

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)

أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص
تخصص: القانون البحري والنقل

إشراف:
أ.د. بن عمار محمد

إعداد الطالبة:
حسان سعاد

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ	أ.د. كحلولة محمد
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذ	أ.د. بن عمار محمد
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر "أ"	د. واعلي جمال
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ محاضر "أ"	د. هديلي أحمد

السنة الجامعية: 2019/2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تجري الرياح بما لا يشتهي السفن.

أبو الطيب المتنبي

(أحد مفاخر الأدب العربي 303هـ-354هـ)

إِهْدَاء

إلى ...

من كان دعاءها سر نجاحي...أي

من تنازل عن حقوقه لإرضائي...أي

وإلى روح اشتقت لها وهي تحت التراب... سندس الجنة

الباحثة 

شكر وتقدير

سطور الشكر دائما تكون في غاية الصعوبة عند صياغتها، فتعجز الكلمات وتتوارى الحروف ويخجل القلم على أن يقف في مثل هذا الموقف.

في البداية أشكر جلالة الرحمن الذي يسر ووفق وأعان فله الحمد والشكر ثم أتوجه بوفير من آيات التقدير لشخص منحني ثقته طيلة فترة البحث وتكرم بالإشراف عليه، وتميز بسعة صدره وتعامله الفياض معي، ولا أملك سوى رفع يداي والدعاء له بطول العمر والصحة والعافية، أستاذي المشرف الدكتور **بن عمار محمد**، ودون أن أنسى شكر أعضاء لجنة المناقشة على اقتطاع وقتهم الثمين من أجل الاطلاع على الرسالة، وإثرائها من خلال الملاحظات التي سيتم إبدائها.

كما أتوجه بالشكر إلى التي مهما بحثت في قواميس ومعاجم اللغة عن كلمات شكر لن أجد ما يناسبها.. الأستاذة **حريز أسماء** بجامعة وهران، كما يسرني أن أسجل عميق شكري إلى من كان عوننا لي في بحثي هذا وقدم لي المساعدات.. الأستاذ **بوزيدي بوعلام** بجامعة بشار.

والشكر موصول أيضا إلى كل من ساعدني وقدم لي يد العون والمساعدة وأخص بالذكر: الأستاذة **ناجي الزهرة** بجامعة بومرداس، الأستاذ **بن عصمان جمال** بجامعة تلمسان، الأستاذ **بوكعبان العربي** بجامعة سيدي بلعباس، الأستاذة **بوخاتي فاطمة الزهراء** بجامعة وهران.

كما أخص بالشكر مؤسسة ميناء الجزائر وعلى ما أفادوني به من معلومات، وبالأخص مدير ميناء الجزائر العاصمة السيد **مصطفى شوقي**، عمال مكتبة المعهد العالي للبحرية ببوسماعيل، عمال مكتبة المدرسة الوطنية العليا لعلوم البحر وتهيئة الساحل بدالي ابراهيم، والمدير الفرعي للملاحة البحرية على مستوى وزارة النقل بالعاصمة السيد **مطاطي**.

قائمة المختصرات

باللغة العربية:

المعنى الكامل للاختصار	الاختصار
المادة	م
جزء	ج
صفحة	ص
القانون البحري الجزائري	ق ب ج
قانون الإجراءات المدنية والإدارية	ق إ م إ
القانون المدني	ق م
قانون العقوبات	ق ع
جريدة رسمية	ج ر
طبعة	ط
بدون دار نشر	ب د ن
بدون سنة نشر	ب س ن

باللغة الأجنبية:

abréviation	Le sens complet de l'abréviation
Art	Article
P	Page
éd	édition
Op.cit	Ouvrage précédent cité
N.T.S.B	National Transportation Safety Board
IMO	International Maritime Organisation
SOLAS	Saving Of Lives At Sea
UNLOS	United Nations Law Of Sea
MLC	Maritime Labour Convention

EPO	Entreprise Portuaire D'Oran
EPA	Entreprise Portuaire D'Alger
DMF	Droit Maritime Français
CLC	Civil Liability Convention
CNOSS	Centre National des Opérations de Surveillance et de Sauvetage
CROSS	Centres Régionaux des Opérations de Surveillance et de Sauvetage
SAR	Search And Rescue
SOS	Save Our Souls

مقدمة

مقدمة:

مما لا شك فيه أن الإنسان يحاول بشتى الطرق أن يستفيد من البيئة المحيطة في التنقل من مكان لآخر، وبعد أن استطاع أن يستفيد من الطرق البرية بكافة الأشكال والوسائل المتنوعة للتنقل، وجد أن بعض الطرق المختصرة تحتاج لعبور البحار والمحيطات، فلجأ للبحث عن وسائل النقل البحرية، فجعل السفينة هي الوسيلة الوحيدة في ركوبه وامتطائه، ومن ثم فإن السفينة في سيرها مقيدة بشرط السلامة.

استخدم الإنسان هذه السفينة منذ القدم لأغراض الملاحة البحرية المختلفة، والتي تعتبر من أهم أنواع النشاط البشري نفعا نظرا لقدرتها الفائقة على الربط بين أجزاء المعمورة، وتشمل: النقل، الصيد، النزهة، والتجارة، ولعل ذلك يبدو جليا من خلال الإحصاءات التي تشير إلى أن أكثر من 90% من حجم التجارة العالمية، يتم نقله عن طريق البحر وبواسطة السفن، كما تدرج الإنسان في صنع هذه السفن على مر العصور، من الطوف إلى القارب الصغير ذي المجاديف، ثم استخدام الرياح في السفن الخشبية والشراعية، ومع ظهور الآلة البخارية في القرن الثامن عشر والوصول لفكرة توليد الكهرباء في الثلث الأول من القرن التاسع عشر، فإن انقلابا كبيرا قد حدث في مجالات علمية وتقنية متعددة، كان من أهمها دفع وتسيير السفن في القرن التاسع عشر، وقد واكب ذلك استخدام خام الحديد والمعادن الصلبة الأخرى، في بناء هياكل تجهيزات السفن بالإضافة لاستغلال الموجات الأثرية طويلة المدى، كاللاسلكي في الاتصال، وأخيرا ها نحن نرى الآن السفن المسيرة بالطاقة النووية والطاقة الشمسية والأشعة بمختلف ضروبها، وهذا بسبب التطور المذهل في وسائل سير الأعماق.

على الرغم من كل هذا التقدم الصناعي والتكنولوجي الذي توصل إليه الإنسان لمناطحة الطبيعة البحرية، إلا أنه وبسبب استخدامه للسفينة في مختلف المجالات وتحت ضغط احتياجات الجماعة البشرية، قد تتعرض هذه السفينة للمخاطر أو الحوادث البحرية أثناء سيرها في البحر، تنشأ هذه الحوادث عن فعل الطبيعة أو فعل الإنسان، ولكونها تصيب السفينة في البحر يطلق عليها بالحوادث البحرية نظرا لارتباطها بالبحر مكانا، وبالرحلة البحرية زمانا، ورغم محاولة الإنسان تنظيم هذه الحوادث على مر

العصور،¹ إلا أنه لم يستطع لحد الآن التغلب على كافة العوامل الطبيعية غير المتوقعة من العواصف والأعاصير، وشدة التيار البحري وارتفاع الأمواج والضباب... الخ، كذلك الأخطاء البشرية والتي تعد السبب الرئيسي في الحوادث البحرية، خاصة ما يحدث لناقلات البترول العملاقة.²

والحوادث البحرية في اللغة من الحدوث، والحدوث كون الشيء بعد أن لم يكن، وإحداثه وإيجاده، سواء كان المحدث جوهرًا أو عرضًا، أما في الاصطلاح فلم يجد الفقهاء تعريفاً للحوادث البحرية والحوادث بصفة عامة، غير أنهم استعملوا هذا اللفظ للتعبير عن أي شيء جديد على ما اعتاده الأشخاص، أي الواقع فجأة من غير توقع سواء كان في البر أو البحر أو الجو،³ وبذلك الحوادث البحرية اصطلاحاً هي عبارة عن وقائع مادية تقع للسفينة فجأة أثناء الرحلة البحرية، قد يترتب عليها ضرر للسفينة أو الحمولة أو لسفن أخرى أو للبيئة البحرية أو لمنشآت الموانئ التي ترتادها السفينة، وإذا ما وقعت مثل هذه

¹ تمتد جذور الوجود التاريخي للحوادث البحرية منذ عرف الإنسان البحر واستعمله للملاحة وحاول تنظيم أحكامه، وقد تطور هذا التنظيم عبر العصور بدءاً من العصور القديمة، بحيث تشير الدراسات إلى الفينيقيون كان لهم السبق في إرساء قواعد التنظيم القانوني للحوادث البحرية، إذ تعود إليهم الآثار الأولى في وضع التنظيم القانوني لتلك الحوادث، بحيث خلفوا لنا نظام الرمي في البحر كأساس لتسوية الخسائر البحرية المشتركة، واستخدموا عقود القرض البحري لتمويل التجارة البحرية، كما حاول البابليون أيضاً منذ القدم وضع أنظمة قانونية كفيّلة بدرء الآثار الناجمة عن الحوادث البحرية، التي تتعرض لها وسائل الملاحة البحرية والأموال التي تحملها أثناء إبحارها، واليونان أيضاً في القرن الرابع قبل الميلاد، والذين عرفوا قرض المخاطرة الجسيمة.

غير أن الملاحظ على هذه التنظيمات على مر العصور القديمة، أنها جاءت مقتصرة على بعض الحوادث كالتصادم والخسائر البحرية، بل إن الأمر اقتصر على بعض جوانب الخطر نفسه، ولا يشمل جميع عناصره وجوانبه وبذلك كان التنظيم جزئياً ومحدوداً لديهم، رغم ذلك كانت البنية التحتية التي انطلقت منها جهود هذا التنظيم في العصور الوسطى والحديثة، وكانت مصر هي أول الدول العربية التي اهتمت بالحوادث البحرية والقانون البحري، حيث وضعت القانون المصري سنة 1883 والذي يكاد يكون ترجمة حرفية للكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي.

حسن حرب بشير اللصاصمة: الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني-دراسة مقارنة - أطروحة مقدمة لقسم البحوث والدراسات القانونية بمعهد البحوث والدراسات العربية للحصول على درجة ماجستير في القانون، جامعة الدول العربية، 1998، ص 21-43.

² LE CLERE(J): L'assistance aux navires et le sauvetages des épaves, Paris, 1954, p94.

³ عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني: الحوادث البحرية والخسائر المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، السعودية، 2012، ص 36.

الحوادث، فإنه يترتب عليها آثار قانونية يمتد أثرها ليشمل الوسائل الملاحية المستخدمة، وما قد تحتويه من إرساليات بحرية وما قد ينجم عن ذلك من إلحاق الضرر بأصحاب الشأن، ويتسع نطاقه ليشمل الأضرار بالأموال والأرواح.

أما في الاصطلاح القانوني، فقد عرف قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة 1906 الحوادث البحرية في م 2/3 منه بأنها: "الحوادث التي تكون ناشئة عن الملاحة في البحر أو مرتبطة به"، ومن تم فإن الحوادث البحرية هي كل ما يمكن أن يحدث أثناء وجود الشيء في البحر،¹ كما تضمنت م 2/4 من اتفاقية توحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن سنة 1924، النص على: "لا يسأل الناقل أو مالك السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو أحداثها"، ومن خلال النص نجد أن تعريف الحوادث البحرية هي تلك الحوادث القهرية الناشئة عن البحر والتي تصيب السفينة أثناء الرحلة البحرية،² وما عدا ذلك لم يرد أي تعريف في الاتفاقيات الدولية لمصطلح الحوادث البحرية، بل اختص كل منها بخاطر معين، حتى أن المتصفح لنصوص القوانين البحرية يجد حصر الحوادث البحرية في التصادم والمساعدة والإقذاح والخسارات البحرية المشتركة فقط، فلم يرد أي تعريف عام للحوادث البحري وإنما تعريف كل حادث على حده، بحيث أوردت التشريعات تعريفا محددًا لكل حادث وعالجت أحكامه وآثاره الناشئة عن حدوثه، كما سنعرض لاحقا.

