرتبطة بالقانون البحري وخصوصيته، إلا أنها كانت مبادئ مهدت إلى ضرورة إيجاد نظام خاص بالقانون البحري، بعيد عن أحكام القواعد العامة وقريبة من المسائل الخاصة بها.

ولكي نصل إلى نظام بحري خاص بالتصادم، يجب أن ننتظر إلى غاية عهد لويس السادس عشر 16 والأمر الخاص بالبحرية، المسمى œuvre de Colbert عن وزير الملك، و الذي يعتبر من بين أهم الأوامر في الشريعة البحرية والتي تنظم الدخول والخروج من الموانئ، وكذلك طريقة تسير الخطوط البحرية في الحالات التي تلتقي فيها السفن لكي تتفادى بعضها، ويتابع الأمر فيما تعلق بالسفن عندما تنتظر الدخول لميناء صعب الحركة فيه، فهنا السفينة الأبعد تنتظر لتترك المجال للسفينة الأقرب،<sup>3</sup> وإذا تصادمتا فالتعويض يقدمه الثاني الذي كان بعيدا عن الممر، إلا إذا أثبت أن الخطأ لم يكن منه، كذلك عندما تخرج سفينة على الثانية أن تقوم بحراسة الممر إلى غاية خروج الأولى.

ويرى كاستيل castel في حديث عن الأمر 1681 فيقول: " أن الأمر الأخير يصف وينعت بالتصادم، كل ارتطام مع أي شيء كان صغيرا مرمي أو حطام".<sup>4</sup> ومن خلال هذا يتضح بداية التفرقة الأولى لمعاني التصادم البحري والتي لم يتم فيها بعد التوصل بعد إلى بحث توحيد معنى التصادم البحري في تلك المرحلة.

إن الأمر 1681 نظم المسألة من خلال نصين قصيرين من الكتاب الثالث، التاسع بعنوان "الخسائر" « les avaries » وفي المادتين الـ 10 و 11، ففي النص الأول خصص لنظرية

<sup>1</sup> - يشرح الفقيه RIPERT هذه الطريقة في التعويض العادل بالتساوي، من مبدأ التضامن الذي كان سائدا آنذاك في كثير من تنظيمات العصر الوسيط.

<sup>2</sup> - CASTEL. Le principe, Op.cit. P97

<sup>3</sup> - Ibid.p99

<sup>4</sup> - Une des significations : En dit: aborde un bâtiment, c'est-à-dire ; dirige un navire sur une embarcation de façon a toucher un autre sans le heurter.

التصادم بدون خطأ وتعتبر القاعدة، والثاني الخاص بالتصادم بسبب الخطأ وهي الاستثناء، وهذا على عكس الأحوال في أيامنا المعاصرة.<sup>1</sup> وإن اختلاف النقاط والمفاهيم السابقة تفسر دائماً بسبب التقنية الملاحية.

ومن الجانب التقني أيضاً المصادمات البحرية حتمية لا مفر منها، ولذلك كانت القوة القاهرة هي القاعدة، والتصادم بسبب الخطأ هو استثناء، مع العلم أنه لكي يتم تعويض الأضرار الناتجة عن التصادم البحري، تم تبني ثلاثة حلول للتعويض بدون إثبات الخطأ من الضحية وهي خاصة في الغالب بالقوة القاهرة والتصادم المشكوك فيه:

1. كل طرف (مالك أو مجهز) يتحمل نتائج أضراره.
2. يحتمل فيه قيام الطرفين بالاحتكاك بصورة مشتركة، والذي يستوجب معه تكبد الأضرار بالتساوي.
3. الحل الثالث: يحتمل أن الاحتكاك أو الارتطام جاء من الطرفين، ولكن التعويض على أساس "قيمة كل سفينة".

وبخصوص الأمر 1681 تبني الحل الثاني مع إضافة حالة خاصة بحماية السفن أو البواخر صغيرة الحجم، مع ترك النسبة الكبيرة للسفن القوية لتحمل عبئ الأضرار<sup>2</sup>، وهذا على أساس أن السفن القوية جداً لا تتعرض لأضرار في غالب الأحيان، وتعتبر هذه القاعدة من القواعد التي بقيت سارية المفعول، والتي يستوجب إذا كان هناك حادث عرضي، واحتكاك بصورة يصعب فيها تحديد الفاعل، فإن كل من السفينتين تتحمل الضرر بالتساوي.<sup>3</sup>

ويتضح من خلال ما سبق أن القانون الروماني تبنى القواعد العامة للتصادم، إلا أنها أحكام لا تنفرد بتطبيق أو تشريع خاص، وإنما ضمنها تحت سائر الخسائر المشتركة، وأما القانون الفرنسي في المادتين: 10 و 11 من الأمر 1681، والتي تم تعديلها من خلال المادة 407 والتي تنص:

" في حالة تصادم سفينتين وكان التصادم عرضياً جبر الضرر يكون على السفن المتضررة منه، إن هذه القاعدة لا تعطي الحق في التعويض، وإنما جبر الضرر فقط.

<sup>1</sup> - LE CLERE. Op.cit. p 12

<sup>2</sup> - Ibid. p 13

<sup>3</sup> - وتعتبر هذه القاعدة أي قاعدة التساوي المأخوذة من القانون الروماني ليست من الأحكام الخاصة بالتصادم البحري لانطوائها تحت عنوان الخسائر المشتركة.

والفقرة الثانية التي تقابل المادة 11 من الأمر تنص: "إذا كان التصادم قام به أحد الربابنة، فإن الأضرار تعوض من الطرف الذي سببها"<sup>1</sup> وتعتبر هذه القاعدة من الأحكام العامة، لكن ونحن في مجال القانون البحري، نشعر بضرورة الخروج عن القانون العام، لذلك رأى فقهاء القانون التجاري بضرورة تعديله، وكانوا يسعون لإثبات حالة عدى ما جاء به كولبير Colbert، وهو ما يتعلق بحالة الشك Douce فوضعوا بذلك الفقرة الثالثة<sup>2</sup>:

" إذا كان التصادم والأضرار ناتجة عن تصادم مشتبه فيه، الأضرار يتم تعويضها بصورة مشتركة، وذلك بصورة متساوية بين السفن التي تسببت وتضررت منه"

ويضيف ألفرد Alfred: " إن المسألة تصعب بصورة واضحة على القضاء ليحكم في هذه الحالات، وذلك خصيصا إذا كانت المصادمات واقعة في عرض البحر، وما يدفع القاضي وبكل سهولة اللجوء إلى الحالة الثالثة التصادم المشكوك فيه أو المشتبه فيه"<sup>3</sup>

وأخذ بهذه التفرقة Emerigon: "هناك ثلاثة صور للتصادم البحري، التصادم الذي يحدث بسبب القوة القاهرة، والذي يحدث لخطئ شخص معين، والتصادم الذي يجهل فاعله، وتعتبر هذه التفرقة مهمة، ولا يمكن تجاهلها.<sup>4</sup> وإلى غاية القانون التجاري الفرنسي لسنة 1807م، التفرقة في صور التصادم البحري كانت في صورته الثلاثة، إلا أنه ورغم ذلك ظلت المسألة وبصورة واضحة، هي تحديد النظام التعويضي الذي أصبح مزدوجا ( لدينا نظامين تعويضيين مختلفين إما على أساس التعويض الكامل وهو النظام التقليدي في القانون العام، وإما على أساس جسامة الأخطاء).

ومما يعني أن النظام التقليدي للتعويض الكامل لم يعد الشكل الأساسي لجبر الأضرار، وهذا ما يفتح المجال للأطراف والقضاء في السعي إلى الطعن والإثبات... الخ، والبحث في عناصر الضرر من أجل تقدير التعويض.

### العصر الحديث:

في بداية القرن التاسع عشر أحكام التصادم البحري بدأت تأخذ صورتها الفيزيومية التي على أيامنا وعندما تطورت المنشآت البحرية، وكذا باتخاذ التدابير القانونية التي من شأنها الحد من المصادمات البحرية.

<sup>1</sup> -ARTICLE N°11 « Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé »

<sup>2</sup> - ALFRED DE COURCY, question de droit maritime, libraires du conseil d'état. 1877 p 188

<sup>3</sup> - ALFRED, Op.cit, p188

<sup>4</sup> - ALFRED, Ibid, p 188

وفي ما يخص الوقاية من المصادمات البحرية وفي 1848م، أبرمت فرنسا وانجلترا اتفاقا يحتم على ربابنة السفن استعمال الإضاءة أثناء الليل أغفل السفن الشراعية، ثم تم استدراك ذلك ثانية في سنة 1867 فتم الإعلان عن النظام العام للبحرية. وفي سنة 1874 اقترح مجلس القيادة المركزية البحرية، تعديل الأوامر البحرية الوطنية، لأنه رأى أن الطريقة الأكثر أمانا لحفظ ومنع المصادمات البحرية، هو تبني القواعد الوطنية للإنارة، والتي تم المصادقة عليها من طرف الدول المؤسسة في 4 نوفمبر 1879 من طرف كل من بلجيكا، البرتغال، إيطاليا، ألمانيا، والذي تم تعديله وميلاد نظام عام في 1884.<sup>1</sup>

وأما بخصوص المنع، هناك قانون في 10 مارس 1891 الفرنسي، حول الحوادث والمصادمات في البحر، يعاقب جزائيا مخالفة قواعد الإنارة الليلية، والإشارات الخاصة بالضباب والخطوط المتبعة، وهذا القانون يلزم الربان الذي يدخل في التصادم أن يقدم المساعدة للسفينة الأخرى.<sup>2</sup> وقد ألغي قانون 1891، إلا أن نصوصه نقلت وشدت في التقنين الجنائي والتأديبي الصادرين في بداية القرن العشرين في 17 ديسمبر 1926، أضاف على ما سبق أنه على الربان أن يخطر السفينة الأخرى باسم السفينة، ومينائها الأصلي ووجهة قدمها، وقد ورد هذا الالتزام في المادة 08 من معاهدة بروكسل لسنة 1910.

**وأما في بداية القرن العشرين** فالتشريعات الدولية، أو النظريات الفقهية القانونية للدول البحرية، كانت بصورة ما تتشابه وتتجه نحو إنشاء معاهدة دولية، تعمل إلى الوصول إلى اتفاق أساسي، للتعويض المدني الناتج عن تصادم بحري، والذي يتم بتناغم مع النظام الوقائي، هذا الاجتماع قاد إلى إنشاء معاهدة بروكسل لـ 23 سبتمبر 1910، والتي سجلت نقطة مهمة في توحيد القانون البحري، والتي تعتبر القانون الدولي للتصادم البحري.<sup>3</sup>

ونتحدث هنا عن اتفاقية دولية بحثة لأنها لا تتضمن أية قاعدة أوضاع تقنية وتستجيب للمشاكل التقنية، كالتى هي عليه المعاهدة الثانية والمتعلقة بالإخطار عن المصادمات في البحر، وهي عبارة عن نظام أمني للملاحة الدولية، ولكن العناوين والتسميات لا تتوافق مع مضامين هاتين المعاهدتين، إذ لا علاقة للأولى بالأخرى إلا في جانب ضيق هو تحديد المخطأ.

ومن بين التشريعات الوطنية التي تعتبر الأكثر مشاركة في إنشاء القانون البحري وأحكام التصادم البحري التقنية والقانونية بصفة خاصة القانون الفرنسي، والذي يعتبر وحده

1 - CASTEL. Op.cit .p 103, et le Projet de règlement international des conflits de lois en matière d'abordages maritimes, JUSTITIA ET PACE, I.D.I (Rapporteur : M. Charles Lyon-Caen) 4 septembre 1888

2 -LE CLERE .Op.cit p 15, et الحوادث حسني الحوادث

3 - ibid. p16

ترسنة يمكن للقضاء في أية دولة الاعتماد عليه، ودون الحاجة للجوء إلى قوانين الدول الأجنبية، بل ويعتبر القانون الفرنسي من المصادر المهمة للكثير من الدول الحديثة، ممثلا في النصوص التشريعية الوطنية إلى جانب معاهدة بروكسل 1910 ومعاهدتي بروكسل 1252 للاختصاصين المدني والجزائي<sup>1</sup>.

وبين المرسوم رقم 65-68 الصادر في 19 جانفي 1968 في المادة الأولى منه والقانون الفرنسي الجديد رقم 67-545<sup>2</sup>، لم يعدل أساس القواعد القائمة ولا حتى النصوص بل ضلت منقولة بصورتها السابقة، ولأنه أخذ بالاعتبار التنظيم الدولي، وكان هذا ضروريا لأن التصادم يهيم سفنا كثيرة ترفع أعلاما مختلفة فضلا عن أن من يصيبه ضرر نتيجة تصادم بحري، سيضطر إلى رفع دعواه أمام قضاء السفينة الصادمة ما دام يضمن له حقوقه.

يعتبر هذا الاختصاص من الحلول التي لاقت إقبال غالبية الدول، خاصة إذا ارتبط قبولها باتفاقية دولية تضمن بذلك وتبني حقوقها ولو بصورة نسبية، المهم أنها لا تتبعد كثيرا حيادا لجهة معينة بل تبني حولا ترضي غالبية الأطراف.

### بالنسبة للتشريع البحري الجزائري:

عرفت الجزائر مثل غيرها من الدول المستعمرة فيما يخص علاقاتها الدولية تبعية ووصاية فرنسية مباشرة، فقد تبنت الجزائر ولبست كل الحلل التشريعية الفرنسية، وتركت آثارها رغم الرحيل، ويتضح ذلك من خلال النظرة ولو المقتضبة فيما يلي:

### مرحلة الاستعمار:

إن المرحلة الاستعمارية الفرنسية الطويلة منذ 1830 كانت ذات أثر بالغ الأهمية والذي تشبعت من خلالها الجزائر بإرث من القوانين الفرنسية، والتي طبقت في الكثير من الفروع القانونية الوطنية تعترف بالتشريع الفرنسي كمصدر لها، وحتى على المستوى الدولي.

و على صعيد القانون البحري، فقد كان التشريع التجاري الفرنسي ساريا على المقاطعة الفرنسية الجزائرية آنذاك، الذي طبق على الموانئ الجزائرية الكبرى وكل من يشتغل بالتجارة

1- \* مرسوم 12 مارس 1913 الذي تم بموجبه اعتماد معاهدة بروكسل 1910.

\* قانون 15 جويلية 1915 الذي يعتبر قواعد قانونية مطابقة لأحكام معاهدة بروكسل 1910.

\* قانون 05 جويلية 1930 المتعلق بالتصادم البحري ليوأخر الملاحة الداخلية.

\* القانون الجديد 67-545 لـ جويلية 1967 المتعلق بحوادث البحر، تضمن هذا القانون في الفصل الأول المتضمن التصادم البحري والمكون من 08 مواد وهي مطابقة لنص المادة 407 المعدلة وفق أحكام معاهدة بروكسل و المتضمنة 08 فقرات.

<sup>2</sup> - أنظر الصفحة السابقة الهامش رقم 3

"جزائريين وفرنسيين كانوا" والتشريع التجاري الفرنسي تم تطبيقه في الجزائر كباقي القوانين الأخرى،<sup>1</sup> وبصورة ضمنية نشير فيها إلى أحكام التصادم البحري من خلال نص المادة 407 من قانون 15 جويلية 1915، وبصورة تبعية تم تطبيق هذا القانون الأخير على المستعمرات من خلال المرسوم الصادر في 18 جويلية 1916، ومن بينها الجزائر.<sup>2</sup>

### بعد الاستقلال:

وبالنظر إلى تاريخ قوانين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، في 31 ديسمبر 1962 ارتبطت بصدور أول قانون يسمح للعمل بالقوانين السارية قبل الاستقلال، وجاء باستثناء صريح " إلا ما يتعارض مع السيادة الوطنية، وكذا ما لم يكن مستلهما من أفكار استعمارية وعنصرية.<sup>3</sup>

وهذا القانون رقم: 62-157 والمؤرخ في 31 ديسمبر 1962 قد سمح بالعمل بالقانون التجاري الفرنسي، وكذلك تطبيق الأمر الصادر في 15 جويلية 1915، والذي سمح للمشروع الفرنسي أن يستنسخ روح معاهدة بروكسل للتصادم البحري 1910، في التشريع الفرنسي حتى يجعله منسجما معها ومع نصوصها، من خلال نص المادة 407 أو من خلال مواد قانون 1967. وأما بشأن التصديق، فقد أعادت الجزائر التصديق على أغلب المعاهدات الدولية، حتى التي قد يعتبر أنه قد صادقت عليها فرنسا في السابق، ذلك لأن مسألة التصديق هي مسألة تتعلق بالسيادة.

ويرى الأستاذ أحمد حسني في نفس المسألة: " لقد حرصت الدول التي استقلت حديثا، على إعلان تصديقها على المعاهدة رغم عدم لزوم ذلك لأن المصادقة قامت بها الدول المستعمرة"<sup>4</sup>، وقد كان رأيه هذا باعتبار أن ذلك يؤدي الغرض فلا داعي لإعادة التصديق.

إلا أن المسألة ليست على إطلاقها، ولو كما جاء به الأستاذ أحمد حسني، باعتبار أنه: أية معاهدة ولو تم المصادقة عليها من الدولة المستعمرة مهما كانت أبعادها، قد تتعارض مع أهداف الدولة المستقلة، والتي قد تنهج نظاما خلاف الدولة المستعمرة، ولذلك أغلب الدول المستقلة تسعى إلى بناء تشريعها بنفسها و تعيد الفحص فيه.

<sup>1</sup> - وهذا باستثناء ما تعلق بما يعرف بقانون الأهالي.

<sup>2</sup> - LE CLERE. Op.cit, p 26

<sup>3</sup> - NEFFOUS MOhamed Mankour, DSSE , dirigé par C.Scapal. « Le nouveaux code maritime algérien » univ.aix Marseille 1999/2000 p2.

<sup>4</sup> - أحمد حسني، المرجع السابق ص 14

وذلك أن الفحص بصفة خاصة، في الدول ذات الأنظمة البرلمانية الحديثة ذو الأهمية، والتي يشترك فيها هذا الأخير في إبرام المعاهدة تماثيا مع ما يقضي به الدستور، ولما كان إبرام المعاهدة عملا من أعمال السيادة، فقد اتجه القانون الدولي إلى إحالة المسألة على القانون الداخلي.<sup>1</sup>

ويعطي الدستور القانون الأساسي للدولة الحرية والصلاحيات لتنظيم الإجراءات للسلطات المختصة أو المفوضة لوحدها بحيث لا تكون المعاهدة ملزمة بالنسبة للدولة إلا بعد إتمام الإجراءات المنصوص عليها في القانون الداخلي.

وإذا فالمسألة في الأخير هي مسألة التزام مع العلم أن الجزائر لم تصادق على معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد أحكام التصادم البحري، رغم أنها قد ضمنت القانون البحري المعدل بالقانون 05/98 أحكامها، إلا أن هذا التصرف يمكن أن يفسر من وجهين:

فالوجه الأول: هو أن مطابقة وتبني أحكام المعاهدة لا يتعارض مع المعاهدة نفسها هذا من جهة، ولا مع القانون الأساسي الوطني (الدستور)، الذي يشترط في النصوص والمواد أن لا تتعارض مع السيادة الوطنية من جهة أخرى.

وأما الوجه الثاني: هو أن الدولة التي لم تصادق على المعاهدة، لها أن تتبنى بكل حرية أحكام المعاهدة على المستوى الداخلي إلا أنها لا تعتبر ملتزمة بها، ما لم تصرح ذلك بالتصديق.<sup>2</sup> والتفسير التالي لهذا الوجه الثاني، هو أن المعاهدة تطبق على جميع أصحاب الشأن من مالكين ومجهزين، والأشخاص الذين يكونون على ظهر السفن، والذين يكونون تابعين لدول تعاقدت على تطبيق المعاهدة بينها،<sup>3</sup> أما أصحاب الشأن التابعين لدول الغير متعاقدة فتطبيقها للمعاهدة معلق على شرط التبادل أو المعاملة بالمثل، إلا أنه يمكن استدراك أمر خاص بأول قانون في الجزائر والذي سمح بالإبقاء على كافة القوانين الموروثة عن المرحلة الاستعمارية بما فيها المعاهدات.

ويمكن القول أن الجزائر استفادت تشريعا كثيرا من القانون البحري الفرنسي، وتجسد ذلك في العديد من الأحكام، والتي تعتبر من أقدم الأحكام التي طبقت في مجال التصادم البحري في منازعات كانت الجزائر طرفا فيها، وفي أحكام توحد من خلالها معنى التصادم البحري،

<sup>1</sup> - عبد القادر شربال، القانون الدولي الإتفاقي في النظام الجزائري، مجلة مجلس الدولة العدد 3 سنة 2003 .

<sup>2</sup> - المادة 168 : إذا ارتأى المجلس الدستوري عدم دستورية معاهدة أو اتفاق، أو اتفاقية، فلا يتم التصديق عليها.

<sup>3</sup> - المادة 12 المعاهدة بروكسل 1910 : "تطبق أحكام المعاهدة الحالية على جميع أصحاب الشأن.... السفن المختصة تابعة لبلاد الجهات العليا المتعاقدة"

ففي حكم صدر في 13 مارس 1935 عن محكمة الجزائر، اعتبرت فيه هذه الأخيرة اصطدام سفينة بجسم ميت كما أسمته *more* ليس اصطدام بحري، وفي حكم ثان صادر عن محكمة وهران في 9 نوفمبر 1931 الذي يعتبر فيه كل "عائمة" *engin* "لها أجهزة خاصة بها وتستطيع أن تبحر، تخرج كل يوم بوسائلها الخاصة، ولها طاقم وعقد فرنسي هي سفينة".<sup>1</sup>

ولكن الجزائر بعد الاستقلال، ومنذ صدور الأمر 29/73 المؤرخ في: 1973/06/05 الذي يوجب أن تكون القوانين جزائرية التشريع، ويلغي العمل بالقانون الفرنسي، فالمشرع الجزائري تأخر وانتظر إلى غاية 1976، وصدور الأمر 80/76 المؤرخ في: 1976/10/23، والذي قسم إلى الكتاب الأول بعنوان: الملاحة البحرية، الكتاب الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة، أما الكتاب الثالث: الاستغلال المينائي تم إضافته بموجب القانون 98/05 المعدل والمتمم للأمر السابق بتاريخ: 1998/06/25 المتضمن القانون البحري.

ولقد إعتبر المشرع الجزائري أحكام القانون البحري كفرع مستقل عن القانون التجاري عكس القانون التجاري الفرنسي، وجعل أحكام التصادم البحري في الفصل الرابع من الكتاب الأول، وتحت عنوان "الحوادث البحرية" ذلك في المواد من 273 إلى 298 قانون بحري جزائري.

وليعود المشرع من جديد ويتكلم عن سريان الأمر 80/76 في المادة 887 "يسري مفعول هذا الأمر ابتداء من تاريخ 25 جمادى الثانية عام 1395 الموافق 5 يوليو 1975، وينشر في الجريدة الرسمية بالجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية " وفي الجريدة الرسمية رقم 29 لسنة 1977. والسؤال الذي يطرح نفسه، هو أنه قبل 1973 إلى غاية 1976 وحتى 1976 كيف سيرت الدولة الأمور؟

وإنها مسألة غير عرضية أن يصدر قانون في سنة، و يتم نص العمل به في سنة سابقة، وينشر للعمل والعمل به في سنة متأخرة، لا بد من مبررات؟

وتعتبر التحولات الاقتصادية الجديدة للاقتصاد العالمي، والتراكمات التي كانت على النظام السياسي والاقتصادي... الخ القديم، والضغط الدولية أملت على الدولة منذ الثمانينات وبداية التسعينات إلى تبني مضمون وآليات الاقتصاد الرأسمالي وهذا الاقتصاد الذي يحتم على القائمين على الشؤون الاقتصادية الجزائرية إلى إسقاط بعض المفاهيم التي كانت سائدة كالاحتكار الدولة للأنشطة البحرية ومن ذلك إسقاط المادة 17 من القانون الدستوري، وتوجب

<sup>1</sup> - كلا الحكمين منقولين عن LE CLERE الهامش 17 ص 45 و الهامش رقم 23 ص 46.