بهذا يتضح الخلاف في تعريف الحوادث البحرية بين الفقه والقانون، فالاصطلاح الفقهي أعم من الاصطلاح القانوني، ومن تم يمكن استنتاج تعريف الحوادث البحرية بأنها واقعة يمكن أن تسبب حدوث الحادث البحري، هذا الحادث الذي يتنوع من حيث ظروف الوقوع وشكل الضرر، مثل الجنوح أو الحريق

¹ حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص 49.

² وعرفت م 6/2 من اتفاقية Marpol سنة 1978/1973 الحادث بأنه: "أي حادث يتضمن التصريف الفعلي أو المحتمل لمادة ضارة"، كما عرفت التصريف في م 3/1 من ذات الاتفاقية على أنه: "إطلاق لمواد ضارة من سفينة بما في ذلك إفلات هذه المواد أو التخلص منها أو إراققتها أو تسريبها أو ضخها أو انبعاثها أو إفراغها"، والملاحظ أن نص الاتفاقية أنه لم يعرف الحوادث البحرية باعتبارها حادثا ماديا، وإنما تطرق لأثر من آثار الحادث وهو تسرب المواد الملوثة في البحر.

محمد محسن النجار: المنازعات البحرية وآليات تسويتها، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2017، ص 234، 235.

أو التصادم البحري، هذا الأخير الذي يأتي في مقدمة الحوادث التي تهدد الرسالة البحرية، من بين الحوادث البحرية العديدة التي تنطوي عليها الملاحة البحرية، حتى أنه يعتبر أخطرها على الإطلاق، لا سيما بعد استخدام البخار والطاقة الذرية في تسيير السفن، الأمر الذي مكنها من السير بسرعات فائقة، كما أصبحت هياكل السفن مصنوعة من الفولاذ والصلب وتضخمت أحجامها بدرجة كبيرة، مما يجعل التصادم في الكثير من الأحيان أمرا مروعا ويؤدي لخسائر فادحة في الأرواح والأموال، ولا تقتصر خسائر التصادم على الأضرار التي تلحق بهياكل السفن المتصادمة وملحقاتها فقط، بل تمتد لتشمل السفن الأخرى التي قد تكون بالجوار أثناء حدوث التصادم، فضلا عن تلوث البيئة البحرية بالزيت (النفط)، كما تتجلى خطورته أيضا في أنه ورغم التقدم العلمي والتقني في صناعة وبناء السفن، - وإن كان قد قلل حالات التصادم- إلا أنه لم يقلل من حدة نتائجه والتي ازدادت خطورة عن ذي قبل، فضخامة السفن الحديثة وازدياد سرعتها أثناء السير، ضاعف من حجم الكوارث التي تنجم عن التصادم البحري.¹

من هذا المنطلق، تنامي لدى رجال البحر في إطار تبادل المنفعة، شعور أخلاقي قوي بضرورة التضامن والسرعة في تلبية أي نداء أو طلب للنجدة والمساعدة، للدرجة التي دعت المشرعين القدماء لعدم النص على الالتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ إلا نادرا، وهو التزام خاص لا يوجد له مقابل في القانون البري،² والذي بقي مدة طويلة من الزمن مجرد التزام أدبي يستند إلى ضمير الربانة وإحساسهم بالتكافل المهني أمام مخاطر البحر، كما استقر العرف على وجوب إعطاء مقابل ما لمقدم هذه الخدمات

¹ محمود مختار أحمد بريري: قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1999، ص 497.

² BOUAYAD (M): L'assistance maritime en droit français et marocain, thèse en droit public, Nante, 1987, p24.

إزاء المشاق والمخاطر التي تكبدها،¹ تتمثل في مكافأة لإغرائه وتشجيعه على تقديم المساعدة والإنقاذ للسفينة المعرضة للخطر، على اعتبار أن السفينة مقدمة النجدة اليوم قد تطلبها غدا.²

غير أن تقاعس الربان في الكثير من الحالات عن تقديم المساعدة والإنقاذ، وما يترتب على ذلك من آثار سلبية على النشاط البحري، الأمر الذي حدا بالتشريعات البحرية الوطنية والدولية إلى تنظيم مبادئ المساعدة والإنقاذ البحريين بقواعد قانونية ملزمة، يترتب عنها نخوض المسؤولية المدنية والجنائية على كل ممتنع عن تقديمها، حتى أن المكافأة لا تقدم في أي عملية إنقاذ، فليست كل معونة تتم في البحر تعد إنقاذا بحريا بالمعنى القانوني، وتخول لمقدمها الحق في المكافأة إلا بتوافر الشروط التي وردت في نصوص الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المتعلقة بموضوع الإنقاذ البحري، على أساس أن هذه المكافأة كبيرة مما سيثير أطماع وشهوات المنقذين، ومن ثم يجب وضع شروط لاستحقاقها.

¹ LUCIEN(B): L'assistance en mer, thèse pour le doctorat en droit, Paris, 1994, p54.

² ترجع الخلفية التاريخية للمساعدة والإنقاذ البحري منذ العهود السحيقة لما قبل الميلاد، حيث وردت أحكام خاصة بالإنقاذ في قانون "رودس" في الفترة ما بين 800 إلى 600 قبل الميلاد، وذهب رأي في الفقه إلى أن سكان شواطئ البحار والأنهار قديما، اعتادوا على أخذ احتياجاتهم من السفن التي تتعرض للخطر بواسطة السلب والنهب، حيث كانوا يعتبرون كل ما يأتي من البحر ملكا لهم، وظل هذا الوضع قائما حتى عصر الإمبراطورية الرومانية، وصدور قوانين متضمنة لمنع نهب وسلب الأشياء في البحر، كما تدخلت الكنيسة لتدعيم ذلك، فالجسلس الديني لمدينة Nantes الفرنسية سنة 1127 وفي مدينة Latran بروما سنة 1179 حرمتا المساس بأموال الغرقى وأمرتا بتقديم العون والمساعدة لهم.

قواعد أوليرون Règles d'Oliron والتي يرجع تاريخها إلى القرن الثاني عشر، قننت القضاء البحري للموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الأطلسي، وعاقبت بعقوبات قاسية كل من يرتكب عملا ضد سلامة الغرقى أو يسلب أموالهم وقررت مكافأة للمنقذين، كما أصدر البابا بي الخامس أمرا للبحارة والصيادين بتقديم المعونة للسفن وإنقاذ الغرقى، كذلك الأمر الملكي الصادر في عهد لويس الرابع سنة 1861، والذي تعهد فيه بحماية والمحافظة على السفن وطاقمها وحمولاتها.

غير أن ما يلاحظ عن ذلك هو أن الإنقاذ هنا كان يتعلق بالغرقى فقط وما يخصهم من أشياء، أما تقديم المساعدة للسفينة ذاتها قبل الغرق لم يكن مثار اهتمام، على أن واجب تقديم المساعدة والإنقاذ للسفن ظهر لأول مرة في القانون الوضعي بالنسبة للسفن الحربية، وذلك بموجب المرسوم الفرنسي الصادر في 21 أوت 1790 والخاص بالعقاب على المخالفات والجرائم التي تقع على السفن الحربية وفي الموانئ وورش الإصلاح، وبالتالي فرضته كواجب قانوني لا أخلاقي ولكي يبقى واجبا كاملا، فإن الأمر اقتضى فرضه على ربانة جميع السفن والزامهم بتقديم العون للسفن التي تتعرض للخطر.

RODIERE (R) : Traité Général de droit maritime, Evènement de mer, revue international en droit comparé, 1972, pp160-163.

إن هذا الواقع، فرض ضرورة الحاجة إلى تنظيم الحوادث البحرية ومعالجة آثارها مما يتوفر معه حماية ضد طغيان البحر، وتجييدا لهذا الشعور بحاجة التنظيم والحاجة المستمرة لتفاديه، وتكريسا لهذه الملاحظات على واقع الملاحة البحرية، والتي أفزعت البشرية على كافة الصعد وطنيا ودوليا، تم وضع النظم القانونية التي تعالج أحكام الحوادث البحرية مفهوما، وشروطا، ونطاقا.¹

فعلى المستوى الداخلي، نجد أن كل دولة من دول المنظومة الدولية قد سنت تشريعا بحريا يتضمن في متنه نصوصا خاصة بالحوادث البحرية تحدد فيه تعريفها وشروطها والدعاوى التي قد تنشأ عنها، وهو ما عالجها القانون البحري الجزائري في الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم،² في الفصل الرابع من الباب الأول من الكتاب الأول تحت عنوان "الحوادث البحرية"، وخصص له أربعة أقسام تناولت التصادم البحري، الخسائر البحرية، الإسعاف البحري، وإنقاذ حطام السفن، ولما كان التصادم البحري من أخطر هذه الحوادث، ونظرا لما له من أهمية كبرى في مجال الملاحة البحرية، فقد خصص له مشرعا القسم الأول لمعالجة أحكامه.

أما على المستوى الدولي والعالمي، فتمثل هذا الاهتمام في إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية وتوقيع البروتوكولات وإصدار الموائيق، والتي تتضمن في طيات نصوصها أحكام الحوادث البحرية بشكل عام، أو معالجة أحكام أحد هذه الحوادث بشكل خاص، من حيث نطاقه وأحكام الآثار القانونية المترتبة على حدوثه، وقد أبرمت في هذا الصدد العديد من الاتفاقيات الدولية، من أهمها اتفاقية Bruxelles لسنة 1910 حول التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ،³ ومؤتمر Londres لسنة

¹ DJERIDI(M): **Les accidents maritimes cas navire a passagers (costa concordia)**, mémoire de de magister pour l'obtenir de diplôme de post graduation spécialisé filière administration maritime, Ecole national supérieure maritime BOU ISMAIL, 2011/2012, p27

² الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29 الصادرة بتاريخ 10/04/1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998، ج ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 27/06/1998.

³ BOURBOUNNAIS-JACQUARD(I): **L'abordage maritime**, thèse en droit maritime, Aix Marseille université, 2011, Publié sur le site: <http://www.arbitrage-maritime.org>

1960 حول سلامة الأرواح البشرية، ومؤتمرات قواعد يورك وأنفوس المتعلقة بالخسائر البحرية المشتركة، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام 1952 Bruxelles، والاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وبروتوكول سنة 1978.

بناء على هذا الاهتمام الوطني والدولي بأحكام المخاطر والحوادث البحرية، وُجد نوع من التعاون في أحكام هذه الحوادث على المستوى الوطني والدولي، فرغم أن القوانين الوطنية عاجت أحكام الحوادث البحرية ضمن قانون التجارة البحرية أو القانون البحري لكل دولة، إلا أنها سعت دوما لتعديل هذه النصوص لمواكبة التطورات في مسائل التجارة البحرية ودواعيها، من خلال اقتباس ما يرد من أحكام في الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات والمواثيق الدولية بهذا الشأن، واعتبارها جزءا لا يتجزأ من نصوص قوانينها الداخلية، وقد سارت الجزائر على هذا المدرج، حيث نجد أن القانون البحري الجزائري قد تضمن نصوصا معالجة لأحكام الحوادث البحرية واقتبس بعض أحكام الاتفاقيات الدولية، بحيث أصبحت جزءا من نصوص القانون البحري الجزائري، وذلك تعبيرا عن التزامه بأحكام تلك التشريعات البحرية الدولية، وهذا ما يتضح للعيان بصورة جلية عند معالجتنا لأطر هذه الرسالة، وقد رسمت مجمل التشريعات نطاق الحوادث البحرية بالتصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين.