عليهم إصدار نصوص تكميلية تتماشى و المرحلة الراهنة، فالأمر: 80/76 كان يجب أن يتجاوب، والدخول في القانون الجديد الخاص بخصوصة الاقتصاد الجزائري، على أن كل المؤسسات التي تسيروها أو التي تملكها الدولة خاضعة للقانون التجاري.<sup>1</sup> وانتظرنا ثانية كثيرا، حتى نرى الأحكام والنصوص التكميلية للمرحلة الانتقالية الأخيرة، وذلك بصور القانون رقم: 05/98.<sup>2</sup>

والتفسير الذي يظهر للأذهان أنها فترة فراغ قانوني، تفتح الباب لتأويلات كثيرة، والتساؤل عن سبب غياب السلطة التشريعية أو إغفالها لهذه الفترة ؟

### التشريعات البحرية العربية

من خلال اللوحة المقتضية عن التشريع البحري الجزائري، يتضح أنه تجاوب كغيره من القوانين الوطنية، رغم التأخر الملحوظ في مقابل غالبية التشريعات العربية، والتي تعتبر أقدم منه ويمكن القول أن غالبية الدول العربية<sup>3</sup> و الغربية، قد تبنت في آخر المطاف معاهدتي بروكسل سواء لسنة 1910 أو لسنة 1952.

ومما لا شك فيه أن توحيد القواعد المتعلقة بالتصادم البحري، ضرورة تقتضيها وقوع المصادمات بين السفن في البحر، ترفه أعلاما مختلفة<sup>4</sup> مما يؤدي إلى قيام التنازع، فقد يجد أحد المجهزين نفسه مسؤولا بموجب تشريع أجنبي لا يعلم شيئا عنه، وأنه بالتالي خاضع لنظام مسؤولية مختلف عن نظامه، في حين أنه أدار مشروعه أخذا في الاعتبار تشريعه الوطني.

ولهذا فمسألة التوحيد هذه ذات أبعاد وأهمية، بدرجة أن توحيد القوانين الوطنية ضرورة في مثل هذه المسائل، ذات العلاقات الأجنبية، والمرتبطة بالتجارة البحرية التي يفترض أن أساسها بالائتمان.

<sup>1</sup> - BOUKHATMI .F.les nouvelles dispositions de loi 98/05 portons code maritime algérien. Revu de D.M.F.

<sup>2</sup> - المؤرخ في: 1998/06/25 المعدل والمتمم للقانون البحري، والذي نشر في الجريدة الرسمية رقم: 47 لسنة 1998.

<sup>3</sup> - في مصر كانت أقدم التشريعات العربية، من خلال المجموعة البحرية لسنة 1883، والمعدلة بالقانون البحري الجديد لسنة 1990.

في تونس القانون البحري التونسي لسنة 1962 رغم أنها استقلت في فترة واحدة مع الجزائر. وفي ليبيا القانون البحري الليبي لسنة 1953. وفي الإمارات العربية المتحدة، القانون التجاري والبحري لسنة 1981. وفي سوريا قانون التجارة البحرية لسنة 1950. وفي لبنان قانون التجارة البحرية لسنة 1950. وفي الكويت والأردن قانون التجارة البحرية لسنتي 1980 و 1972 على التوالي.

<sup>4</sup> - حسني. الحوادث المرجع السابق ص 13.

### التوحيد في أحكام القانون البحري

يتسم القانون البحري بالدولية، إذ العلاقات البحرية تتم في الغالب بين دول مختلفة، والتشريعات الداخلية، تختلف من دولة إلى أخرى بما قد يؤدي إلى تنازعها، وذلك خصوصاً فيما تتضمنه قواعد الإسناد التي تحكم مشكلة تنازع القوانين، وتهتم أطراف العلاقة البحرية معرفة الأحكام التي سوف تطبق على تلك العلاقة.<sup>1</sup>

وكذلك الأمر بالنسبة إلى تنازع الاختصاص القضائي الدولي، فيهتم أطراف العلاقة البحرية بمعرفة المحكمة والقواعد الإجرائية التي تضمن حقوقهم، إلا أنه مع استقرار أحكام القانون المقارن، وبعض الاتفاقيات الدولية، وأحكام القضاء الوطني، يمكن القول بوجود بعض هذه القواعد العامة التي تحكم الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم، في المسائل المدنية والتجارية بالذات.<sup>2</sup>

وكما أن التوحيد الحاصل في مسائل الاختصاص القضائي قليل، وقليلة هي النظريات، ولكن هذا ليس بالسهل ولا بالعسير أن توجد الحل، ولذلك يرى غالبية الفقه الحديث إلى أن القانون البحري، هو الوحيد الأقدر على توحيد الأحكام الموضوعية- القانون البحري بحق- أكثر القوانين حاجة وقابلية لتوحيد أحكامه، وأكثرها قابلية لأن الدولية فيه أو التدويل ظاهرة، إذ كل رسالة بحرية لا بد أن تضم حولها تجهيز وشاحنين، ومؤنين ومقاولين، وذووا حقوق تابعين لدولة واحدة.<sup>3</sup>

### أصل أحكام التصادم البحري الموحدة

إن من الوسائل المهمة حالياً لتوحيد القانون البحري المعاهدات الدولية، وأن إبرام مثل هذه المعاهدات يعني وضع قواعد تسري على المسائل ذات الصبغة الدولية، والتي يتوقف تطبيقها على موافقة ذوي الشأن، كما أنها تسري ولو وجدت قواعد قانونية داخلية معارضة<sup>4</sup>، على أنه لا تكون للمعاهدات الدولية قوتها الملزمة، إلا بين الدول المتعاقدة أي التي صدقت عليها أو انضمت إليها.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، القانون البحري. منشأة المعارف الإسكندرية. ط2 سنة 2000 ص 22.

<sup>2</sup> - ممدوح عبد الكريم عرموش. القانون الدولي (الأردني والمقارن) ج1 مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع 1998 ص 250.

<sup>3</sup> - كمال حمدي. القانون البحري. المرجع السابق هامش 1 ص 22.

<sup>4</sup> - كمال حمدي- نفس المرجع ص 23.

ولقد لعبت القواعد الموضوعية وتطورها دورا مهما لظهور أحكام التوحيد في مسألة التصادم البحري، حث يعلل الدكتور هشام خالد عن الأهمية للبحث عن قواعد لحل مشاكل التنازع في معرض مناقشته لأحدى الرسائل التي بحث في الموضوع :

" إن موضوع هذه الرسالة في غاية الأهمية حيث تناقش مشكلة منهجية في القانون الدولي الخاص، هي مشكلة القواعد المادية أو القواعد الموضوعية، فالاتجاهات التقليدية في فقه القانون الدولي الخاص، تذهب إلى وجوب حل التنازع عن طريق قاعدة الإسناد، وأما الاتجاهات الحديثة في الفقه ترى إمكان حسم التنازع الخاص الدولي، من خلال عدة طرق إحداها القواعد الموضوعية<sup>1</sup>.

وحيث سواء كانت هذه القواعد الموضوعية نتيجة للقواعد العرفية، أو العادات والتقاليد، أو أنتجت التشريعات الوطنية أو التحكيم، إلا أنه ما يهم في هذه الدراسة هو الطريقة الثالثة، وهي المعاهدات الدولية.

فالمعاهدات الدولية وإن كانت تقضي على التنازع بين القوانين، إلا أنها تؤدي إلى وجود ازدواج تشريعي<sup>2</sup> للقانون الوطني ثم المعاهدة إذا ما توافرت شروطها، عادة ما تكون الأحكام الموحدة (الموضوعية) للمعاهدة الدولية محل نقد، وحتى في الصياغة التي تصحبها، تبعا للنظريات السائدة في كل دولة، ونلمس ذلك بين النظام اللاتيني، والنظام الأنجلوأمريكي<sup>3</sup>.

وإن النقد الذي يوجه إلى المعاهدات الدولية، كالمعاهدتين الدوليتين لتوحيد أحكام التصادم البحري لسنة 1910، و لسنة 1952 والخاصة بتوحيد أحكام الاختصاص المدني للتصادم البحري أيضا يتوقع دائما، ورغم ذلك فالقول السديد أن التوحيد كباقي الحلول يتلقى الانتقاد.

ولقد أسهمت اللجنة البحرية الدولية (C .M.I) Comité Maritime International التي تأسست عام 1897، في وضع العديد من المعاهدات الدولية في مؤتمرات عقدت في بروكسل، كانت من بينها المعاهدات الثلاثة للتصادم البحري الخاصة بتوحيد الأحكام لسنة 1910، وتلك الخاصتان بتوحيد أحكام الاختصاص المدني والاختصاص الجزائي لسنة 1952،

<sup>1</sup> - هشام خالد. القواعد الدولية وخضوعها للقواعد الموضوعية. دار الفكر الجامعي، الإسكندرية. ط 2001 ص 3.

<sup>2</sup> - كمال. المرجع نفسه ص 23.

<sup>3</sup> - كمال. نفسه ص 24.

وبالإضافة إلى غيرها من المعاهدات الدولية الموحدة التي جسدت حقيقة مكانة القواعد الموضوعية كمنهجية جديدة في القانون الدولي الخاص.<sup>1</sup>

وما يمكن قوله أن مسألة التصادم البحري بهذا التطور الذي عرفته أحكامه، والذي ما قد يطرأ عليها من تغيير، تجسد في إيجاد حلول لمسائل التنازع في بعض جوانبه، من خلال أحكام موضوعية اتفقت عليها غالبية الدول، هي مجموعة القواعد الموضوعية أو المادية، ذات المضمون الدولي أو العالمي الموجودة أصلاً، أو المعدة خصيصاً لتعطي حلاً مباشراً ينهي النزاع، أو يتفاداه في علاقة خاصة ذات طابع دولي.<sup>2</sup>

وأيضاً فإن أصل التوحيد أو أصل الأحكام الموحدة للتصادم البحري، هو التطور التاريخي الذي عرفه تطور القواعد الموضوعية، وباختصار جاءت كرد فعل لعجز منهج التنازع، في حل المشاكل وما يشوب المنهج من قصور وجمود، وتعقيد يقود إلى نتائج متضاربة، وتبتعد عن أهداف القانون الدولي الخاص المعاصر، وقد كان تنازع القوانين وتعدد المناهج في فض المنازعات الخاصة ذات الطابع الدولي، يسير في صالح منهج القواعد الموضوعية التي تمنح المتعاملين العلم المسبق والواضح للقواعد التي تحكم علاقتهم ويكفل الاحترام لها.<sup>3</sup>

ومهما كانت المصادر التي أوجدت القواعد الموضوعية الخاصة بالتصادم البحري، وعموماً كانت الأعراف الدولية، أو التشريعات الداخلية، أو القضاء والفقه، أو المعاهدات الدولية أو التحكيم، إلا أنه ما من الأهمية بالموضوع أو الدراسة يجب ذكره أن القانون البحري نشأ عرفياً، فالإتجاه الحديث نحو توحيد الأحكام المتعلقة بالقانون البحري، يتضمن عودة إلى الطابع الأصيل الذي نشأ به هذا القانون في البداية، حيث كان يتكون من قواعد عرفية عالمية تسري دون اختلاف كبير في البحار.

وهو وضع ظل سائداً إلى أن ظهرت منذ القرن السابع عشر موجة التدوين والتقنين، التي ألفت على هذا النوع من فروع القانون "صبغة إقليمية تختلف من دولة إلى أخرى، وفق نظامها

<sup>1</sup> - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد المساعدة والإنقاذ الموقعة في 1910/09/23 وعدلت في 1967.

\* معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الشحن الموقعة في 1924/08/25 وعدلت في 1968/02/23 (قواعد فيزيبي) والمعلنة ببيرونكول 1979/12/31.

\* معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات البحرية الموقعة 1926/04/10 وحلت محلها معاهدة في 1967، ثم اتفاقية جنيف 1993.

\* معاهدة بروكسل الخاصة بسفن الحكومات الموقعة في 1926/04/10.

\* معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن في 1952/05/10.

2- هشام خالد. المرجع السابق ص 09.

3- خالد. المرجع السابق ص 05.

الداخلي الخاص، ولمدى ما أدخلته في القواعد البحرية العرفية من تعديلات تتفق و المصلحة الوطنية، والنظام العام الداخلي<sup>1</sup>.