على ضوء ما تقدم، تبدو لنا أهمية تناولنا لموضوع الحوادث البحرية، ذلك أن الموضوع يستمد أهميته من تطور التجارة البحرية والنقل البحري، ومن سعي المشرع الدولي والوطني وكذلك الفقه والقضاء لمواجهة المشكلات القانونية التي قد تؤثر على نشاط الملاحة البحرية، بسن قوانين حديثة وإصدار أحكام قضائية تواكب التقدم التقني الهائل الذي أصاب مجال الملاحة البحرية، وتحد من الحوادث البحرية خاصة وأنها كثيرة ومتنوعة تتزايد كلما ازدادت الحاجة إلى نقل الأشخاص أو البضائع عبر البحر، وهذا ما نلاحظه في وقتنا الحاضر، لهذا اخترنا عنوانا لبحثنا هذا والمتمثل في: **الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)**، فالاتفاقيات الدولية لما لها من

سمو على القوانين الوطنية، ووفقا للقانون الجزائري خاصة القانون البحري، على أساس أن كل الدول المشاركة أو الموقعة ملزمة قانونيا بتعديل تشريعاتها الوطنية بما يتلاءم ويتماشى مع مضامين الاتفاقيات الدولية، وفي هذا السياق الناظم الذي يجعل النظر في الاتفاقيات الدولية منطلقا رئيسيا له، خاصة فيما اتصل منه بالتصادم البحري وبالمساعدة والإنقاذ البحريين عامة، والقانون الجزائري خاصة.

كما حصرنا الدراسة عن الحوادث البحرية في بحثنا هذا على حادث التصادم البحري، نظرا لما سبق ذكره كونه من أخطر أنواع الحوادث البحرية من جهة، ولأن مشرعنا اكتفى بهذا الحادث عند تنظيمه للحوادث البحرية في القانون البحري في الفصل الرابع من الباب الأول من الكتاب الأول منه من جهة أخرى، رغم أن عنوان الفصل جاء بصيغة الجمع "الحوادث البحرية"، وعلى المساعدة والإنقاذ البحريين باعتبارهما نتيجة حتمية لوقوع الحوادث البحرية بصفة عامة والتصادم البحري بصفة خاصة.

ونقول عن صواب أن الجزائر قد غضت الطرف عن اتفاقية 1910 Bruxelles حول التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين، في حين قامت بالاشتراك في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 مايو 1952، وانضمامها للاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979 بمابورغ، واتفاقية 1989 Londres بشأن المساعدة والإنقاذ البحريين، ولم تصادق عليهم مما يعني أنها موافقة ضمينا بينود هذه الاتفاقيات وعن نواياها في المصادقة لاحقا، فما الذي منعها من التصديق لحد الآن؟

في مقابل ذلك صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وبروتوكول سنة 1978، وهو ما يعني لزاما امتثالها الكلي والتام لبنود هذه الاتفاقية بمخالفاتها، إلا أن الباحثة ترى بعد نظر القانون البحري الجزائري أنه قد حاد عن الاتفاقيات السابق ذكرها من خلال استعمال المشرع الجزائري لفظ "الإسعاف" على خلاف الاتفاقيات التي تبنت مصطلح "الإنقاذ"، وهو ما يعني أن اللفظين ليسا متماثلان في المعنى، خاصة وأنه لفظ غير شائع على المستوى البحري.

لذا نرى أن هذا الموضوع قد بلغ حدا من الأهمية من عدة وجوه تجعلنا نتعرض له بالبحث، فمن ناحية الوقوف على آخر ما توصلت إليه الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية خاصة القانون البحري الجزائري، من قواعد ومبادئ تتعلق بمختلف الجوانب القانونية للتصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين، ومدى سعة اقتباس المشرع الجزائري لنصوص الاتفاقيات الدولية بهذا الشأن، ومن ناحية ثانية المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري وصورها وأهم الحلول التي تم التوصل إليها بشأن الاختصاص القضائي بنظر دعوى التصادم، ومدى تحمل المسؤول عن التصادم للتعويض لأضرار الناشئة، واستبعاد قواعد المسؤولية العقدية في هذا المجال، فالمسؤولية المنظمة لأحكام التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ، ومن ناحية ثالثة فإن لجوء السفينة التي تتعرض لخطر التصادم أو غيره من الأخطار لطلب المساعدة والإنقاذ البحريين، يتطلب تقدير هذه المعونة البحرية التي تقدم في ظروف شاذة للرحلة البحرية، إذ يتخللها غالبا الارتباك والاضطراب، ولن يمكن في مثل هذه الأحوال أن يتم الاتفاق بين الطرفين على كل تفاصيل العملية، خاصة فيما يتعلق بالأثر الجوهري لنجاحها وهو مكافأة المساعدة والإنقاذ البحريين، كل ذلك يجعلنا نتساءل عن: الأحكام التي نظمتها الاتفاقيات الدولية بشأن النظام القانوني للتصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين؟ وعن الأحكام التي تبناها المشرع الجزائري؟ وهل وفق في معالجته لهذا الموضوع؟ خاصة مع قلة الاجتهادات القضائية في هذه المسألة؟ علما أن الجزائر تمتلك موانئ بحرية مهمة في منطقة البحر المتوسط، وبالتالي هي ممر حيوي للتجارة البحرية، وهذا ما يدعو لدخول السفن لنقل البضائع التجارية والأشخاص وخروجها، فضلا عن ناقلات النفط مما يضاعف إمكانية تعرضها للحوادث البحرية.

وفي سبيل الإجابة عن الإشكالية المطروحة، ووضع إطار محدد للتصادم البحري وللمساعدة والإنقاذ البحريين، وتفريدهما عما عداهما من الحوادث البحرية الأخرى وإجلاء الغموض عنهما، وجدنا أنفسنا نميل بصورة عفوية لضرورة استعراض الحلول المطروحة في قوانين وتشريعات مختلفة لدول كثيرة، ومنها: مصر، المغرب، الأردن، لبنان، العراق، فرنسا، أمريكا، إنجلترا، وذلك في كل موضوعات الرسالة تقريبا دون أن نلتزم بمنهج المقارنة المحدود بقانون دولة واحدة أو أكثر على سبيل التخصيص، حتى يتاح

لنا مناخا أفضل للدراسة وإثراء الموضوع، واعتمادنا على المنهج التحليلي والنقدي لنصوص الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري.

ورغم الأهمية الكبيرة التي يحضى بها الموضوع، قد واجهتنا بعض الصعوبات والعقبات أولها قلة المراجع والدراسات السابقة المرتبطة بالموضوع خاصة الجزائرية منها إن لم نقل ندرتها، فهو موضوع غير مستهلك في المكتبات الوطنية مما تطلب البحث عن مصادر أجنبية أخرى، وهو ما أخذ منا وقتا وجهدا أكبر لدراسة الموضوع، إضافة لشح المعلومات المتحصل عليها خاصة وأن بعض المؤسسات تأبى التعاون مع الباحثين، وعدم الدقة في الإجابة على الأسئلة التي يطرحها الباحث، نظرا لأن الجزائر لم تشهد أي حادث تصادم للسفن على الإطلاق.

على هدي ما سبق، نرى أن البحث في موضوع التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين، يكون بتقسيم الرسالة إلى بابين:

الباب الأول: نتكلم فيه عن التصادم البحري وذلك من خلال فصلين، نتعرض في الفصل الأول منهما مفهوم التصادم البحري وشروطه وتحديد نطاقه، وبيان حالات المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري بالشكل الذي حددته التشريعات وكذا أحكام الاتفاقيات، ونتعرض في الفصل الثاني للآثار التصادم البحري والمتمثلة في دعاوى التصادم البحري الجنائية والمدنية من أجل وضع حد لخرق القواعد التنظيمية للملاحة البحرية، وتعويض المضرور من التصادم البحري.

الباب الثاني: نلقي الضوء فيه على المساعدة والإنقاذ البحريين، وذلك في فصلين خصصنا الأول منهما لمفهوم المساعدة والإنقاذ البحريين، والالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين وجزاء الإخلال بهما، أما الفصل الثاني فقد أفردناه لبحث موضوع مكافأة الإنقاذ البحري، من حيث شروطها وحالات استحقاقها، تقديرها وتحديدتها، المنازعات المتعلقة بالوفاء بها.

ونختم بخاتمة نبين فيها أهم النتائج التي تم التوصل إليها، والمقترحات التي نأمل من المشرع الجزائري أن يأخذ بها، ونتمنى أن تسد هذه الدراسة بعض النقص في مكتبتنا القانونية البحرية.

الباب الأول

التصادم البحري

الباب الأول: التصادم البحري L'Abordage Maritime

لعل أهم ما يميز القانون البحري ويجعل له ذاتية خاصة بين مختلف القوانين الأخرى، تلك الأخطار التي تكتنف الملاحة البحرية مما يجعل من هذه الأخيرة ذات طبيعة خاصة، حيث تؤدي تأثيرات الطقس والأخطاء البشرية إلى جعل السفينة وسيلة انتقال مهددة بالأخطار في الكثير من الأحيان.

من بين المخاطر البحرية العديدة التي تنطوي عليها الملاحة البحرية، يأتي التصادم البحري في مقدمة تلك المخاطر وأخطرها على الإطلاق، وشيوعه ليس فقط في البحار العامة بل أيضا في الساحل، وخاصة عند دخول المناطق الملاحية الضيقة، والتي غالبا ما يسفر عنها أضرارا جسيمة تلحق بالسفن المتصادمة والبضائع المنقولة عليها وبأفراد الطاقم والمسافرين، كما أن للتصادم البحري آثارا بالغة الخطورة، لا تقف عند الإصطدام والضرر الحاصل بالسفینتين المتصادمتين، بل قد يمتد أيضا إلى البيئة البحرية كما لو تسبب في تسرب للمواد البترولية أو المواد السامة المنقولة بحرا.

خطورة التصادم البحري، كانت سببا في وجود العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية التي تناولت الموضوع من مختلف جوانبه القانونية، ونظمه أيضا القانون البحري الجزائري، حيث تعرض لتعريفه وقواعده العامة وبيان صور المسؤولية وأحكامها، ودراسة مسألة الإختصاص بنوعيتها المدني والجزائي.

ورغم أن التصادم البحري يؤدي لترتيب المسؤولية التقصيرية، ويكفل للمضرور حق اللجوء إلى القضاء من أجل الحصول على تعويض عما لحقه من أضرار، فإن هذا لا يمنع من أن يعرض مرتكب التصادم للمسؤولية الجنائية وتوقيع عقوبات تأديبية نتيجة عدم مراعاة واحترام قواعد الملاحة البحرية، إذ يتم فيها محاكمة مرتكب الخطأ ومعاقبته، وحيث أن القانون البحري، هو قانون ذو صفة دولية، ونظرا لطبيعة العلاقة المترتبة عن التصادم البحري، ما يطرح مشكلة تنازع القوانين وتنازع الإختصاص،

فالتشريعات تختلف من دولة لأخرى، ما يعني وجود اختلاف في الأحكام الصادرة بشأن المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري.

لهذا نرى، أن موضوع التصادم البحري، قد بلغ حدا من الأهمية تجعلنا نتعرض له بالبحث للوقوف على آخر ما توصلت إليه الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية من قواعد (الفصل الأول)، ومبادئ تتعلق بدعوى المسؤولية عن التصادم (الفصل الثاني).

الفصل الأول: القواعد القانونية للتصادم البحري

التصادم البحري من أهم المشاكل التي تعترض الملاحة البحرية، لهذا فقد أثار هذا الموضوع في ظل التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية العديد من الإشكاليات، فأحكام التصادم البحري لا تطبق إلا إذا وقع اصطدام بين منشأتين بحريتين وكانت السفينة بالمعنى القانوني طرفاً في الحادث البحري، مما يثير صعوبة في تحديد الوصف الذي يتعين أن تكون عليه هذه السفينة، ومدى انطباق هذه الأحكام على التصادم الواقع على بعض السفن كالسفن المملوكة للدولة، والسفن المرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة.

ثم أن المسؤولية المدنية المنظمة لأحكام التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ التقصيري، مما يعني استبعاد قواعد المسؤولية العقدية في هذا المجال، كما أن هذه المسؤولية تختلف بحسب السبب الذي أدى لوقوع هذا الحادث، فقد لا تقوم المسؤولية ومن ثم يتحمل كل طرف الأضرار اللاحقة به، أو قد تقوم إذا كان التصادم راجعاً إلى خطأ من أحد الربانة أو كلاهما.