ولعل ما أعيب على النزعة الإقليمية أنها أبرزت الانغلاق على الغير مما أدى إلى اختلاف القوانين الوطنية، وفتح المجال للتنازع بين أطراف الدول المتعددة، وأشخاص مختلفو الجنسية، مما يسمح لتلك الأشخاص للسعي للعودة إلى الطابع الأصيل للقانون البحري، بما يتسم من صبغة عالمية موحدة، وهي الحاجة إلى توحيد أحكام موضوعية للقانون البحري.

---

1- هشام علي صادق. تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية. دار الدار الفكر جامعي، الإسكندرية ط 2002 ص 2.

## قواعد منع التصادم في البحار

### Application قاعدة ( 1 ) التطبيق

- 1 تطبق هذه القواعد جميع السفن في أعالي البحار و في جميع المياه المتصلة بها الصالحة للملاحة .
- 2 ليس في هذه القواعد ما يتعارض مع سريان قواعد خاصة وضعتها السلطة المختصة لأي دولة لمناطق إستقبال السفن أو الموانئ أو .
- الأنهار أو البحيرات أو الممرات المائية الداخلية المتصلة بأعالي البحار و الصالحة للملاحة ، و يجب أن تتطابق تلك القواعد الخاصة أقرب ما يمكن من هذه القواعد .
- 3 ليس في هذه القواعد ما يتعارض مع أي قواعد خاصة وضعتها حكومة أي دولة فيما يتعلق بأنوار الملاحة أو أنوار الإشارة أو أنوار الإشارة أو الإشارات .
- بالصفارة الإضافية للسفن الحربية و السفن المبحرة في قوافل ، أو فيما يتعلق بأنوار الملاحة أو أنوار الإشارة أو الإشارات بالصفارة
- الإضافية للسفن القائمة بالصيد في مجموعات ، كذلك يجب بقدر الإمكان أن لا تكون هذه الأنوار الخاصة بالملاحة أو أنوار الإشارة أو
- الإشارات بالصفارة الإضافية موضع لبس مع أي نور أو إشارة منصوص عليها في موضع آخر من هذه القواعد .
- 4 يمكن للمنظمة البحرية أن تعتمد نظم فصل حركة المرور لأغراض هذه القواعد .
- 5 في جميع الأحوال التي تقرر فيها الحكومة المختصة بأنه لا يمكن تطبيق أحكام و نصوص أية قاعدة من هذه القواعد تطبيقا تاما على .
- سفينة مبنية لغرض خاص و ذلك فيما يتعلق بعدد أو موقع أو مدى أو أقواس الرؤية للأنوار أو الأشكال الملاحية و كذلك على تنظيم و
- خواص أجهزة الإشارات الصوتية فإنه يجب أن تكون مطابقة أقرب ما يمكن من هذه القواعد بالنسبة لتلك السفينة .

### Responsibility قاعدة ( 2 ) المسؤولية

- 1 ليس في هذه القواعد ما يعفى أية سفينة أو المالك أو الربان أو الطاقم من أي تبعات عن الإهمال في تطبيق هذه القواعد أو من .
- الإهمال في إتخاذ أي إحتياطات تتطلبها الممارسة العادية لرجال البحر أو وفقا للظروف الخاصة بتلك الحالة .
- 2 عند تفسير و تطبيق هذه القواعد يجب الإلتباه إلى جميع أخطار الملاحة و التصادم و إلى أي ظروف خاصة بما في ذلك حدود و قدرات .
- السفن المعنية التي قد تجعل الخروج عن أحكام هذه القواعد ضروريا لتفادي خطر مباشر .

### General Definitions قاعدة ( 3 ) تعاريف عامة

- في القواعد التالية مالم يذكر خلاف ذلك في النص فإنه يقصد به الأتي:
- 1 ( Vessel يقصد بكلمة ) سفينة .
  - تستخدم في النقل المائي .
  - كل سفينة تسير بالآلات 2 ( Power Driven Vessel . يقصد بالإصطلاح ) سفينة آلية .
  - كل سفينة تسير بالشرع حتى و لو كانت مزودة بالآلات محركة طالما لم 3 ( Sailing Vessel يقصد بالإصطلاح ) سفينة شراعية .
  - تستخدمها .
  - أية سفينة تصيد بشباك الجر أو شباك التحويط أو أي جهاز ( Vessel engaged in Fishing )
  - 4 يقصد بالإصطلاح ) سفينة قائمة بالصيد .
  - صيد آخر يحد من قدرتها على المناورة ، و لكن لا يشمل ذلك سنانير الجر أو أي جهاز صيد آخر لا يحد من قدرتها على المناورة .
  - هي أية طائرة مصممة للمناورة على الماء 5 ( Sea Plane . يقصد بكلمة ) طائرة مائية .

أية سفينة بسبب ظروف استثنائية خاصة أصبحت 6 ( Vessel Not Under Command ) يقصد بالإصطلاح ) سفينة ليست تحت السيطرة.

غير قادرة على إخلاء الطريق لسفينة أخرى حسب متطلبات هذه القواعد.  
أية سفينة تقيدت قدرتها 7 ( Vessel Restricted in her Ability to Maneuver ) يقصد بالإصطلاح ) سفينة محدودة القدرة على المناورة.

على المناورة وفقا لمتطلبات هذه القواعد نتيجة لعملها و بذلك تصبح غير قادرة على إخلاء الطريق لسفينة أخرى و تعتبر السفن التالية غير قادرة على المناورة:

- أية سفينة تقوم بوضع أو صيانة أو إنتشال علامات ملاحية أو كابلات أو خطوط أنابيب تحت الماء.
  - أية سفينة تقوم بالتعميق أو أعمال المساحة أو عمليات تحت الماء.
  - أية سفينة قائمة بأعمال التموين أو نقل أفراد أو مؤن أو بضائع أثناء السير.
  - أية سفينة قائمة بإقلاع أو إستعادة طائرة.
  - أية سفينة تقوم بكسح الألغام.
  - أية سفينة تقوم بعملية قطر تقييد بشدة قدرات السفينة القاطرة على الخروج عن خط سيرها.
- أية سفينة آلية محدودة القدرة إلى أقصى حد في 8 ( Vessel Constrained by her Draft ) يقصد بالإصطلاح ) سفينة مقيدة بغاطسها.

الخروج عن خط سيرها المرسوم نتيجة لعمق المياه المتاح أسفل قاع السفينة.  
هي أية سفينة ليست مستقبلة على المخطاف أو مربوطة إلى الشاطئ أو جانحة ( Under Way ) .  
9 يقصد بكلمة ( مبحرة).

السفينة هو طولها الكلى و أقصى عرض لها 10 ( Length & Breadth ) . يقصد بكلمتى ( طول و عرض).

11 لا تعتبر السفن فى حدود الرؤية إلا إذا رأت كل منهما الأخرى بالعين المجردة .  
أية ظروف تجعل الرؤية فيها محدودة بسبب الضباب أو الشايرة أو تساقط Restricted Visibility

12 ( يقصد بالإصطلاح ) الرؤية المحدودة.  
الثلج أو العواصف الرملية أو أى حالات أخرى مشابهة  
تصرف السفن فى أى حالة من حالات الرؤية:

Application قاعدة ( 4 ) التطبيق

تسرى قواعد هذا القسم فى أى حالة من حالات الرؤية.

Look Out قاعدة ( 5 ) المراقبة

يجب على كل سفينة فى جميع الأوقات أن تقوم بالمراقبة البصرية و السمعية الدقيقة بالإضافة إلى المراقبة بكافة الوسائل المتاحة

التي تتناسب مع الظروف و الأحوال السائدة حتى يمكن عمل تقرير كامل للموقف و خطر التصادم.

Safe Speed قاعدة ( 6 ) السرعة الآمنة

يجب على كل سفينة فى جميع الأوقات السير بسرعة آمنة حتى يمكنها إتخاذ الإجراء المناسب و الفعال لنقضى التصادم و حتى يمكن

إيقافها خلال مسافة تتلائم مع الظروف و الأحوال السائدة ، و عند تحديد السرعة الآمنة توضع العوامل التالية فى الإعتبار:

• حالة الرؤية.

• كثافة حركة مرور السفن و يشمل تجمعات سفن الصيد أو أى سفن أخرى.

• قدرة السفينة على المناورة.

• تواجد أضواء خلفية معاكسة.

• حالة الرياح و البحر و التيار و القرب من الأخطار الملاحية.

• غاطس السفينة و عمق المياه المتاحة.

و علاوة على ما سبق يراعى التالى للسفن التى لديها رادار عامل:

• كفاءة و حدود أداء جهاز الرادار.

- تأثير حالة البحر و الطقس و أى مصادر تشويش أخرى على قدرة الرادار فى إكتشاف الأهداف.
- إحتمال عدم إكتشاف السفن الصغيرة و الثلوج على بعد مناسب.
- توقع عدد و مواقع و تحركات السفن الظاهرة على الشاشة.
- التقييم الأمثل للرؤية الذى قد يكون ممكنا بعمل مقارنة للأهداف التى يمكن رؤيتها بالعين و قياس مسافتها على الرادار.

#### Risk of Collision قاعدة ( 7 ) خطر التصادم

يجب على كل سفينة إستخدام جميع الوسائل المتاحة التى تتناسب مع الظروف و الأحوال لتقرر وجود خطر التصادم من عدمه ، و يعتبر هذا الخطر قائم فى الحالات الآتية:

- 1 فى حالة الشك .
- 2 فى حالة الحصول على بيانات تفيد حالة تصادم من جهاز رادار عامل .
- 3 عند ثبات الإتجاه لسفينة تقترب ( المسافة تقل ) .
- 4 قد يتواجد هذا الخطر فى حالة تغير الإتجاه لسفينة كبيرة جدا و قريبة ، أو من قاطرة و مقطورة .

#### Action to Avoid Collision قاعدة ( 8 ) إجراءات تفادى التصادم

عند إتخاذ إجراء لتفادى التصادم ، يجب أن يكون هذا الإجراء فعال و فى وقت مناسب مع مراعاة القواعد البحرية السليمة وفقا بما تسمح به ظروف الحالة.

و لتفادى التصادم تتخذ إحدى الإجراءات التالية:

- 1 تغيير خط السير ) و هو الأكثر فاعلية فى أغلب الأحيان. ( .
- 2 تغيير السرعة .

3 تغيير خط السير و السرعة معا .

4 إيقاف تقدم السفينة بعكس حركة الآلات .

#### Narrow Channels قاعدة ( 9 ) القنوات الضيقة

1 يجب على كل سفينة تسير فى قناه أو مجرى ملاحى ضيق ، كلما أمكن أن تسير بالقرب من الحد الخارجى للقناه أو المجرى.

الملاحى و الذى يقع على جانبها الأيمن.

2 يجب على السفن التى يقل طولها عن 20 متر و السفن الشراعية ، ألا تعرقل مرور سفينة لا يمكنها الإبحار بأمان إلا داخل نطاق.

هذه القناه أو المجرى الملاحى الضيق.

3 يجب على السفن القائمة بالصيد ، ألا تعرقل مرور سفينة لا يمكنها الإبحار بأمان إلا داخل نطاق هذه القناه أو المجرى الملاحى.

الضيق.

4 يجب على كل سفينة ألا تعبر القناه أو المجرى الملاحى الضيق عرضيا إذا كان هذا العبور يعرقل المرور لسفينة لا يمكنها الإبحار.

بأمان إلا داخل نطاق هذه القناه أو المجرى الملاحى الضيق.

5 على السفينة التى ترغب فى تخطى السفينة التى أمامها فى القناه أو المجرى الملاحى الضيق أن تعلن عن رغبتها فى التخطى.

من خلال الإشارات الصوتية المناسبة و المنصوص عليها فى القاعدة ( 34 ) ج ( 1 ) ، و فى حالة موافقة السفينة الملحوقه على

التخطى فعليها إصدار الإشارات الصوتية المنصوص عليها فى القاعدة ( 34 ) ج ( 3 ) و أن تتخذ الخطوات اللازمة لتسمح بمرور السفينة

اللاحقة بأمان.

6 .( لا تعفى هذه القاعدة السفينة اللاحقة من إلتزامها المنصوص عليه فى القاعدة. 13 )

7 يجب على السفينة التى تقترب من منحى فى القناه أو المجرى الملاحى الضيق حيث تتعذر رؤية السفن القادمة من الإتجاه الأخر.