ولغرض تسليط الضوء على هذه الإشكاليات، نحاول في هذا الفصل التطرق لمفهوم التصادم البحري وشروطه وتحديد نطاقه (المبحث الأول)، ثم بيان حالات المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري بالشكل الذي حددته التشريعات وكذا أحكام الاتفاقيات، وذلك حسب السبب الذي نشأ عنه هذا التصادم (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم التصادم البحري

يخضع التصادم البحري عموماً وتصادم السفن خصوصاً لمفهوم محدد، والتي عالجها الفقه والاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، فبينما يركز البعض على المياه التي يقع فيها التصادم بصرف النظر عن المنشآت البحرية المتصادمة، يذهب البعض إلى التركيز على صفة المنشأة البحرية التي كانت طرفاً في التصادم، ومتى توفرت الشروط عد هذا الحادث البحري تصادماً بحرياً وطبقت أحكامه (المطلب الأول)، إلا أن هذه الأحكام قد لا تطبق بالرغم من توافر شروط التصادم البحري أحياناً، مما يتعين تحديد نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف التصادم البحري وشروطه

سعت الدول إلى إبرام اتفاقيات دولية تهدف إلى توحيد القواعد الخاصة بالتصادم البحري، كما عرفت مختلف التشريعات البحرية التصادم البحري، بتعريفات متشابهة إلى حد ما في المعنى والمضمون (الفرع الأول)، وذهبت إلى أن تحقق وصف التصادم البحري لا يتحقق إلا بوجود مجموعة من الشروط، حتى يعد هذا الحادث البحري تصادماً بحرياً (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف التصادم البحري

تعريف التصادم البحري باعتباره واقعة مادية، لا يتسنى لنا معرفته إلا بالرجوع إلى أصل الكلمة (أولاً)، وإلى أحكام الفقه (ثانياً)، والاتفاقيات الدولية والنصوص القانونية لبعض الدول (ثالثاً)، والتطرق إلى ما جاء به القانون البحري الجزائري (رابعاً).

أولاً: تعريف التصادم البحري في اللغة والإصطلاح

تجيء كلمة تصادم من الفعل صدم أو صدمه يصدمه صدمة أي دفعه وضربه بجسده، صادمه أي ضربه، والصدم أصله ومصدره ضرب الشيء الصلب بمثله،¹ وتصادم الفارسان واصطدما أي ضرب أحدهما الآخر بنفسه وتزاحما، وعليه فالتصادم البحري لغة يعني التضارب والاحتكاك بين أجسام المنشآت العائمة،² ولا يخرج المعنى الإصطلاحي عن هذا المعنى اللغوي.

ثانياً: تعريف التصادم البحري لدى الفقه العربي

لا توجد هناك تعريفات لأهل الفقه حول التصادم البحري، ولكن وردت عنهم بعض العبارات عن الواجب في حال التصادم، ومنه ما جاء في التاج والإكليل لإبن المواق: قال مالك في السفينتين تصطدمان فتغرق إحداهما بما فيها، فلا شيء في ذلك على أحد لأن الريح تغلبهم إلالو أرادو صرفها قدروا فيضمنوا وإلا فلا شيء عليهم، وما جاء به المغني: إذا وقعت السفينة المنحدرة على الصاعدة فغرقتا، فعلى المنحدرة قيمة السفينة الصاعدة، وفي مطالب أولى النهي: وإن كانت إحداهما-أي السفينتين المصطدمتين- واقفة وكانت الأخرى سائرة واصطدمتا فغرقتا، فلا ضمان على قيم الواقفة.³

من خلال هذه العبارات الفقهية من الفقهاء العرب، يتضح لنا أن التصادم عندهم يطلق على السفن المبحرة مع بعضها، أو الواقفة إذا ارتطمت بها سفينة مبحرة ويقاس على ذلك السفينة التي لا تصطدم مع أخرى، وإنما ترتطم بقعر البحر أو بأي جبل ثلجي أو أي جسم آخر له تأثير على جسم السفينة الخارجين وعلى ذلك يمكن وضع تعريف للتصادم البحري بأنه كل ارتطام أو احتكاك سفينة

¹ محمد بهجت عبد الله قايد: الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1992، ص 6.

² محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2003، ص 25.

³ عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص 89، 90.

بسفينة أو سفن أخرى أو أي جسم عائم على سطح البحر، أو الصخور، أو الأرصفة، أو المنشآت الثابتة وينتج عن ذلك أضرار أو خسائر لواحدة أو أكثر من السفن المتصادمة.¹

ثالثاً: تعريف التصادم البحري وفقاً لاتفاقية 1910 Bruxelles وبعض التشريعات البحرية

كانت اتفاقية Bruxelles والموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية التصادم البحري،² بمثابة الاتفاقية التي فتحت الطريق لتنظيم أحكام التصادمات البحرية ثم تتابعت الاتفاقيات،³ بحيث نصت المادة الأولى منها على أن التصادم البحري هو: "التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفن بحرية ومركب ملاحية داخلية، أي كانت نوعية المياه التي حدث فيها التصادم".

¹ عايش بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص 90.

² يرجع تاريخ إعداد هذه الاتفاقية إلى سنة 1897، أين عقدت اللجنة البحرية الدولية أول مؤتمر لها قامت فيه بدراسة أحكام التصادم البحري والإنقاذ بين الدول، ليتم الإعداد لهذين المشروعين في عدة مؤتمرات بدءاً بمؤتمر Anvers سنة 1898 ومروراً بمؤتمر لندن 1889، ثم باريس 1900، هامبورغ 1902، Amsterdam 1904 إلى أن عقد مؤتمر دبلوماسي في بروكسل بمبادرة من الحكومة البلجيكية من أجل التوصل لتوحيد أحكام التصادم والإنقاذ البحريين، وبعد عدة دورات تم التوقيع على اتفاقيتي Bruxelles والمتعلقتين بالتصادم والإنقاذ البحريين في 23 سبتمبر 1910، وقد قامت كل من: فرنسا، إنجلترا، ألمانيا، إيطاليا، الدانمارك، النرويج، السويد، المكسيك، اليابان، الأرجنتين، الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا بالتوقيع عليهما.

بن عصمان جمال: التوحيد الدولي في مجال التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، ع الأول، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 3، 4.

أما بخصوص الدول العربية، فلم تصادق إلا مصر وليبيا يمكن لأن أغلبها كان تحت وطئة الاستعمار مثل الجزائر، وبمصادقة الدول المستعمرة لا يكون هناك داعي لإعادة التوقيع.

زيان عبد القادر: التوحيد في أحكام التصادم البحري - دراسة في القانون الدولي الخاص - رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، السنة الجامعية 2009/2010، ص 81.

³ محمود شحماط: المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010، ص 72.

انطلاقاً من هذا التعريف نستنتج أنه لا يشترط أن يقع التصادم في أجزاء محددة من البحر،¹ فمعيار المياه التي يقع فيها التصادم لا يغير من وصفه، كما أن الاتفاقية اعتبرت وجود سفينة واحدة في

¹ البحر لغة هو الماء الكثير ملحا كان أو عذبا، وهو خلاف البر سمي بذلك لعمقه واتساعه، وقد غلب على الملح حتى قل في العذب، وجمعه أبحر وبحور وبحار، أما تعريفه الاصطلاحي لا يخرج كثيرا عن تعريفه اللغوي فإن البحر بالمعنى الاصطلاحي هو الماء الكثير عذبا كان أو ملحا، فلا يطلق البحر على مجتمعات المياه الصغيرة، وكذلك لا ينسحب وصف البحر عن الأنهار الكبيرة كنهر الأمازون ونهر النيل والفرات وغيرها من الأنهار الكبيرة، فكل هذه مما تجري فيها السفن الكبيرة والصغيرة. عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص 37-39.

أما مفهوم البحر في القانون فينصرف إلى المسطحات الواسعة من المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا، وهو يتفرع إلى: - المياه الداخلية Eaux intérieures: أو كما يطلق عليها بالبحار الوطنية، ولا يوجد تعريف دقيق للمياه الداخلية، فاتفاقية Genève سنة 1958 لأعالي البحار لم تعرفها بل حددتها فقط في نص م 5 على أنها: "تعتبر المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة"، كما حددتها أيضا م 8 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنها: "تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه للدولة..."، وهي تشمل الموانئ والخلجان والمضايق والأرخبيلات والبحيرات والبحار المغلقة والقنوات البحرية والأنهار. والكثير من التشريعات تسوي بين أحكام التصادم البحري والتصادم النهري وتخضعهما لأحكام متماثلة، من ذلك التشريع الألماني والبلجيكي والإيطالي.

جمال محي الدين: القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر، ط 1، الجزائر، 2009، ص 55، 56.

- البحر الإقليمي La mer territoriale: مساحة من البحر تجاور سواحل الدولة وتمتد على مسافة لا تتجاوز 12 ميلا من المياه الداخلية، أي فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية باتجاه البحر، وهو يخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية فهو جزء من إقليم الدولة الساحلية.

- المنطقة المتاخمة Zone contigüe: أو المنطقة المجاورة، وهي منطقة ملاصقة (متاخمة) للبحر الإقليمي، ولا يجوز أن تتعدى 24 ميل بحري من البحر الإقليمي، وتمارس الدولة فيها سيادتها، وهذا وفقا لنص م 24 من اتفاقية Genève سنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، و م 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

- المنطقة الاقتصادية الخالصة La zone économique exclusive: وهي منطقة استحدثت بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وهي منطقة ملاصقة للبحر الإقليمي ولا تمتد لأكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وهي ليست جزءا منه ولا من أعالي البحار بل منطقة ذات طبيعة خاصة.

- أعالي البحار La haut mer: وهي جميع أجزاء البحر والتي لا تشملها التقسيمات السابقة، وهي مياه لا تخضع لسيادة أي دولة أي انعدام السيادة الإقليمية للدول بهذه المنطقة، كما أنها تخضع للعديد من الحريات كحرية الملاحة والطيران والصيد وغيرها.

شربال عبد القادر: تحديد المجالات البحرية في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2001، ص 32.

التصادم كافي لاعتباره تصادما بحريا، فيكفي أن يتعلق الأمر بسفينة حتى تنجذب المسألة نحو القانون البحري، وبالتالي أحكام التصادم البحري.

ما يلاحظ أن الاتفاقية اعتدت في اعتبارها بصفة المنشأة طرف التصادم أكثر من اهتمامها بالمياه التي حدث فيها التصادم، سواء كانت جزءا من أعالي البحار أو من عدمه فهي ساوت ما بين التصادم الواقع في البحر أو في المياه الداخلية، خلافا لما كان سائدا في القديم بضرورة حدوث التصادم في البحر حتى يعتبر تصادما بحريا،¹ وكأن شرطها الوحيد والهام أن تكون إحدى المنشآت البحرية على الأقل سفينة حتى يعد الحادث تصادما بحريا، تاركة مسألة المكان مسألة مطلقة.²

بهذا التعريف أيضا، أن تكون السفينة أحد أطراف التصادم البحري هذا لا يعني أن يكون الطرف الآخر شيئا راسيا غير متحرك كالرصيف أو شيء ثابت كالصخور، بل يتعين أن يكون الطرف الآخر مركب ملاحية داخلية على الأقل، حتى يعد تصادما بحريا بمفهوم الاتفاقية، ربما لأن التصادم هو أحد أخطار البحر الذي يكثر وقوعه بين السفن خاصة أثناء الرؤية المحدودة وسقوط الأمطار.

وأيا ما كان الأمر فإنه، يجب استبعاد الاصطدام الذي يقع بين مركبين من مراكب الملاحية الداخلية، حتى ولو كان في المياه البحرية فلا يعد تصادما بحريا يطبق عليه أحكام التصادم البحري، بل إنه يخضع للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية في القانون المدني، كما يتم استبعاد أيضا التصادم الواقع بين السفن ورسيف الميناء أو الصخور،³ كذلك استبعاد التصادم بين القاطرات والزوارق البحرية أو مراكب الصيد الصغيرة، بل تعد حادثا ملاحيا لأن القاطرة أو الزورق وكل ما هو على شاكلتهم لا يعتبر سفينة، بل مجرد منشأة عائمة في المياه الداخلية.

¹ عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2003، ص 549.

² GHANEM MOHAMED(Y), REZZEG(T): les compétences juridiques en matiere d'abordage, mémoire de fin d'étude pour l'obtenir de diplôme de poste graduation spécialisée filière administration maritime, Ecole nationale supérieure maritime BOU ISMAIL, 2004/2005, p7.

³ أحمد محمود خليل: موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، 2010، ص 99.

لكن ليس معنى أن إحدى المنشآت المتصادمة تعد من السفن البحرية، أنها تخضع لمجال تطبيق الاتفاقية، فمن خلال الفهم الدقيق لنصوص الاتفاقية نجد أنه يتعين دائما على المنشأة المتصادمة أن تكون من مراكب الملاحة الداخلية على الأقل، وبذلك يخرج من نطاق تطبيق الاتفاقية ومفهوم التصادم البحري، ارتطام سفينة بحرية بحطام سفينة أخرى¹ أو أحد الصنادل البحرية، والتي ليست لها مقومات السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية، فتعتبر مجرد حادث ملاحى لا تسري عليه أحكام المسؤولية في التصادم البحري، في المقابل يمكن اعتبار ارتطام إحدى السفن بسفينة جانحة تصادما بحريا وفقا للمفهوم الذي جاءت به الاتفاقية، طالما أن السفينة لم يغادرها الطاقم الذي يديرها، أو لم تصبح حطاما بعد ولا تعد في تلك الحالة من قبيل الحطام البحري، فمن الممكن إعادة تعويمها وتسييرها في البحر.

في الوقت ذاته، نلاحظ قصور تطبيق أحكام التصادم البحري على الأضرار الناتجة عن الاصطدام المادي دون غيرها من الأضرار، فلا يعتبر من نوع التصادم البحري الأضرار الناشئة عن تلاطم الأمواج نتيجة العلامات أو الإشارات في الموانئ، ويمكن لكل متضرر من ذلك الحصول على التعويض طبقا للقواعد العامة.²

إلا أن نص م 13 من اتفاقية 1910 Bruxelles تصدى لهذه المسألة، بتوسيع مجال تطبيق القواعد التي حوتها الاتفاقية، على تسوية الخسائر التي تسببها سفينة بأخرى مارة بالقرب منها، أو لأشياء وأشخاص يكونون على ظهرها، من جراء مناورة أو إغفال اللوائح حتى وإن لم يحدث التصادم المادي،³ بنصها على أنه: " تطبق الاتفاقية الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء

¹ يعد تصادما بحريا، ارتطام سفينة بحرية بحطام سفينة غارقة إذا كان هذا الحطام مقطورا بواسطة إحدى السفن، فهما يشكلان كيانا واحدا لا يتجزأ.

محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 66.

² هشام رمضان الجزائري: التصادم البحري من الناحية القانونية، رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون، جامعة بغداد، العراق، 1975، ص 49.

³ ARNAUD(M): Droit maritime ,2^{ème} éd, Vuibert Droit,France,2015,p137.

أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو عدم اتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم".

نفس التعريف الذي تبنته الاتفاقية أخذت به أغلبية التشريعات، إذ لم يهتموا بوضع تعريف دقيق للتصادم البحري، فالمشرع الفرنسي وفق المادة الأولى من قانون 545 الملغى الصادر في 7 جويلية سنة 1967 والمنظم لحوادث البحر *Relative aux événements de mer*¹، كان يتبنى نفس تعريف اتفاقية *Bruxelles*، وهو ما تبناه أيضا قانون النقل الفرنسي الحالي في م 5131 من القسم المتعلق بإصلاح الحوادث البحرية منه، المشرع اللبناني أيضا في نص م 233 من التقنين البحري اللبناني²، كذلك المشرع المصري من خلال نص م 292 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990، بحيث نظر إلى التصادم البحري وفقا لصفة المنشآت المعنية بالتصادم دون الاعتداد بالمكان الذي وقع فيه التصادم، بعدما كان في ظل قانون التجارة البحرية المصري الملغى³، يكتفى بسرد جميع حالات التصادم وأحكام المسؤولية فيها في نص م 242 دون أن يتطرق إلى معناه القانوني، نفس الأمر بالنسبة للمشرع المغربي في

¹ « En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues a raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant a bord son réglées conformément aux dispositions du présent chapitre sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit ».

RODIERE (R), DU PONTAVICE (E.): **Drroit maritime**, 12^{ème} éd, Dalloz, 1997, p 432,433.

هذا، وقد كان التصادم البحري منظما في القانون التجاري الفرنسي والذي اتبع بالمرسوم التشريعي للتجارة سنة 1681، عدل هو الآخر بالقانون الصادر في 1912/8/12 والمرسوم المؤرخ في 1913/3/12 والقانون الصادر في 1915/7/15، كلها جاءت مؤيدة لاتفاقية *Bruxelles* للتصادمات سنة 1910، ثم صدر قانون 545 في 1967/7/7 والمتعلق بحوادث البحر، بحيث قام بالجمع بين نصوص قانون 1915 واتفاقية *Bruxelles*، والتمتم بالمرسوم رقم 65 المؤرخ في 1968/1/19، إلى غاية صدور قانون *Réparation des accidents de navigation* والذي تناول الحوادث البحرية في الباب الثالث بعنوان *Réparation des accidents de navigation* وهو معتمد إلى غاية يومنا هذا.

DELEBECQUE(PH): **Drroit Maritime**, 13^{ème} éd, Dalloz, Paris, 2014, p676.

² محمد نعيم علوه: **موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري**، ج5، مكتبة زين الحقوقية، لبنان، ص282.

³ الصادر سنة 1883 في عهد الخديوي توفيق. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص28.

الفصل 292 من قانون التجارة البحرية المغربي، والمشرع الأردني في نص م 236 من قانون التجارة البحرية الأردني.¹

رابعاً: تعريف التصادم البحري وفقاً للقانون الجزائري

نظم المشرع الجزائري أحكام التصادم البحري في القانون البحري ضمن القسم الأول تحت عنوان (تصادم السفن في البحار) من الفصل الرابع المتضمن للحوادث البحرية من الباب الأول، المواد من 273 إلى 298، بحيث تقضي م 273 ق بح ج على أنه: "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم."

يتبين من خلال استقراء المادة، أن المشرع الجزائري وإن كان يبدو للوهلة الأولى قد اعتنق ما جاءت به اتفاقية Bruxelles في مادتها الأولى، بحيث نظر إلى التصادم كحادثة بحري وفقاً لصفة المنشآت المعنية بالتصادم دون إعطاء أي أهمية للمياه التي يقع فيها هذا التصادم، سواء كانت مياه البحر أو مياه داخلية، إلا أنه حسم الجدل حول مفهوم التصادم ومكانه، ووسع في توضيح المقصود منه بأنه ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، ما يدل على أن عبارتي الارتطام والاصطدام ليس لهما نفس المعنى، وأن قصد المشرع الجزائري مختلف في العبارتين.

وبالتالي نقول أن الاصطدام هو تصادم بين سفينتين، أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية يكونان في حالة حركة أي أثناء قيامهما بالملاحة البحرية سواء كانت ملاحية داخلية أو في أعالي البحار لأن المشرع الجزائري لا يعتد بمياه التصادم، أما الارتطام ويسمى بالفرنسية Collision هو ذلك الاحتكاك والتلامس المادي بين سفينة ومنشأة بحرية ثابتة أو شيء ثابت،² ويبدو أن هذا هو الذي دفع المشرع الجزائري في م 273 على التفريق بين التصادم والارتطام، وهو ما ورد في م 2/274 ق بح ج

¹ طالب حسن موسى: القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007، ص 183.

² DJERIDI(M), op.cit, p33.

بحيث اعتبر من قبيل التصادم الارتطام المادي الذي يحصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية،¹ حسبما ورد في نص م7 ق بح ج.

بمعنى أن القانون البحري الجزائري لم يستبعد بذلك كل ارتطام يحصل ما بين السفينة وأي شيء آخر غير السفينة، كأن يكون مركب أو أي جسم عائِم أو إذا ارتطمت السفينة بالصخور أو الأرصفة أو ما شابه ذلك،² فرغم اتفاق غالبية التشريعات في عدم اعتبار الحادث تصادما بحريا في حالة ارتطام السفينة بجسم ثابت،³ يذهب المشرع الجزائري إلى اعتباره تصادما بحريا، وهو نفس ما جاء به الفقهاء العرب كما سبق وتطرقنا.

على خلاف اتفاقية Bruxelles في مادتها الأولى والتي تشترط أن يقع التصادم بين سفن بحرية أو بينها وبين مراكب ملاحية داخلية، وبالتالي يخرج من نطاق تطبيق الاتفاقية التصادم الذي يقع بين مراكب الملاحية الداخلية أو بين سفن ومنشآت أو أشياء ثابتة، كذلك التشريع الليبي الذي يعرف التصادم البحري على أنه التصادم الذي يقع بين سفينتين أو أكثر بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها، فهو يقصر التصادم على السفن البحرية فقط.⁴

كما توسع المشرع الجزائري أيضا في مفهوم التصادم البحري ليشمل حالات أخرى لم يقع فيها تصادم أو ارتطام مادي، وهو ما تلحقه سفينة من خسائر إما لسفينة أخرى أو لأشخاص موجودين

¹ حدّدت هذه الأملاك في القانون رقم 30/90 المؤرخ في 1990/12/01 والمتضمن لقانون الأملاك الوطنية، المعدل بالقانون رقم 14/08 المؤرخ في 2008/07/20، ج ر عدد 43 الصادرة بتاريخ 2008/08/03، في المادتين 15 و16 منه.

² ويعتبر ذلك ترجمة حرفية للفقرة الثانية من المادة الأولى من القانون الفرنسي الملغى رقم 545 والمتعلق بحوادث البحر، وهي كالآتي: «Tous engins flottants, a l'exception de ceux qui sont a marrés a post fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mers soit aux navires des mers, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.»

RODIERE (R), DU PONTAVICE (E.), op cit, p 433.

JEAN-PIERRE(B): **Drroit maritime**, éd Dalloz, 2010, p491.

³ كالمشرع المغربي في نص م 292 من قانون التجارة البحرية المغربي، ونص م 242 من قانون التجارة البحرية المصري. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 393.

⁴ محمود سمير الشرفاوي: **القانون البحري**، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993، ص 51.

على متنها نتيجة تنفيذ أو إهمال مناورة حتى وإن لم يحصل تصادم أو ارتطام مادي بينهما وبصفة مباشرة، ويتضح أن المشرع الجزائري قد أحسن في إضافة هذه الصورة الجديدة للتصادم البحري، مواكبا للظروف الجديدة في تطور صناعة السفن، فالتطور التقني لها وقوتها الحركية اثناء المناورات داخل الموانئ قد يؤدي السفن الصغيرة ومراكب الملاحة الداخلية.¹

غير أنه إذا دققنا في الصياغة التي جاءت بها م 273 ق بح ج، نجد تناقضا في موقف المشرع الجزائري، بحيث لا تطبق أحكام التصادم البحري إلا إذا وقع هذا التصادم أو الارتطام المادي في البحر، إذ ورد بنص المادة "يعد تصادم سفن في البحار.."، كما وردت عبارة (في البحار) تقريبا في معظم النصوص القانونية التي تناولت التصادم البحري، أي أنه يقضي بضرورة أن يقع هذا التصادم في البحر، مما يفهم أن أحكام التصادم البحري لا تطبق إذا وقع هذا التصادم في المياه الداخلية حتى ولو كانت إحدى المنشأتين البحريتين سفينة، فيعد تصادما نهريا حتى وإن وقع بين سفن بحرية.

في حين أنه من خلال عبارة "دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم"، نرى أنه لا يعطي أي اهتمام للمياه التي يقع فيها التصادم أي أن العبارة ليست بمياه وقوع التصادم، فيمكن أن يحدث التصادم في المياه الداخلية أو الأنهار، لذلك يجب تدارك هذا التناقض الموجود بالمادة وتوضيح موقف المشرع الجزائري، خاصة وأن مراكب الملاحة الداخلية لا تتعدى ملاحتها إلى أعالي البحار.²

كما تجدر الإشارة أيضا، إلى أن التعريف الذي ورد في م 273 ق بح ج فيما يخص تصادم السفن، لا يتطابق مع الحقيقة الجغرافية للجزائر، وذلك لأن توسيع التصادم ليشمل التصادم الحاصل بين

¹ م 274 فقرة 2، 3 ق بح ج وتقابلها م 13 من اتفاقية Bruxelles، ورد ذلك أيضا في نص م 6 من القانون الفرنسي رقم 545 والمتعلق بحوادث البحر الملغى:

« Les dispositions qui précèdent. Sont applicables a la réparation des dommages qui soit par exécution ou omission de manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causes, soit a un autre navire soit les choses au personnes se trouvant a leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordages.»
محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 29.