لوجود عائق بينهما ، أن تسير بحرص زائد و أن تصدر الإشارة الصوتية المنصوص عليها في القاعدة (34هـ) .

### Traffic Separation Schemes قاعدة ( 10 ) نظم فصل حركة المرور

- 1 تسرى هذه القاعدة على نظم فصل حركة المرور التي أقرتها المنظمة .
- 2 يجب على كل سفينة تستخدم نظام فصل حركة المرور أن . :
  - تسير في الإتجاه العام لتدفق حركة الملاحة المخصصة لهذه الطريقة.
  - تبتعد كلما كان ذلك عمليا عن المنطقة الفاصلة بين طرقات المرور.
  - تدخل أو تغادر عادة طرقة المرور من نهايتها ، و لكن في حالة الدخول أو المغادرة من الجانب فإنها يجب أن تفعل ذلك بأقل زاوية ممكنة عمليا مع الإتجاه العام لتدفق حركة المرور
- 3 يجب على السفينة أن تتجنب قطع طرقات المرور عرضيا ، و لكن إذا اضطرت لذلك وجب عليها أن تقطعها بزاوية قائمة على الإتجاه العام لتدفق حركة المرور.
- 4 يجب على السفينة ألا تستعمل منطقة المرور الساحلى عندما يكون في مقدورها إستخدام الممر الملاحي المناسب لها داخل.
- نظام فصل حركة المرور بأمان ، و يمكن لسفن الصيد و السفن الشراعية أن تستخدم مناطق المرور الساحلى.
- 5 ماعدا السفينة القاطعة و السفينة التى تدخل أو تغادر الطريقة ، يجب على السفينة ألا تدخل المنطقة الفاصلة إلا في الحالات الآتية:

- في حالة الطوارئ لتجنب خطر مباشر.
  - لتقوم بالصيد داخل منطقة الفصل.
- 6 على السفن التى تبحر بالقرب من أطراف النظام أن تفعل ذلك بحرص شديد .
  - 7 كلما كان ذلك عمليا فيجب على السفينة تجنب إلقاء مخطافها في منطقة الفصل أو بالقرب من أطرافها .
  - 8 يجب على السفينة التى لا تستخدم نظام فصل حركة المرور أن تبتعد عنه بأوسع مسافة ممكنة عمليا .

9 يجب على سفن الصيد ألا تعرقل المرور الآمن لسفينة تستخدم النظام .

10 يجب على السفن التى يقل طولها عن 20 متر أو السفن الشراعية ألا تعرقل المرور الآمن لأية سفينة آلية تستخدم النظام .

11 السفن محدودة القدرة على المناورة و التى تقوم بعمل صيانة للعلامات الملاحية بمنطقة الفصل معفاة من الإلتزام بهذه القاعدة.

بالقدر الذى يسمح لها بأداء مهمتها.

12 السفن محدودة القدرة على المناورة و التى تقوم بمد أو صيانة أو إنتشال الكابلات البحرية الموجودة بمنطقة الفصل معفاة من.

الإلتزام بهذه القاعدة بالقدر الذى يسمح لها بأداء مهمتها

القسم ( 2 ) سلوك السفن عندما ترى كل منها الأخرى:

### Application قاعدة ( 11 ) التطبيق

تطبق قواعد هذا القسم على السفن التى ترى كل منها الأخرى.

### Sailing Vessels قاعدة ( 12 ) السفن الشراعية

1 عندما تقترب سفينتان شراعتان من بعضهما لدرجة تعرضهما لخطر التصادم يجب على أحدهما أن تخلقى الطريق للأخرى وفقا لما.

يلى:

• عندما يأتى الريح لكل منهما من جانب مختلف ، يجب على السفينة التى يأتىها الريح من جانبها الأيسر أن تخلقى الطريق للأخرى.

• عندما يأتي الريح لكلا السفينتين من نفس الجانب ، يجب على السفينة التي فوق الريح أن تخلي الطريق للسفينة التي تقع تحت الريح.

• إذا رأت السفينة التي يأتيها الريح من جانبها الأيسر سفينة أخرى فوق ريحها و لا يمكنها أن تحدد ما إذا كان الريح يأتي هذه السفينة من جانبها الأيمن أو الأيسر فعليها أن تخلي الطريق لهذه السفينة.  
2) لأغراض هذه القاعدة يعتبر الجانب الذي فوق الريح هو الجانب المضاد لهذا الذي دفع إليه الشراع الرئيسي بالسفينة ، أما في حالة السفينة ذات الأشعة الرباعية الشكل ، فهو الجانب المضاد لذلك الذي دفع إليه الشراع الأكبر الممتد من الأمام إلى الخلف.

#### Overtaking (قاعدة ( 13 ) اللحاق ) التخطي

على الرغم مما تحتويه قواعد هذا القسم ، فإن أى سفينة تلحق بأخرى عليها أن تخلي الطريق للسفينة الجارية للحاق بها.

أ) (تعتبر السفينة لاحقة عندما تقترب من سفينة أخرى في إتجاه أكبر من 22.5 درجة خلف خط الحذاء أي أن تكون ليلا في موقع

يجعلها قادرة علي رؤية نور مؤخر هذه السفينة فقط دون أن تري أي من نوري جانبيها.

ب) (إذا شكت سفينة فيما إذا كانت لاحقة لأخرى وجب عليها أن تعتبر نفسها كذلك و تتصرف طبقا لهذا الوضع.

ج) (أي تغييرات متتالية في الإتجاه بين السفينتين لا يجعل من السفينة اللاحقة سفينة قاطعة بالمعني المقصود في هذه القواعد أو

يعفيها من واجب إخلاء الطريق للسفينة الملحوقة حتي تمر منها نهائيا بأمان.

#### Head-On Situation قاعدة ( 14 ) وضع التقابل

أ) (عندما تلتقي سفينتان آليتان علي خط سير متقابل أو قريب من التقابل لدرجة تعرضهما لخطر التصادم فإنه يجب علي كل منها تغيير

خط سيرها إلي اليمين حتي تمر كل منهما علي الجانب الأيسر للأخرى.

ب) (يعتبر وضع التقابل قائما عندما تري السفينة الأخرى في مقدمتها أو بالقرب من مقدمتها , و أثناء الليل عندما تري أنوار صواري

السفينة الأخرى علي خط واحد تقريبا مع ) أو ( رؤية كلا أنوار الجانبين , و أثناء النهار عندما تري مظهرا مناظرا لما سبق بيانه عن

السفينة الأخرى.

ج) (في حالة الشك يعتبر وضع التقابل و تتصرف طبقا لهذا الوضع.

#### Crossing Situation قاعدة ( 15 ) وضع التقاطع

عندما يتقاطع خط سير سفينتين آليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم ، يجب علي السفينة التي تكون الأخرى علي جانبها الأيمن أن

تخلي الطريق و عليها إذا سمحت ظروف الحالة أن تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى ) تمر خلف السفينة الأخرى) .

قاعدة ( 16 ) الإجراء الذي تتخذه سفينة عليها إخلاء الطريق

#### Action by Give-Way vessel

يجب علي كل سفينة يتحتم عليها إخلاء الطريق لسفينة أخرى أن تتخذ بقدر الإمكان إجراء جوهريا حتي تبقي علي بعد كاف من

السفينة الأخرى.

قاعدة ( 17 ) الإجراء الذي تتخذه سفينة لها حق الطريق

#### Action by Stand-On vessel

أ) ( 1 ) (عندما يتحتم علي سفينة إخلاء الطريق لسفينة أخرى , فعلى التي لها حق الطريق أن تحافظ علي خط سيرها و سرعتها.

2) ومع ذلك فيمكن للسفينة التي لها حق الطريق أن تتخذ إجراء لتفادي التصادم بمناوره تقوم بها وحدها فور أن يصبح واضحا لها بأن) السفينة المطلوب منها إخلاء الطريق تطبيقا لهذه القواعد لم تتخذ الإجراء المناسب.  
(ب) عندما تجد السفينة المطلوب منها الحفاظ على خط سيرها و سرعتها لأي سبب بأنها قريبة جدا من السفينة الأخرى بحيث لا يمكن تجنب التصادم بإجراء تقوم به السفينة التي عليها إخلاء الطريق بمفردها ، فيجب عليها أن تتخذ أفضل إجراء يساعد على تجنب التصادم.

(ج) يجب على السفينة الآلية التي في وضع التقاطع و تتخذ إجراء لتجنب التصادم بسفينة آلية أخرى طبقا للفقرة أ ( 2 ) – من هذه القاعدة ، ألا تغير خط سيرها إلى اليسار ، إذا سمحت ظروف الحالة بذلك لسفينة موجودة على جانبها الأيسر.

(د) لا تعفي هذه القاعدة السفينة التي يتحتم عليها إخلاء الطريق من إلزامها بإجراء المناورة.  
قاعدة ( 18 ) المسئوليات فيما بين السفن

#### Responsibilities between vessels

13 فإنه 10 ، : فيما عدا ما نصت عليه القواعد 9

(أ) يجب على السفينة الآلية المبحرة أن تخلي الطريق لما يلي:

1) سفينة ليست تحت السيطرة) .

2) سفينة محدودة القدرة على المناورة) .

3) سفينة قائمة بالصيد) .

4) سفينة شراعية) .

(ب) يجب على السفينة الشراعية المبحرة أن تخلي الطريق لما يلي:

1) سفينة ليست تحت السيطرة) .

2) سفينة محدودة القدرة على المناورة) .

3) سفينة قائمة بالصيد) .

(ج) يجب على السفينة القائمة بالصيد عندما تكون مبحرة أن تخلي الطريق كلما أمكن ذلك لما يلي:

1) سفينة ليست تحت السيطرة) .

2) سفينة محدودة القدرة على المناورة) .

(د) ( 1 ) يجب على أي سفينة عدا السفينة التي ليست تحت السيطرة أو السفينة

محدودة القدرة على المناورة إذا سمحت ظروف الحالة أن تتجنب عرقلة

المرور الآمن لسفينة مقيدة بغاطسها و تظهر الإشارات المنصوص عليها

(في القاعدة 28 ) .

2) يجب على السفينة المقيدة بغاطسها أن تبحر بحرص زائد و واضعة حالتها)

الخاصة في كامل الإعتبار.

(هـ) يجب على الطائفة المائية فوق الماء بصفة عامة أن تخلي الطريق تماما

لجميع السفن و أن تتجنب عرقلة ملاحظتها ، و مع ذلك ففي الحالات التي

يوجد فيها خطر تصادم يجب عليها تطبيق قواعد هذا الجزء.

القسم ( 3 ) تصرف السفن في حالة الرؤية المحدودة:

قاعدة ( 19 ) تصرف السفن في حالة الرؤية المحدودة

#### Conduct of vessels in restricted visibility

(أ) (تسري هذه القواعد على السفن التي لا تري بعضها البعض عندما تكون مبحرة في منطقة محدودة الرؤية أو قريبة منها.

(ب) يجب على كل سفينة أن تسير بسرعة آمنة مناسبة لظروف و أحوال الرؤية المحدودة السائدة ، و يجب على السفينة الآلية أن

تكون آلاتها في حالة الإستعداد لأية مناورة فورية.

( ج ) ( يجب علي كل سفينة أن تكون في حالة يقظة تامة طبقا لظروف و أحوال الرؤية المحدودة السائدة عند تطبيق قواعد القسم 1 )  
من هذا الجزء .

(د) ( يجب علي السفينة التي تكتشف بالرادار وحدة وجود سفينة أخرى أن تقرر ما إذا كان سيحدث إقتراب حرج معها ) أو ( وجود تصادم فإذا كان الحال كذلك فعليها أن تتخذ إجراء فعال و في وقت مناسب لتفادي خطر التصادم , فإذا كان هذا الإجراء يشمل تغيير خط سيرها وجب عليها تجنب ما يلي كلما أمكن ذلك:

(1) تغيير خط السير إلي اليسار لسفينة أمام الحزاء , إلا إذا كانت السفينة يجري اللحاق بها) .

(2) تغيير خط السير في إتجاه سفينة موجودة في الحزاء أو خلف الحزاء) .

(هـ) (فيما عدا الحالات التي يتقرر فيها عدم وجود خطر للتصادم , يجب علي كل سفينة تسمع بوضوح إشارة ضباب لسفينة أخرى قادمة من إتجاه أمام الحزاء , أو عندما لا يمكن لسفينة تجنب حالة الإقتراب الحرج مع سفينة أخرى موجودة أمام حزائها أن تخفض سرعتها إلي أقل سرعة تمكنها من الحفاظ علي خط سيرها و يجب إذا دعت الضرورة أن توقف تقدمها للأمام , و في أي حال عليها أن تسير بمنتهي الحرص حتي يزول خطر التصادم.

(الجزء ج ) ( الأنوار و الأشكال

Application قاعدة ( 20 ) التطبيق

(أ) (تطبق قواعد هذا الجزء في جميع حالات الطقس

(ب) (تطبق القواعد الخاصة بالأنوار من غروب الشمس إلي شروقها , و يجب في هذه الفترة عدم إظهار أنوار أخرى فيما عدا تلك الأنوار التي لا يمكن أن تلتبس بأنوار الملاحاة المقررة في هذه القواعد أو لا تضعف رؤيتها أو خواصها المميزة أو تحول دون القيام بالمراقبة الدقيقة.

(ج) (في حالة الرؤية المحدودة يجب أيضا إظهار الأنوار المنصوص عليها في هذه القواعد , كما يجب حملها أيضا من شروق الشمس إلي

غروبها , كما يمكن إظهارها في جميع الظروف الأخرى التي تدعو الضرورة إليها.

(د) (تطبق القواعد الخاصة بالأشكال نهارا.

(هـ) (يجب أن تتطابق الأنوار و الأشكال الموضحة في هذه القواعد مع تلك الشروط الواردة في الملحق رقم ( 1 ) من هذه القواعد.

قاعدة ( 21 ) تعاريف

نور أبيض مستمر يوضع فوق خط منتصف السفينة الممتد من مقدمتها الي مؤخرتها Masthead – ( , ) Light ( يقصد ب ) نور الصاري حول زاوية من الأفق مقدارها 225 درجة بحيث يظهر النور من المقدم تماما و حتي 22.5 درجة خلف الحزاء علي كل من جانبي السفينة

نور أخضر مستمر علي الجانب الأيمن و نور أحمر مستمر علي الجانب الأيسر , بحيث Side – ( Lights ب ) ( يقصد ب ) أنوار الجانبين

يظهر كل منهما حول زاوية من الأفق مقدارها 112.5 درجة و مثبتا بحيث يظهر الضوء من المقدم تماما إلي 22.5 درجة خلف الحزاء من

الجانب المثبت عليه . و السفينة التي يقل طولها عن 20 م يمكنها حمل أنوار الجانبين في مصباح مشترك فوق خط منتصف السفينة الممتد من مقدمتها إلي مؤخرتها.

نور أبيض مستمر يوضع أقرب ما يكون عمليا من المؤخر بحيث يظهر حول زاوية من الأفق – ( Stern Light ج ) ( يقصد ب ) نور المؤخر

مقدارها 135 درجة و مثبتا بحيث يظهر ضوءا مقداره 67.5 درجة من المؤخر تماما إلي كل من جانبي السفينة.

نورا أصفر له نفس خواص نور المؤخر الموضح في الفقرة ( ج ) من هذه القاعدة Towing - ( Light ) ( يقصد ب ) نور القطر

نور يظهر ضوءا ( All-round Light ) - ه ( يقصد ب ) نور كامل الاستدارة مستمرًا حول زاوية من الأفق مقدارها 360 درجة.

نورا يومض علي فترات ( Flashing Light ) - و ( يقصد ب ) نور ومضي منتظمة و يتردد 120 ومضة أو أكثر في الدقيقة.

Visibility of Lights قاعدة ( 22 ) مدي رؤية الأنوار

يجب أن تكون شدة إضاءة الأنوار المنصوص عليها في هذه القواعد وفقا لما هو موضح في القسم رقم ( 8 ) من الملحق رقم ( 1 ) من

هذه القواعد ، حتي يمكن رؤيتها علي مدي لا يقل عما يلي: -  
(1) في السفن التي يبلغ طولها 50 م أو أكبر ( : -

-نور الصاري 6 أميال.

-نور الجانب 3 أميال.

-نور المؤخر 3 أميال.

-نور القطر 3 أميال.

-نور كامل الإستدارة ، أبيض أو أحمر أو أخضر أو أصفر 3 أميال.

(2) في السفن التي يبلغ طولها 12 م فأكثر و لكن أقل من 50 م ( :  
-نور الصاري 5 أميال ، فيما عدا السفن التي يقل طولها عن 20 م فيكون 3 أميال.

-نور الجانب 2 ميل.

-نور المؤخر 2 ميل.

-نور القطر 2 ميل.

-نور كامل الإستدارة ، أبيض أو أحمر أو أخضر أو أصفر 2 ميل.

(3) في السفن التي يقل طولها عن 12 م ( :  
-نور الصاري 2 ميل.

-نور الجانب 1 ميل.

-نور المؤخر 2 ميل

-نور القطر 2 ميل.

-نور كامل الإستدارة ، أبيض أو أحمر أو أخضر أو أصفر 2 ميل.

(4) يجب علي السفينة أو العائمة المغمورة جزئيا و الغير واضحة و الجاري قطرها أن تظهر نورا أبيض كامل الإستدارة مده 3 أميال ( .

قاعدة ( 23 ) السفن الآلية المبحرة

Power-Driven vessels Underway

(أ) يجب أن تظهر السفينة الآلية المبحرة الأنوار الآتية:  
نور صاري بالمقدم.

-نور صاري ثان خلف و أعلي نور صاري المقدم ، للسفن التي يزيد طولها عن 50 م ( يمكن للسفن أقل من 50 م إظهار هذا النور إذا رغبت ) .

(ب) يجب علي السفينة ذات الوسادة الهوائية عندما تسيير بطريقة لا تجعل لها إزاحة أن تظهر نورا ومضيا أصفر كامل الإستدارة و ذلك

بالإضافة إلي الأنوار المنصوص عليها في الفقرة ( أ ) من هذه القاعدة.

(ج) - 1 (يجوز لأي سفينة آلية يقل طولها عن 12 م أن تظهر نور أبيض كامل الإستدارة بدلا من الأنوار المنصوص عليها في الفقرة ( أ )

من هذه القاعدة و أنوار الجانبين.

2 السفينة الآلية المبحرة التي يقل طولها عن 7 م و سرعتها القصوي لا تتعدى 7 عقدة أن تظهر نور أبيض كامل الإستدارة بدلا من-  
الأنوار المنصوص عليها في الفقرة ( أ ) من هذه القاعدة و عليها أن تظهر أنوار الجانبين كلما أمكن ذلك علميا.

3 نور الصاري أو النور كامل الإستدارة الأبيض للسفينة الآلية الأقل من 12 م طولاً يمكن وضعه مبتعداً عن الخط الأمامي الخلفي-  
المنصف للسفينة إذا تعذر عملياً وضعه على خط المنتصف مع إفتراض أن أنوار الأجناب موضوعة في مصباح مشترك و علي الخط  
الأمامي الخلفي المنصف للسفينة ، أو يوضع كلما أمكن ذلك عملياً علي نفس الخط الأمامي الخلفي الخاص بنور الصاري أو النور كامل الإستدارة الأبيض.

#### Towing and Pushing قاعدة ( 24 ) القطر و الدفع

(أ) (يجب علي السفينة الآلية القائمة بعملية قطر أن تظهر:-

1) . (نورين أعلي الصاري الأمامي علي خط رأسي بدلا من نور الصاري الأمامي الموضح في القاعدة 23 فقرة ( أ ) 1 -  
اما اذا تجاوز طول القطر مقاسا من مؤخر السفينة القاطرة حتي مؤخر آخر سفينة مقطورة 200 - م  
فيجب إظهار ثلاثة من تلك الأنوار  
في وضع رأسي ( علي الصاري الأمامي) .

2) أنوار الجانبين) .

3) نور المؤخر) .

4) نور القطر في خط رأسي فوق نور المؤخر) .

5) شكل معين نهارا حيث يمكن رؤيته بوضوح إذا تجاوز طول القطر 200 م) .

ب) عندما تكون السفينة الدافعة و السفينة المدفوعة ملتحمتان علي هيئة وحدة واحدة يجب إعتبارهما كسفينة آلية واحدة و تظهر  
(الأنوار الموضحة في القاعدة 23 )

ج) (يجب علي السفينة الآلية عندما تقوم بعملية دفع أمامي أو قطر جانبي - بإستثناء حالة التلاحم علي هيئة وحدة واحدة - أن  
تظهر:-

1) (نورين أعلي الصاري علي خط رأسي بدلا من النور الموضع في القاعدة 23 (أ) (1 - أو ) 2 -

2) أنوار الجانبين) .

3) نور المؤخر) .

د) (يجب علي السفينة التي يطبق عليها الفقرة ( أ ) , ( 1 - ج ) من هذه القاعدة أن تطبق أيضا  
القاعدة - 23 ( أ 2 -

هـ) (يجب علي السفينة أو العائمة المقطورة بخلاف تلك المنصوص عليها في الفقرة

ز) ( أن تظهر: -

1) أنوار الجانبين) .

2) نور المؤخر) .

3) شكل معين نهارا حيث يمكن رؤيته بوضوح إذا تجاوز طول القطر 200 م) .

و) (يجب علي أي عدد من السفن المقطورة علي الجانب أو المدفوعة في مجموعة  
أن تظهر الأنوار كأنها سفينة واحدة

2) (يجب علي السفينة المدفوعة إلي الأمام و لا تكون جزءا من وحدة متلاحمة أن تظهر عند طرفها  
الأمامي أنوار الجانبين) .

3) (يجب علي السفينة المقطورة علي الجانب أن تظهر نور المؤخر و عند طرفها الأمامي تظهر أنوار  
الجانبين) .

## المراجع

أحمد حسني:

1. قضاء النقض، منشأة المعارف الإسكندرية، حكم الطعن رقم: 657 مصري الطبعة الثانية 1983.
2. الحوادث، التصادم البحري والإنقاذ، منشأة المعارف الإسكندرية.

أعراب بلقاسم:

3. القانون الدولي الخاص، تنازع القوانين، دار الهومة الجزائر، الجزء الأول طبعة 2004.
4. تنازع الاختصاص القضائي الدولي الكتاب الثاني، دار الهومة الجزائر طبعة 2003.

أبو عبد الحميد عشوش:

5. تنازع القوانين دراسة مقارنة، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية ط 1989.
6. تنازع مناهج تنازع القوانين (دراسة مقارنة) مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية، طبعة 2003.

الغوئي بن ملحة:

7. النظام القضائي الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الطبعة الثانية 1994.

بوكعبان العربي:

8. الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع الجزائر 2004.

جديد معراج:

9. مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجزائرية طبعة 1999.

هشام خالد:

10. القواعد الدولية وخضوعها للقواعد الموضوعية. دار الفكر الجامعي الإسكندرية طبعة 2001.
11. القانون القضائي الخاص الدولي- دار الفكر الجامعي الإسكندرية طبعة 2001.

هشام علي صادق:

12. تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية، دار الدار الفكر جامعي، الإسكندرية طبعة 2002.

13. تنازع الاختصاص القضائي الدولي. دار المطبوعات الجامعية- الجزائر طبعة 2002.

حفيظة السيد الحداد:

14. موجز في القانون الدولي الخاص، المبادئ العامة في تنازع القوانين، منشورات الحلبي لبنان طبعة 2003.



**د. جيلالي بغدادي**

15. الاجتهاد القضائي في المواد الجزائية، الجزء الثاني الطبعة الأولى، الديوان الوطني للأشغال التربوية الجزائر طبعة 2001.

16. الموجز في القانون الدولي الخاص، الاختصاص القضائي الدولي وتنفيذ الأحكام الأجنبية وأحكام التحكيم، الكتاب الثاني، منشورات الحلبي طبعة 2003.

17. الاتجاهات المعاصرة بشأن اتفاق التحكيم. دار الفكر الجامعية الإسكندرية، طبعة 2001.

**كمال حمدي:**

18. القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، استغلال السفينة، منشأة المعارف الإسكندرية طبعة 1997.