² GHANEM MOHAMED(Y),REZZEG(T),op.cit,p14.

السفن والبواخر المخصصة للملاحة النهرية ليس له أية فائدة، لأن الأنهار الجزائرية التي تصب في البحر كلها غير صالحة للملاحة.

من خلال ما تقدم، يمكن وضع تعريف للتصادم البحري من الناحية القانونية، على أنه كل حادث تصادم يقع بين منشأتين عائمتين¹ أو أكثر إحداها على الأقل سفينة، أو ارتطام مادي بين سفينة وأي منشأة بحرية ثابتة أو شيء ثابت، الأصل فيه أن يقع هذا الاصطدام أو الارتطام المادي بين جسمين مباشرة، ومع ذلك يستوي في ذلك أن لا يحصل بشكل مباشر بينهما، أي أن الضرر الذي تسببه سفينة لمنشأة بحرية أخرى -عائمة أو ثابتة - أو لأشخاص أو أشياء موجودين على متنها، وذلك نتيجة عدم احترام قواعد الملاحة البحرية أو الخطأ في القيام بالمناورات يعد تصادما بحريا، وبالتالي نستنتج صورتان للتصادم البحري: صورة تقليدية تتمثل في التصادم الفعلي والمادي وأخرى حديثة تتمثل في التصادم الحكمي، أو كما اعتبرها الأستاذ **زيان عبد القادر** صورة نتجت عن كفاح الفقه الحديث للقضاء.²

وبطبيعة الحال يحدث التصادم بصورتيه بغض النظر عن مكان حصول الحادث، فقد يكون هذا المكان بحرا أو مياه داخلية، وإن كان في الغالب أن يقع التصادم في البحار وتكون إحدى المنشآت المتصادمة سفينة بحرية.³

الفرع الثاني: شروط التصادم البحري

إذا كان التصادم البحري، هو ذلك التصادم أو الارتطام الذي يحصل بصورة مباشرة أو غير مباشرة بين منشأتين بحريتين أو أكثر، يصدق على إحداها وصف السفينة، وكل ضرر تسببه سفينة لمنشأة بحرية أخرى، والتي ربطها المشرع الجزائري بمخالفة قواعد الملاحة البحرية أو الخطأ في القيام بالمناورات، بغض النظر عن المياه التي وقع فيها هذا التصادم، فإنه يقتضي لتطبيق هذا الوصف توفر شرطين:

¹ تعتبر كل عائمة في حكم م 1/274 ق ب ج سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال.

² زيان عبد القادر، المرجع السابق، ص 30.

³ إيمان الجميل: الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، 2013، ص 11.

- حصول فعل الاصطدام أو الارتطام أو ضرر بإحدى المنشآت البحرية (أولاً)،
- وقوع الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر إحداهما على الأقل سفينة (ثانياً).

أولاً: حصول فعل الاصطدام أو الارتطام المادي أو أضرار بالمنشأة البحرية

يشترط في التصادم البحري ضرورة حصول اصطدام أو ارتطام مادي (Heurt matériel) ، أي التضارب والالتحام الفعلي بين السفن أو بين السفينة والمنشآت البحرية أو الأشياء، مما يتسبب في أضرار نتيجة فعل الاصطدام أو الارتطام وهذا هو الأصل، فلا يعد تصادماً أن تصاب السفينة من دوامة من الماء العنيفة مهما كانت درجة سرعتها واقترابها،¹ وهو ما قضى به المشرع الجزائري في نص م 273 ق بح ج، إلا أنه لم يشترط أن يكون هذا الاصطدام أو الارتطام على درجة معينة من القوة، وبالتالي يستوي في ذلك أن يكون فعل الاصطدام أو الارتطام قويا أو مجرد احتكاك بسيط.²

هذا ما كانت تشترطه غالبية التشريعات³ قبل صدور اتفاقية 1910 Bruxelles، فقواعد التصادم البحري تصبح عديمة الأثر في حالة عدم حصول اصطدام أو ارتطام مادي وفعلي بين المنشأتين، كإصابة سفينة بضرر نتيجة مرور سفينة أخرى بجوارها فأدى تلاطم الأمواج لغرقها أو تلفها دون أن تلتطم بها، مما يستدعي تطبيق الأحكام العامة في المسؤولية ولا تخضع لأحكام التصادم البحري.

كما يدخل في مفهوم التصادم ما يسمى بالتصادم عن طريق الواسطة، ومثاله أن يحدث اصطدام أو ارتطام مادي بين منشأتين بحريتين بطريق مباشر، مما يؤدي بإحداهما للارتطام بمنشأة أو سفينة أخرى،

¹ RODIERE (R), DU PONTAVICE (E), op cit, p365.

عبد القادر العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية-دراسة مقارنة- دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2014، ص397.

² وإن كان بعض الفقه يشترط أن يكون الارتطام عنيفا Forcible contact، بحيث يسبب ضرراً بإحدى المنشآت البحرية فمجرد الاحتكاك غير كافي لتطبيق أحكام وقواعد التصادم البحري. أخياض محمد، المرجع السابق، ص78.

³ كالمشرع المصري في م 242 من القانون البحري المصري الملغى، ونص م 407 من قانون التجارة الفرنسي قبل تعديله بقانون 1915/7/15، هذا الأخير الذي ألغى سنة 1967 بصدور قانون 545 والمتعلق بحوادث البحر الملغى أيضاً.

فإذا تصورنا أن الاصطدام بخطأ السفينة الأولى لا الثانية وأن الضرر وقع على السفينة الثالثة، فإن مالك السفينة الأخيرة أن يرفع دعوى التصادم على السفينة الأولى، كذلك ما يسمى بالتصادم المتتابع، وهو الذي يحدث بين سفينتين عدة مرات في نفس الفترة، بحيث يكون كلا من هذه التصادمات مستقلا عن الآخر بغض النظر عن التصادم السابق أو اللاحق، ولذلك تسأل السفينة الصادمة عن أحد هذه التصادمات، وتبرأ من الآخر، وقد تسأل عنها كلياً أو جزئياً.¹

مما نلاحظه أن هذا الشرط قد ضيق من مفهوم التصادم البحري، إذ يجعله قاصراً على التلامس المادي ما بين السفن أو الأجسام المتصادمة، وبالتالي فما يلحق المنشأة البحرية من أضرار بفعل سفينة أخرى لا يعتبر تصادماً بحرياً بهذا المفهوم.

لذلك وبعد صدور اتفاقية Bruxelles لسنة 1910 تم تجاوز هذا المفهوم التقليدي الضيق في نص م 13 من الاتفاقية كما سبق وتطرقتنا، وأصبحت الأضرار التي تتسبب فيها سفينة لمنشأة بحرية أخرى أو أشياء أو أشخاص متواجدين على ظهرها، حتى وإن لم يحدث تلامس واحتكاك مباشر بينهما كافية لتطبيق قواعد التصادم البحري، أي سواء حصل الالتحام بصورة مباشرة أو غير مباشرة، شريطة

¹ حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص 94.

كما تضاربت الآراء حول مدى اخضاع التصادم الذي يقع تصادم بين سفينتين مملوكتان لمجهز واحد، وهو ما يطلق عليه بالتصادم بين السفن الشقيقة لأحكام التصادم الوارد في القانون البحري، هناك من يرفض أن تطبق قواعد التصادم البحري على هذه السفن بحجة أن الشخص لا يمكن أن يكون مسئولاً اتجاه نفسه ومن غير المعقول أن يرفع المجهز دعوى التصادم بصفته مالكا للسفينة المخطئة والمتضررة، وهناك رأي آخر يقضي بجواز تطبيق أحكام التصادم البحري حتى ولو وقع بين سفينتين مملوكتين لنفس المجهز، على أساس أن كل سفينة منهما تعتبر ثروة بحرية مستقلة بما لها من حقوق وما يتقلها من التزامات، وغالبا ما يؤمن عليهما لدى مؤمنين مختلفين.

محمد القليوبي: القانون البحري، ط 4، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993، ص 594.

يعقوب يوسف عبد الرحمن: التصادم البحري وفقا للقانون البحري الإماراتي، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 2006، ص 54.

أن يكون ذلك قد نجم عن عدم مراعاة وإهمال قواعد الملاحة البحرية، أو بسبب تنفيذ المناورات أو عدم تنفيذها.¹

هذا المفهوم استهدت به العديد من التشريعات كالمشرع المصري في نص م 2/292 من قانون التجارة البحرية المصري،² والقانون البحري الإماراتي في نص م 318 منه،³ إلا أن ذلك لا يعني استبعاد المعنى اللغوي للتصادم وما سيتلزمه من ضرورة حصول احتكاك مادي بين المنشآت المتصادمة ذاتها، وإنما يراد به عدم الاكتفاء بهذا المعنى الضيق والتوسع ليشمل التصادم الحالات التي تلحق فيها بالمنشأة البحرية ضرر حتى وإن لم يصاحبه ارتطام مادي.⁴

وقد استمد هذا الحكم التشريع الجزائري في الفقرة 3 من م 274 ق بح ج بقولها: "وتشبه بتصادم السفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة."

نلاحظ أن المشرع الجزائري أعطى للتصادم معنى قانوني أوسع من معناه اللغوي الظاهر، والذي يجعل التصادم قاصرا على الارتطام المادي، بحيث أصبح يغطي حتى الأضرار التي تسببها سفينة إما لسفينة أخرى أو إما لأشياء أو لأشخاص متواجدين على متن تلك السفينة، طالما حدث هذا الضرر نتيجة ارتكاب إحدى السفينتين لأخطاء أو عدم مراعاة اتخاذ الاحتياطات اللازمة أثناء القيام بالمناورات التي قد تلجأ إليها المنشأة البحرية من أجل تجنب الاصطدام بسفينة أخرى أو حتى عدم تنفيذها، أو عن

¹ GHANEM MOHAMED(Y),REZZEG(T),op.cit,p12.

وقد يحدث أثناء إبحار السفن بسرعة عالية وعند اقترابها من بعضها، أن يتسبب ذلك في تولد أمواج عندما تمر بجانب بعضها مما يسبب أضرارا للسفينة الأخرى خاصة إذا كانت السفينة المسرعة كبيرة بجانب سفينة صغيرة، مما يسبب لهذه الأخيرة أضرار دون ما أي احتكاك بينهما.

² أحمد حسني: الحوادث البحرية-التصادم والإنقاذ-منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص34.

³ يعقوب يوسف عبد الرحمن، نفس المرجع، ص52.

⁴ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص36.

عدم مراعاة الأحكام الوطنية والدولية السارية المفعول في الجزائر بشأن تنظيم السير في البحر،¹ مما تسبب في ضرر لمسافري أو حمولة إحدى السفينتين، إذا كان هذا التنفيذ لم يقع في الوقت المناسب أو كان سيؤدي إلى عدم وقوع الأضرار إذا تم تنفيذ هذه المناورات فعلا.²

غير أن ما يؤخذ على المشرع الجزائري أنه قصر هذه الأضرار ما بين السفن فقط، بحيث إذا أخذنا بهذا النص فإن الأضرار التي تسببها سفينة لمركب ملاحية داخلية أو منشأة بحرية ثابتة، يخرج عن إطار تطبيق أحكام التصادم البحري، في حين أنه وسع في مفهوم التصادم البحري - كما سبق وتطرقنا - ليشمل مراكب الملاحية الداخلية والمنشآت البحرية العائمة والثابتة.