19. القانون البحري-السفينة. أشخاص الملاحة. الاستغلال- منشأة المعارف، الإسكندرية الطبعة الثانية سنة 2000.

**ممدوح عبد الكريم حافظ عرموش:**

20. القانون الدولي الخاص (الأردني والمقارن) الجزء الأول مكتبة، دار الثقافة للنشر والتوزيع سنة 1998.

**محمد عبد الفتاح ترك:**

21. التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية طبعة 2003.

**محمد فريد العريني، و هاني الدويدار:**

22. مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية طبعة 2000.

**محمد صبري السعدي:**

23. شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، دار الهدى، الجزء الثاني، الطبعة الثانية لسنة 2004.

**مبروك اللافي:**

24. تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدولي. منشورات الجامعة المفتوحة مطبعة الانتصار، ليبيا طبعة 1994.

**مدحت عباس خلوصي:**

25. السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر الإسكندرية مصر، طبعة 1999.



محدد إسعاد:

26. القانون الدولي الخاص، القواعد المادية الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الترجمة عربية طبعة 1989.

مصطفى كمال طه

27. أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة) منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، طبعة 2006.

سوزان علي حسن:

28. عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، طبعة 2004.

سامي بديع منصور:

29. الوسيط في القانون الدولي الخاص، دار العلوم العربية، بيروت 1994.

عبد الفتاح ترك:

30. التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية طبعة 2003.

علي علي سليمان:

31. مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية طبعة 1993.

عبد الرزاق أحمد السنهوري:

32. الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام الجزء الأول، منشأة المعارف الطبعة الثانية 2003 .

عليوش قريوع كمال:

33. التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة 2001.

عمر بن سعد

34. الاجتهاد القضائي وفقا لأحكام القانون المدني، دار الهدى طبعة 2004.

كتب باللغة الفرنسية:

35. **ALFRED DE COURCY**

Question de droit maritime, libraires du conseil d'état PARIS. 1877

36. **B. CASTEL**

Principe de la liberté des mers ;Imprimerie cause Toulouse. 1900.

37. **Bertin (E)**

Principe de droit International Privé 3ed tome 1

38. **C.TOURET**

Événements de mer, répertoire commercial, DALLOZ 2002

39. **Julien le Clière**

L'abordage en droit maritime et en droit fluvial, PARIS 1955.

40. **M.sibille**

Jurisprudence et doctrine en matière d'abordage, commentaire pratique des articles 405, 435,436 de code commerce, imprimerie de Vincent Forest, Nantes 1853

41. **Mohand Issad**

Droit international privé, les règles de conflits.OPU. BEN AKNOUN 1986.

42. **Marsden. R**

The law of collision at sea. 11th Ed .by MEGUFFIE. K. Landon(1961)

43. **Pierre Safaa**

droit maritime, risqué de mer, affaitements maritime, transport maritimes .1<sup>ere</sup> édition juridique SADER tome2, année 2000

44. **P.BONASSAISE /C.SCAPEL**

Traité de droit maritime .D.M, édition L.G.D.J 2006.

**René. Rodière**

45. Droit maritime. Pressé Dalloz 6eme édition 1974.

46. Le navire. Pressé Dalloz. Edition 1980.

47. traité générale DM, Tome2, Dalloz.

قواميس:

بطرس البستان:

48. محيط المحيط، قاموس مطول للغة العربية، مكتبة لبنان بيروت 1983.

49. Biblio Rom, Larousse 1999.

50. Paul. Robert : Micro Robert sans date.

51. **M.ESSON**

Mémoire de D.E.S.S le droit pénal maritime »C.D.M.T, univ.aix Marseille, faculté de droit d'Aix en Provence année 2003/2004.

52. **N. MOHamed Mankour**

DSSE « Le nouveaux code maritime algérien » univ.aix Marseille faculté de droit d'Aix en Provence année 2000.

53. **Pierre Jean Bordahndy**

Le statu juridique des plates formes pétroliers, mémoire DESS,C.D.M.T, université de Paul Cézanne, faculté de droit d'Aix en Provence, année 2007-2008.

54. **Clotilde Mattei**

Les épaves maritimes en droit français Mémoire D.E.S.S de C.D.M.T université de Paul Cézanne, faculté de droit d'Aix en Provence année 1998-1999.

55. **Constance BUTEL**

Le navire en détresse, Mémoire pour le MASTER 2 Droit maritime et des transports D.E.S.S, université de Paul Cézanne, faculté de droit d'Aix en Provence année 2005 CDMT.

56. **Guillaume Tarin**

Les conflits de convention en droit international maritime par mer, mémoire de D.E.S.S, C.D.M.T, université de Paul Cézanne faculté de droit d'Aix en Provence année 2000.

57. **O. Cachard**

Navire, transport maritime, ganse de mer, jurisprudence française, NTG, D.M.F année 2006.

58. **Charlotte Lallement**

Doctorant au C.D.M.T les épaves dangereuses des navires dans les ports maritime. Article université de Nantes C.D.M.O année 2000.

59. **R. Rodière**

La faute de l'abordage, jurisprudence française, doctrine D.M.F 1971 p19.

60. **Boukhatmi FATMA**

Les nouvelles dispositions de loi 98/05portent code M.Algerien.

61. **Patrick CHAUMETTE**

Des compétences en cas d'abordage et du contrôle de la qualité de l'Etat du pavillon, Nept.Rev.Elc, C.D.M.O, univ. nantes2007

62. Le droit maritime français cite sous : D.M.F

63. Le journal de la marine marchande de saint Malo.2003

64. La Revue Maritime .institut français de la mer, www.ifm.free.fr

65. مجلة مجلس الدولة العدد 3 سنة 2003، الأستاذ عبد القادر شربال، القانون الدولي الإتفاقي في النظام الجزائري

66. مجلة المركز الدولي للدراسات المستقبلية والإستراتيجية العدد 20 سنة 2006 مقال للأستاذ أشرف سليمان غبريال، أمن ومشكلاته المحتملة في منطقة الشرق الأوسط.

67. نشرة القضاة جوان 1969 مجلة جزائرية.

68.المجلة القضائية العدد الأولى لسنة.1998

69. زازة لخضر: محاضرات مطبوعة. حالات الخروج على اختصاص دولة العلم جامعة الأغواط قسم العلوم القانونية و الإدارية 2003.

70. المحامي حمزة حداد: التحكيم كوسيلة بديلة لتسوية المنازعات الدولية،محاضرة عن ندوة محاموا المستقبل، مركز القانون والتحكيم. الأردن 1998.

النصوص التشريعية  
الجمهوري الجزائرية الديمقراطية الشعبية

\*معاهدة بروكسل لتوحيد أحكام التصادم البحري 1910 المؤرخة في 23 سبتمبر 1910.

\* معاهدة بروكسل لتوحيد أحكام الاختصاص المدني لمسائل التصادم البحري 1952 المؤرخة في 10 ماي 1952 المصادق عليها في الجزائر بموجب المرسوم: 179/64 المؤرخ 1964/06/08 جريدة رقم: 55 لتاريخ: 1964/07/07.

\* القانون المدني: القانون رقم 10\_05 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم للأمر 58/75 المؤرخ في 26/ سبتمبر 1975.

\* القانون البحري: رقم: 05\_98 متضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم للأمر: 80/76 المرسوم التشريعي 09-93 المؤرخ في 03 ذي القعدة 1413 الموافق 25 أبريل 1993 يعدل ويتم الأمر المؤرخ في 8 يونيو المتضمن ق.إ.م العدد 27 الموافق 27 أبريل 1993.

\* المرسوم التشريعي 08-94 المعدل والمتمم للقانون 01-88 والمتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية.

\* المرسوم الرئاسي رقم: 03-474 في 6 ديسمبر 2003 المتضمن اتفاقية الأمم المتحدة للحجز على السفن.

\* \* المرسوم رقم: 64-171 في 8 يوليو 1964 المتضمن المصادقة على معاهدة بروكسل 1952 للحجز على السفن.

\* مرسوم رقم 233/88 مؤرخ: 1988/11/05 يتضمن الإنضمام بتحفظ إلى الاتفاقية التي صادق عليها مؤتمر الأمم المتحدة في نيويورك بتاريخ: 10 يونيو 1958 والخاصة باعتماد القرارات التحكيمية وتنفيذها

\* المرسوم رقم: 87-222 المؤرخ 13 أكتوبر 1987 المتضمن المصادقة على معاهدة فيينا لقانون المعاهدات والمبرمة في 23 ماي 1969.

\* المرسوم التنفيذي رقم: 02-02 مؤرخ في 06 يناير 2002 يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500.

\* المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 9 يناير 2006 يحدد الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ.

### أحكام قضائية

\* قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المؤرخ في: 11/07/1995 ملف رقم 137054 منشور بالمجلة القضائية لسنة 1998 العدد الأول.

\* قرار مؤرخ في 01/07/1981 ملف رقم 21313 نشرة القضاة عدد خاص لسنة 1982 ص 12

\* قرار مؤرخ في 17/03/1982 24192 المجلة القضائية العدد الخاص سنة 1982 ص 140

- \* قرار مؤرخ في 11/06/1990 عن الغرفة البحرية والتجارية تحت رقم 65920.
- \* قرار رقم 325499 في 23 يونيو 1982 الغرفة المدنية. القسم الثاني نشرة القضاة 1982 عدد خاص
- \* قرار مؤرخ في: 02/03/1992 ملف رقم: 79116 المجلة القضائية لسنة 1993 عدد 03 ص 40
- \* قضية رقم: 09/025 قرار مؤرخ في: 13/03/2009 غير منشور صادر عن الغرفة الجزائرية لمجلس قضاء وهران.
- \* قرار منشور للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية رقم: 327870 فهرس 144
- \* قرار مؤرخ في: 02/03/1992 ملف رقم: 79116 المجلة القضائية لسنة 1993 عدد 03 ص 40
- \* BEA mer, report d'enquête technique, abordage entre LE FS Louise et le Roulier Algérien TELMCEN survenu le 08 MARS 2005 dans le rade de MARSEILLE
- \* ARRET .cour d'appel de Rouen 2eme ch. 2002, D.M.F septembre 2003
- \* Jurisprudence française arrêt de cour de cassation (ch.com) mai 1989 DELWARE SHEPING ET CNAN, DMF p 704

مقدمة

---

## مقدمة

تعتبر القواعد القانونية الموضوعية والقواعد المادية أحد طرق منهج التوحيد في القانون الدولي الخاص، التي تساهم في حل المشاكل العالقة في المنازعات الدولية الناتجة عن الأنشطة التجارية الدولية، ومنها النقل البحري الذي يفرز مشاكل منها الحوادث البحرية، ومن بين هذه الحوادث البحرية التي نخص أحكامه بالدراسة في ظل القانون الدولي الخاص التصادم البحري. وحيث يؤدي التصادم البحري للسفن في البحر، إلى نشأة خلافات كثيرة بين الدول حول معرفة القانون الواجب التطبيق والقضاء المؤهل للفصل في النزاع، تزداد الصعوبة تحديدا عندما يقع الحادث في عرض البحر.<sup>1</sup> فالأحكام الواجبة التطبيق بأخطار البحر لا شك أنها تتصل بأكثر فروع القانون أصالة وذاتية هو القانون البحري، ذلك ليس لأنه مستقل بصورة لاتمت البتة بعلاقته بالقوانين الأخرى وإنما العكس فهو يتشرب من فروع القانون العام والخاص.

فهو مرتبط بالقانون العام<sup>2</sup> فقد تتضارب الآراء في تحديد اختصاص الدولة في المسائل الواقعة في أعالي البحار، سواء المسائل المتعلقة بتنظيم الملاحة في تلك البحار غير الواقعة تحت أي سلطة كما يرتبط أيضا بمسائل التعويض عن الأضرار الناتجة عن المسؤولية الجزائية بصدد الجرائم الواقعة على ظهر السفن، أو تلك الناتجة عن أثار الحادث البحري كالأضرار البدنية، والتي تسببها سفينة لركاب سفينة أخرى والمتعلقة بالمسؤولية التقصيرية بصفة عامة.