نفس الأمر في نص م 2/292 من قانون التجارة البحرية المصري، ونص م 318 من القانون البحري الإماراتي في عبارة: "...الأضرار التي تلحق بالسفن...". لذلك -ومن وجهة نظر خاصة- نرى أنه يجب إعادة صياغة الفقرة 3 من م 234 ق بح ج، لتشمل الأضرار التي تلحق بأي منشأة بحرية ثابتة، واستبدال عبارة (تصادم سفن في البحار) بعبارة (التصادم البحري) ليكون أوضح وأشمل، طالما أنه وسع من مفهوم التصادم البحري ليشمل تلك المنشآت، لأن السفينة ليست وسيلة النقل البحرية الوحيدة فهناك العديد من الآليات البحرية بتقنيات جديدة.³

ونخلص وفقا لما تقدم أن المفهوم التقليدي والذي كان متشددا في معنى التصادم البحري، أصبح متجاوزا عنه في التشريعات الحديثة ومن بينها التشريع الجزائري، هذا الأخير الذي جمع ما بين التصادم البحري في صورته التقليدية وبين مفهومه الموسع،⁴ فلا يشترط حدوث احتكاك مادي مباشر بين

¹ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 74.

² مصطفى كمال طه: القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 405.

³ VIALARD (A) droit matitime, 1^{ère} éd, presses universitaire de france, paris, 1997, p 235.

⁴ بن عصمان جمال: المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الموسم الجامعي 2008/2009، ص 55.

المنشأتين البحريتين المتصادمتين لاعتبار الحادث تصادما بحريا، بل يكفي أن يترتب عن ذلك ضرر لسفينة بحرية أخرى بسبب مخالفة قواعد السير في البحار دون أن ترتطم بها.

ثانيا: وقوع الاصطدام أو الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر إحداهما على الأقل سفينة

لا يكفي أن يقع الارتطام أو الاصطدام في مفهوم التصادم الوارد في المادة الأولى من اتفاقية 1910 Bruxelles، وغالبية التشريعات التي استسقت أحكام التصادم البحري منها، فالتصادم البحري يعتبر قائما طالما وجدت سفينة واحدة على الأقل في الحادث، فالشرط الأساسي المشترك بين جميع التشريعات هو أن تكون هناك سفينة متورطة على الأقل سواء كانت صادمة أو مصدومة،¹ وإما بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية أو كان جسما ثابتا أو شيء حسبما جاءت به الفقرة 2 من م 274 ق بح ج.

I - محل التصادم البحري (السفينة)

أي محاولة لدراسة التصادم البحري دون الوقوف على مفهوم السفينة يبقى دون جدوى، فهي المركز القانوني الذي تدور حوله جميع الاجراءات المتخذة في التصادم البحري، والمحور الذي تحوم حوله قواعد القانون البحري من كتابه الأول إلى الأخير.

¹ ومع أنه حتى يكون التصادم بحريا يجب أن تكون إحدى المنشآت المتصادمة سفينة بحرية، ذهب البعض إلى اعتبار التصادم بين مركبين للملاحة الداخلية تصادما بحريا إذا كان هذا التصادم ناتجا عن دوامة أحدثتها إحدى السفن، ويؤيد الأستاذ أخياط محمد هذا الاتجاه في التصادم الواقع بين مركبي الملاحة الداخلية تصادما بحريا إذا كان ناتجا عن دوامة بحرية تسببت فيها إحدى السفن سواء عن إهمال أو عدم تنفيذ القواعد الدولية لمنع التصادم بكيفية صحيحة، إذ يكفي أن تتورط سفينة في الحادث حتى تطبق الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري الواردة بالمعاهدة، على أن لا يعد تصادما بحريا ولا يخضع لأحكام المعاهدة التصادم الذي يقع بين سفينة ومنشأة بحرية عائمة لا تعد سفينة بالمعنى القانوني أو حطام أو رصيف أو جسر عائمة وإنما يخضع لأحكام المسؤولية التقصيرية.

أخياط محمد: التصادم البحري-دراسة مقارنة - رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة 1987، ص 89.

لغة: السفينة على وزن فعيلة، بمعنى فاعلة مشتقة من السفن، أي القشر لأنها تسفن الماء كأنها تقشره، جمعها سفن وسفائن، أما اصطلاحاً: فهي عبارة عن منشأة أو هيكل وكل جسم مسير من قبل الإنسان، يستخدم للتنقل البحري سواء كانت عائمة أو غاطسة كالغواصات.¹

أما من الناحية القانونية، فيعتبر تعريف السفينة أمر حديث العهد مقارنة بتاريخ ظهورها،² ورغم ما في الكلمة من بدهاء وارتباطها بالمنشأة التي تجوب البحار إلا أن النصوص القانونية الدولية سكتت عن تنظيم موضوع السفينة، واكتفت بالإحالة الصريحة للتشريعات الداخلية التي لم تهتم هي الأخرى بوضع تعريف قانوني للسفينة، بالرغم من أنها محور القانون البحري والأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية، والمحور الذي تنجذب إليه كافة المسائل والمشاكل، سواء في القانون البحري الداخلي أو في قانون البحار،³ تاركين ذلك للفقهاء، لذلك سنحاول التطرق لأهم العناصر القانونية للسفينة في مختلف التعريفات.

(أ) - المحاولات الفقهية والقضائية في تعريف السفينة

أجمع غالبية الفقهاء بتعريف السفينة على أنها كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، أي أنها أداة الاستغلال البحري، والإنشاء هو تجميع الأجزاء جنباً إلى جنب على نحو تكون

¹ إيهاب خضر عرفات الغازي: أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية بغزة، فلسطين، 2013، ص 13.

² أول سفينة في تاريخ البشرية هي سفينة سيدنا نوح عليه السلام، أين أمر الله تعالى نبيه ببناء سفينة وكانت عبارة عن كتلة خشبية وأن يضع فيها من كل زوجين إثنين من الطيور والحيوانات، هروبا من الطوفان الذي سيحل على الكافرين من قومه، ومع غرق الأرض بالأمطار كانت السفينة تطفوا فوق الماء، ومنذ ذلك الوقت دأب الناس على استخدام السفن في ارتياد البحر سواء من أجل التجارة أو الغزو أو الاكتشاف، واخترع المصريون أول سفينة شراعية سنة 3000 ق.م، لتتطور صناعتها بعد ذلك وتصنع أول سفينة بخارية من الحديد سنة 1819 في بريطانيا، لتدخل سفن المحركات الخدمة لأول مرة سنة 1910.

تاريخ صناعة السفن، منشور على الموقع: www.eznaser.files.wordpress.com

³ محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993، ص 46.

معه أداة لها وظيفة، والمتمثلة في القيام بالملاحة البحرية وعلى ذلك يستبعد من مفهوم السفينة جميع الأشياء التي يمكن الاستعانة بها في الملاحة دون أن تكون من صنع الإنسان.¹

وإذا كان يتعين أن تكون السفينة من صنع الإنسان فلا أهمية بعد ذلك لطريقة البناء أو لأوصاف السفينة أو من حيث المتانة وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية أو من حيث الشكل، كما أنه لا أهمية لوصف الجهة الإدارية للسفينة فالعبرة بتخصيصها للملاحة البحرية وهو معيار تعريفها.²

رغم ذلك ذهب جانب آخر من الفقه لإضافة عنصر آخر للسفينة، ألا وهو القدرة على مواجهة أخطار البحر، بأنها كل أداة عائمة معدة للملاحة البحرية تستمد خاصيتها لما أعدت له، مما يفرض أن يكون تركيبها في شكل معين بحيث تستطيع مواجهة أخطار البحر ويمكن استعمالها للملاحة،³ ويعتبر عنصر مواجهة الأخطار البحرية من أهم العناصر المميزة للسفينة بالرغم من توافر عنصري التخصيص والاعتیاد،⁴ بالرغم من جزم الفقهاء على أن توافر العنصرين الأوليين يعتبر كافياً لتحديد مدلول مصطلح السفينة.

من الناحية القضائية، فقد عبرت عن ذلك محكمة النقض الفرنسية حين قالت، أن ما يعد سفينة بحرية لا يتوقف إلا على الوصف الذي يخلعه عليها صاحبها أو بانيتها، كما لا يتعين عن طريق الاجراءات الإدارية وإنما ينتج عن التخصيص الفعلي لها، فمناطق اعتبار المنشآت البحرية سفينة هو

¹ عرف الفقه المصري السفينة بأنها عائمات صالحة للملاحة وتستعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتیاد، اما الفقه الإيطالي فيعتبر السفينة عائمات قادرة على تغيير مكانها على الماء بواسطة وسائل التسيير أو بواسطة القطر ومخصصة للملاحة. مدحت عباس خلوصي: السفينة والقانون البحري، منشأة الشنهابي للطباعة والنشر، الاسكندرية، مصر، 2003، ص15.

² ARNAUD (M), op.cit, p41.

³ RODIERE (R) : Droit maritime, le navire, Dalloz, 1980, p3.

⁴ PIERRE (B), CHRISTIAN (S) : Traité de droit maritime, éd L.G.D.J, 2006, p9.

المكان الذي تمارس فيه نشاطها أو التخصيص الفعلي لها،¹ ومن خلال التعريف تعتبر سفينة بحرية كل منشأة خصصت للملاحة البحرية دون النظر لغرض ملاحتها ولا مكان ممارستها لهذه الملاحة.

كما عرف القضاء الإيطالي السفينة على أنها عائمة غرضها الملاحة لحمل أشخاص وأشياء، يشترط فيها أن تكون قادرة على الحركة بحرية بواسطة وسائل تسييرها الذاتية، أما القضاء البريطاني فإن وصف السفينة شامل لجميع العائمات القادرة على الطفو في الماء وقادرة على الاستعمال كوسيلة للنقل المائي.²

يظهر جليا من خلال التعاريف، أنه لتكتسب المنشأة البحرية وصف السفينة ومن تم خضوعها لأحكام التصادم البحري، لابد من الاعتماد على معيارين وهما:

1- معيار تخصيص المنشأة البحرية للملاحة البحرية على وجه الاعتياد

تكتسب المنشأة البحرية وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية (Flottabilité) هذه الصلاحية تعتبر بمثابة بداية حياة السفينة،³ فلا يصدق وصف السفينة إلا إذا كانت مخصصة أصلا للقيام بالملاحة البحرية، وبالتالي يخرج عن هذا الوصف المراكب المخصصة اعتياديا للملاحة النهرية.⁴

في المقابل تنتهي حياة السفينة إذا فقدت صلاحيتها للملاحة البحرية، كحالة تعرضها للتلف أو الغرق وأصبحت حطاما طافيا أو غارقا في البحر، بحيث لا تستطيع القيام بالملاحة البحرية، وبالتالي

¹ عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 54.

² مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 15.

³ محمود شحماط: القانون البحري الجزائري، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2010، ص 20.

⁴ GEORGE (G): Le droit international Public de la mer, tom 1, Paris, 1934, p69.

فقدت صلاحيتها في الملاحة البحرية وزال عنها وصف السفينة،¹ أو تحول نشاطها من الملاحة البحرية إلى النهرية فتفقد صفتها كسفينة منذ لحظة تحولها، وبناء على ذلك يعد تخصيص المنشأة للملاحة البحرية هو معيار خضوعها للنظام القانوني للسفينة.

والعبرة في قيام السفينة بنشاطها الملاحي تكون بالبحر والمحيطات، إلا أن بعض التشريعات ألحقت بها الأنهار والبحيرات ذلك لأن لفظ الملاحة البحرية جاء مطلقاً، مما يدفعنا للقول بأنها تشمل كل أنواع الملاحة البحرية وكيفما كانت، سواء كانت في البحر أو في الأنهار أو حتى كانت مختلطة وهي تلك التي يكون جزءاً منها في البحر وجزءاً آخر في المياه الداخلية.²

على العموم، هذا التخصيص للملاحة البحرية وحده لا يكفي لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية، بل لابد من ممارسة هذه الصلاحية بشكل معتاد سواء كانت بصفة مستمرة أو متقطعة، ولا يمكن بأي حال من الأحوال اعتبار نزول مراكب الملاحة الداخلية للبحر سفناً كونها مخصصة للملاحة الداخلية ولا يتوفر فيها عنصر الاعتياد للقيام بالملاحة البحرية،³ وفي المقابل تبقى السفينة محتفظة بصفتها كسفينة ولو قامت بالملاحة النهرية، شرط أن لا تكون الملاحة النهرية نشاطها الأساسي.⁴

¹ فراح عز الدين: التصادم البحري، مجلة المفكر، ع12، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، ص169.