وكذلك ارتباط أحكام التصادم البحري بموضوع الدراسة بالقانون الدولي الخاص، يُعنى ببحث مشكلات تنازع القوانين البحرية، عند وجود علاقات بحرية ذات العنصر الأجنبي لا يحكمها قانون واحد واجب التطبيق، إذ أن هذا الأخير يجب أن يمثل دولة مستقلة عن دولة المحكمة،<sup>3</sup> لأن هذا القانون يمثل تلك الدولة فلا بد من توافر الاعتراف الدولي بين الدولتين التي تقرر تطبيق قانونها والتي تطبق المحكمة ذلك القانون الأجنبي، لأن القانون يمثل الفرع بالنسبة إلى دولة الأصل، إذا لم يتم الاعتراف بالأصل يكون من الأولى عدم الاعتراف بالفرع،<sup>4</sup> ويعتمد هذا الحل على قواعد التنازع ووجود العنصر الأجنبي هو السبب المباشر لقيام حالة التنازع لأن لكل دولة مصلحة في تطبيق قانونها، وكما يجب أن تكون هذه العلاقة داخلة ضمن فروع القانون الخاص دون القواعد الأمرة التي لاتقبل التنازع، ذلك كله بين قوانين دول مستقلة تعتبر التصادم البحري الواقع بين السفن الأجنبية من الأفعال الضارة من مسائل المسؤولية التقصيرية.

<sup>1</sup> - هشام فرعون - القانون البحري - مطبعة الكرم - دمشق - 1975-1976 ص 251  
<sup>2</sup> - أقر مؤتمر جنيف الأول بأربع معاهدات دولية، وفي المؤتمر الثالث اعتمد معاهدة الأمم المتحدة بشأن قانون البحار عام 1982.  
<sup>3</sup> - نقصد: أن الاختصاص المطلق الذي توجهه دولة ما لسلطتها القضائية كلما تعلق الأمر بعنصر وطني والمصلحة الوطنية المطلقة.  
<sup>4</sup> - ممدوح عبد الكريم حافظ عرموش. القانون الدولي الخاص (الأردني والمقارن) ج 1 مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع 1998 ص 4.



## مقدمة

فلأحكام المسؤولية التقصيرية نظمتها غالبية الدول كما انفردت بعضها بأحكامها الخاصة فاختلقت بذلك قواعد الإسناد. رغم ذلك كانت حاجة الدول إلى قواعد التنازع قد ظهرت منذ تطور النظم الاقتصادية والتي دفعت إلى تطور الحياة القانونية الدولية، إلى أن جعلت علاقات الدول التجارية متكاملة وبالمقابل تعددت مجالاتها وتعددت مشاكلها ولقد شمل هذا التوسع زيادة المعاملات التجارية بالخصوص عن طريق البحر وبالمقابل العمل على حمايتها سواء من خلال التأمين البحري للسفن أو الثروة البحرية، وكذا سن قواعد دولية موحدة تلتزم الدول بالتعهد على احترامها حماية للمصلحة الاقتصادية للدول .

ولقد شهدت هذه التجارة تطورات في الوقت الحاضر لاحصر لها والآن تعيش أزهى عصورها، وأصبحت عملية توحيد القواعد القانونية التي تحكم العلاقات التجارية الدولية هي رغبة الدول المختلفة، حيث إن اختلاف التشريعات الوطنية وتباينها في تنظيمها للمعاملات التجارية الدولية من شأنه إشاعة القلق وعدم الاستقرار في التعامل الدولي، مما يعوق تدفق التجارة الدولية ويمنع ازدهارها.

وبالإضافة إلى أن ترك هذه التجارة للقوانين الوطنية من شأنه إشاعة القلق في التعامل التجاري الدولي، حيث إن أطراف عملية تجارية ذات طابع دولي لا يطمنون على حقوقهم إذا كانوا لا يعلمون مقدما إلى أي قضاء يقدمون ما قد يثور بشأنها من نزاع وأي قانون يطبق عليها، وهذا الأمر يعرضهم لمفاجآت تنجم عنها تطبيق قواعد التنازع المختلفة نتيجة لاختلاف القواعد الموضوعية التي تتبناها القوانين الوطنية.

وعلى الرغم من الصعوبات التي تواجه الدول والمنظمات الدولية من أجل توحيد أحكام القانون البحري على المستوى الدولي، إلا أن ذلك لم يحبط الدول المشاركة للتفكير بجدية لتجسيد تلك الجهود على الواقع، ومن تلك الجهود التي اسفرت عنها عدت معاهدات في بروكسل البلجيكية، والتي تضمنت مواضيع مختلفة للقانون البحري من بينها الخاصة بالحوادث البحرية.

ومن تلك المواضيع التي تضمنت بالتوحيد أحكام التصادم البحري من خلال معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد أحكام التصادم البحري لسنة 1910 ، والتي تم إتباعها بمعاهدتي بروكسل أولى خاصة بتوحيد أحكام الاختصاص المدني والثانية الخاصة بالاختصاص الجزائي لسنة 1952 تعتبر كمصدر لقواعد تمثل منهج يوحد القواعد الموضوعية بديلا لمنهج تنازع القوانين الذي يعسر إيجاد الحلول للمسائل المتنازع عنها.

**أهمية الدراسة والإشكالية**

## مقدمة

لقد تعرض لموضوع التصادم البحري دراسات انصب بعضها حول بيان الأسس العامة للتصادم البحري، وكان أهم هذه الدراسات الحديثة التي قام بها الدكتور الباحث: Julien le Clere في كتابه "التصادم البحري في القانون البحري والنهري" إلا أنها دراسة خاصة بالقانون الفرنسي بمناسبة المصادقة على معاهدة بروكسل 1910 بمرسوم 15 جولية 1915 لم تشمل مسائل التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، ولم تعنى بالمنهج الحديث لتوحيد أحكامه على المستوى الدولي بصورة موسعة.

فمنهج التوحيد في القانون البحري، قائم بذاته رغم الاختلافات الفلسفية القانونية والاقتصادية الدولية... إلخ، وكذلك يجذب الأطراف من أجل مصلحة واحدة، إلى ضرورة تفادي أي مفاهيم قانونية ذاتية للدول تعرقل وصولهم إلى الحل المقبول بالنسبة للجميع بعيدا عن ضوابط قانونية داخلية، ومفاهيم النظام العام ذات البعد الوطني التي لا تخدم المجتمع الدولي.

والإتجاه الحديث نحو توحيد القانون البحري وكذا ذاتيه، يتضمن أحكاما خاصة ينفرد بها القانون البحري، تباها القواعد العامة منها الخسائر المشتركة وتحديد مسؤولية مالك السفينة والناقل البحري، والمركز المنفرد للربان والالتزام بالإنقاذ كل شخص معرض للهلاك. <sup>5</sup> وسواء السفينة الصادمة أو أي سفينة أخرى، قد تتلقى خبر تعرض سفينة لحادث عرض حياة الأشخاص للخطر فتسعى إلى المساعدة.

فالقانون البحري يتسم بالدولية، لأن العلاقات البحرية تتم في الغالب بين دول مختلفة في اللغة والثقافة، والتفكير الفلسفي والاجتماعي، والبنية السياسية والاقتصادية، والتشريعات الداخلية تختلف من دولة إلى أخرى، بما قد يؤدي إلى تنازعها، ليس فقط في أحكامها الموضوعية، وإنما أيضا فيما قد تتضمنه قواعد الإسناد التي تحل المشكل، وما يهم الأطراف في أي علاقة بحرية ابتداء معرفة الأحكام التي سوف تطبق عليها تلك العلاقة، بعد تحديد الاختصاص القضائي والمحكمة الناضرة في النزاع.

وإن التوحيد الحاصل في المسائل الاختصاص القضائي للقانون البحري قليلة وقليلة هي النظريات أيضا، وإن من بينها التوحيد الذي عرفته أحكام التصادم البحري. ولكن هذا التوحيد ليس بالسهل ولا بالعسير، وثمة طرق ثلاثة لتوحيد الأحكام الدولية: العادات البحرية الدولية، والمعاهدات الدولية، وكذا توحيد التشريعات الوطنية. فمسألة التصادم البحري بهذا التطور الذي عرفته، والذي ما قد يطرأ عليها من تغيير، تجسد في توحيد التشريعات الوطنية من مسألة تحديد التصادم البحري، إلى مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق إلى المحكمة المختصة بنظر النزاع.

<sup>5</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، استغلال السفينة، منشأة المعارف ط2 سنة 2000-ص 9

## مقدمة

وليدفع بحق إلى حصر الموضوع والتوسع فيه في دراسة متكاملة، فحصره في مسألة التوحيد والتوسع فيه من دراسة متكاملة، فرضته على الدراسة التابع في تحليل الموضوع، وهو العيب الوحيد الذي كان يتمسك به بالنقد على باقي المعاهدات. كما تظهر أهمية الموضوع من ذاتية القانون البحري وتحتوي هذه الذاتية إشكالا يدور حول قدرة القواعد الموضوعية أوالمادية الموحدة من القضاء على منهج التنازع، أوإيجاد البديل عنه،كذلك وإن سلمنا بهذا التوحيد والتكامل، فهل يفي ذلك وجود مسائل لا تتعرض للمنهج.

ولغاية الكشف عن هذا كله نتعرض بالدراسة للموضوع من خلال منهج تكاملي يحدد الموضوع التعرض له في ظل منهج تنازع القوانين ثم تنازع الاختصاص القضائي الدولي، غير مخالف بذلك الدراسات الأصلية للقانون الدولي الخاص، ومن مبدأ أنه ليس هناك تعارض بين الاختصاص القضائي وتحديد القانون الواجب التطبيق،كما نسعى في كل مرحلة إلى تبين موقف المشرع الجزائري، كيف تعامل مع موضوع التصادم البحري،كذلك مع الاتفاقيات الدولية التي تحكمه:

وسواء معاهدة بروكسل لسنة 1910 لتوحيد أحكام التصادم البحري، أومعاهدة بروكسل لتوحيد أحكام الاختصاص المدني 1952، وكذا المعاهدات التي لها علاقة بالموضوع، وعليه فإننا نقسم هذه الدراسة إلى فصلين: نستعرض أول البحث فصلا تمهيديا هو عبارة عن لمحة تاريخية لتطور أحكام التصادم البحري الموضوعية الموحدة.

ونستهل الدراسة في ظل القانون الدولي الخاص بالفصل الأول: نخصه لأحكام التصادم البحري الموحدة لمعاهدة بروكسل 1910 في ظل منهج تنازع القوانين، والفصل الثاني: نخصه لأحكام الاختصاص المدني الموحدة الخاصة بالتصادم البحري لمعاهدة بروكسل 1952 في ظل تنازع الاختصاص القضائي الدولي.

## إهداء

إلى روح أخي الفاضل

الأستاذ زيان أحمد بكلية الأدب جامعة وهران الذي تخطفه الموت فلم ينعم بمناقشة رسالة الدكتوراه رغم إنهاؤها، فكانت أمنيته أن نناقش معا فقلت فيه:

يا موت، سلبتني في العلمي ملهمي      ومبهجي في الضحكة ومعلمي  
لولا العقيدة بك ربي ما انجلت فجيعتي      وما انجلي الدمع من عيني أمني وأبي.

رحمه الله

إلى من لا أرى النور من دونهما

أمي وأبي

والى زوجتي

إلى العائلة الكريمة

وكافة الأهل قاطبة

زيان، روبانين، بناط



## كلمة شكر

أشكر الله سبحانه وتعالى الذي أنعمني وألهمني الصبر لإتمام هذا البحث ومن بعده اشكر جزيل أستاذتي الفاضلة بوخاتمي فاطمة التي كانت عوناً لي، وعلى الجهد والعناية والتوجيهات التي أولتني، وأسأل الله أن يجزيها خير الجزاء.

كما أسدي شكري لأساتذتي الكرام الذين تكبدوا عناء قراءة هذه المذكرة وفحصها، تقويماً لي وما بها من اعوجاج، وما ذلك منهم إلا إثراء لي وزاد جديداً لأستقي منه في أعمالي المستقبلية إن شاء الله، أخص بالذكر كل من: الأستاذ الدكتور مروان محمد، والدكتور فاضلة عبد اللطيف، والدكتورة زعنون فتيحة. ولذلك يفرض علي هذا الشكر الاعتراف لهم بمساهماتهم الكريمة في تنقيح ونضج هذا العمل المتواضع.

الطالب: زيان عبد القادر

# المقدمة