وقد صدر حكم عن المحكمة العليا في إنجلترا سنة 1925 يقضي بأن السفينة الغارقة والتي لم يتركها مالكها على أساس إصلاحها وإعادةها إلى حالتها العائمة لا تفقد صفتها كسفينة.

LE CLERE(J): L'abordage en droit maritime et en droit fluvial, Paris, 1955, p45.

² وعلى هذا الأساس يتم التفريق بين المنشآت البحرية، لأن السفينة بهذا الوصف هي تلك المنشأة التي تمارس الملاحة البحرية في البحر، بينما يتم استبعاد تلك التي تمارس الملاحة في النهر لتأخذ وصف مركب ملاحة داخلية.

عبد المنعم محمد داود: مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1998، ص10.

³ PIERRE(B), CHRISTIAN(S), op cit, p.10.

ARNAUD (M), op.cit, p42.

⁴ LAURENT (L), MICHEL(V): Droit de la mer, tome 2, vol 2, éd Pédone, Paris, p19.

هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2004، ص56.

وقد ثار تساؤل حول السفن التي تمارس كلا الملاحظتين (البحرية والنهرية)، فهل تعتبر سفنا أم مراكب؟ نقول أن العبرة في تحديد الوصف تكون بنشاطها الرئيسي والغالب، فإن كانت مخصصة أصلا للملاحة البحرية تعتبر سفينة حتى ولو كانت تقوم ببعض الرحلات النهرية، والعكس صحيح، بمعنى أن المنشأة التي تخصص عادة للملاحة الداخلية تعتبر مركبا ولو قامت برحلات في البحر، لأن الاعتياد هو الذي يحدد لنا الوصف القانوني للمنشأة العائمة، وهذا ماذهبت إليه محكمة النقض المصرية في أحد أحكامها سنة 1959، بأن الوصف الذي يصبغ على المنشأة العائمة لتكون سفينة يتوقف على الكشف عن نشاطها وفقا للمكان ممارستها للملاحة.¹

ما يؤخذ على هذه التعاريف هو استعمال عبارة "منشأة بحرية" والاعتماد على قدرة هذه المنشأة البحرية على القيام برحلة بحرية، مع أنه يجب عدم حصر تسمية السفينة بعدد محدود من المنشآت البحرية فهناك بعض المنشآت مثل الزحافات الهوائية Aéroglisseurs أو Hovercraft وتعرف أيضا بالسفن ذات الوسائد الهوائية،² وهي عبارة عن مركبات تتنقل على دعائم هوائية ترفعها عن سطح الماء أو اليابسة وهي قادرة على القيام بالملاحة البحرية، وبالتالي هل يمكن اعتبارها في عداد السفن؟

نقول أن هذا الخلط بين الماء واليابسة أدى إلى نشوء اختلاف حول طبيعة هذه الزحافات، فثار جدل كبير حول ما إذا كانت في عداد السفن أم من الطائرات، أم أنها سفن برمائية؟³ على أساس أن نشاطها لا يقتصر على سطح البحر فقط، لذلك لازالت مسألة تكييفها غير واضحة،⁴ والتشريع الجزائري لم يتطرق لها بشكل خاص، وعليه حتى تعتبر الزحافات الهوائية سفنا بحرية بالمعنى القانوني يجب أن تتوفر الشروط التي سنتطرق إليها بالتفصيل لاحقا، وبالتالي فمصطلح السفينة يعرف نوع من

¹ حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 7.

² GOUILLOUD MARTINE (R) : **Drroit maritime**, éd A pedone, Paris, 1988, p 37.

LAURENT (L), MICHEL (V), op cit, p34.

³ محمد سامي عبد الحميد: القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 386.

⁴ لمزيد من التفاصيل انظر: بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 32-34.

الغموض والتوسع، بسبب التطور التكنولوجي الذي أدى إلى استحداث أنواع كثيرة من الآليات والمنشآت البحرية.

2- معيار قدرة المنشأة البحرية على مواجهة الأخطار البحرية

إن تخصيص المنشأة البحرية العائمة للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، لا يكفي لإعطاء وصف السفينة على هذه المنشأة بل لابد من تكون قادرة على القيام بهذه الملاحة، ويعتبر هذا الوصف عنصراً أساسياً لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية.

إلا أن هذه القدرة لمواجهة مخاطر البحر لا تكون إلا بواسطة وسائل السفينة الخاصة بدون أي تدخل من منشأة بحرية أخرى، ومن خلال أيضا بناءها بشكل يجعلها قادرة على مواجهة مخاطر البحر، وفي هذا الصدد يعرفها الفقيه Beurrier بأنها: "الشيء المخصص لرحلة في البحر وبواسطة قدراته الخاصة..."، وبالتالي هو يأخذ بمعيار قدرة السفينة بنفسها للقيام بالملاحة البحرية.¹

(ب) - تعريف السفينة في القانون الدولي

إن إسباغ صفة سفينة على منشأة بحرية كان يضيق ويتسع حسب هدف الاتفاقيات الدولية، والذي لم يكن يرمي لإيجاد تعريف تجريدي محض للسفينة، بقدر ما كان هدفها تحديد المنشآت التي سوف تطبق عليها أحكام الاتفاقية، وعليه فهي تعاريف تتماشى أكثر وموضوع الاتفاقية لهذا لم تكن هذه الاتفاقيات منسجمة فيما بينها بل كانت متناقضة أحيانا مما أثر سلباً على التشريعات الداخلية التي تستلهم الإطار القانوني لتعريف السفينة من هذه الاتفاقيات بحكم سموها على القانون الداخلي.

¹ بوخميس وناسة: النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران السانبا، الموسم الجامعي 2011/2012، ص 11، 12.

1- المفهوم الضيق للسفينة

أغلبية الاتفاقيات الدولية وفي مقدمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982،¹ لم تتطرق لموضوع السفينة تاركة الأمر للتشريعات الداخلية، إلا ما تعلق بتصادم هذه السفن ببعضها مشكلة بذلك تنازع القوانين الأمر الذي يستدعي تدخل القانون الدولي،² وعليه فهو سيتطرق للسفينة من خلال الموضوع الذي يقوم بتنظيم أحكامه، أي حسبما ينسجم وأهداف كل اتفاقية، ويقوم بتفريقتها عن غيرها من المنشآت دون أن يعرف أو يحدد معنى السفينة، مثل اتفاقية 1958 Genève التي تطرقت لموضوع السفن الحربية وخصتها بأحكام خاصة.³

جاء تعريف السفينة في معاهدة 1924 La Haye والخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، في م 1 منها أن السفينة هي: "كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحرا"، والملاحظ أن

¹HESSE(P.J),BEURIER(J.P),CHAUMETTE(P),TASSEL(Y),MESNARD(A.H),REZENTHEL (R): **Drout maritime (Mer,Navire,et marine)**,tome 1,Jurisclasseur, Paris,p248.

تم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في مقر الأمم المتحدة في نيويورك في 1982/4/30 وكانت نتيجة التصويت إقرار الاتفاقية بأغلبية 130 صوتا مقابل معارضة أربعة أصوات وامتناع 17 عضوا عن التصويت، وقد قامت الوفود التي أقرت الاتفاقية والتي عارضتها وكذلك الدول الممتنعة، بتعليل ذلك وبيان الأسباب التي دعتها إلى اتخاذ هذا الموقف، بعد ذلك تم فتح باب التوقيع في 1982/12/10 في مدينة مونتيفويباي، ووقعت عليها 117 دولة، إضافة إلى مجلس الأمم المتحدة لناميبيا وجزر كوك.

صلاح أنور حمد عبد الله: **المشاكل القانونية للمياه الدولية وتسوية منازعاتها**، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، 2015، ص38. ويذكر أنه حت عام 2001، بلغ عدد الدول الموقعة على الاتفاقية 157 دولة، ومن بينها الجزائر سنة 1996 التي وافقت على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 05/96 المؤرخ في 1996/1/10، ج ر عدد 3، الصادرة بتاريخ 1996/1/14، وصادقت عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 1996/1/22 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر عدد 6، الصادرة بتاريخ 1996/1/24.

² بلوح سماح: **النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية**، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون العام، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية 2014/2015، ص15.

³ على هذا النحو سارت العديد من الإتفاقيات من بينها اتفاقية 1965/4/9 والمتعلقة بتسيير المواصلات البحرية الدولية، اتفاقية 1974/11/1 المتعلقة بحماية البشر في البحر، اتفاقية 1978/7/7 المتعلقة بقواعد تكوين رجال البحر وتسليم الشهادات.

بوخميس وناسة: **النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري**، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والإقتصادية، ع كلية الحقوق، المركز الجامعي لتمنراست، 2012، ص71.

معاهدة لاهاي حصرت معنى السفينة في المراكب البحرية والمستعملة لنقل البضائع دون الأشخاص، كما أن اتفاقية Londres للوقاية من الثلوث بالزيت سنة 1954، واتفاقية Londres المتعلقة بالوقاية من ثلوث السفن لعام 1973 قارنتا السفينة بالأرصفة الثابتة والمتحركة.¹

في المقابل هناك بعض الاتفاقيات من تطرق لتعريف السفينة وإن كانت تعريفات غير دقيقة في مجملها، مثل اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972 في لندن بأن: "تعبير سفينة يشمل كل أنواع المراكب المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي"،² هذه الاتفاقية هي الوحيدة التي تعرضت للسفن ذات الوسائد الهوائية المذكورة سابقا.

كما عرفت اتفاقية Marpol سنة 1973 السفينة بأنها: "أي سفينة تجوب البحار من أي نوع كان، وكذلك أي مركب كان باستثناء المنشآت والأجهزة المخصصة لاستكشاف البحر واستثمار موارد قيعان البحر"، وعرفتها أيضا اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر الموقعة ببروتردام Rotterdam في 2009/9/23 فقد عرفت السفينة بأنها: "أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحرا"، والملاحظ في هذا التعريف اقتصره على المركب الذي ينقل البضائع كون الاتفاقية تتعلق بموضوع نقل البضائع فقط.

ورد تعريف آخر للسفينة أيضا في اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بـ Genève سنة 2006، في م 2 فقرة 1 على أنها: "أي سفينة لا تبخر على وجه الحصر في المياه الداخلية أو المياه الواقعة بالداخل أو بالقرب من تخوم المياه المحمية، أو في المناطق التي تنطبق عليها لوائح الموانئ"، وهكذا يتضح أن تعريف السفينة كان

¹ جمال عبد الناصر مانع: القانون الدولي العام، ج2، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009، ص204.

² اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972، منشورات المنظمة البحرية الدولية، لندن، 2004، ص7.

يختلف من اتفاقية لأخرى، نظرا لأن كل اتفاقية قد استلهمت مفهوما للسفينة يتماشى والغرض الذي تسعى إلى تحقيقه.

2- المفهوم الواسع للسفينة

يرجع الفضل في التوسع لمفهوم السفينة إلى حادث الناقله Olympic Bravery الذي وقع في 13 مارس 1976، وهي ناقلة بترول ليبيرية كانت تبحر فارغة عندما انطلق نظام الأمان الشامل لها، ليوقف جميع أجهزة الدفع والتسيير ورغم تدخل المهندسين الميكانيكيين، لم تفقد السفينة سرعتها وبدأت بسبب الرياح في التحول عن مجراها والاتجاه نحو الساحل، ولم تفلح محاولات الإنقاذ لها.¹

وقد اتضح من الحادث عدم انطباق اتفاقية Bruxelles حول المسؤولية عن التلوث الزيتي 1969، فيما يخص التعويضات الناشئة عن هذا الحادث نظرا لأن السفينة كانت فارغة دون حمولة، إذ عرفت م 1/1 السفينة بأنها: "أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع تنقل بشكل فعلي الزيت سائبا كبضاعة"، فالاتفاقية إذن تشترط أن تكون السفينة ناقلة للمحروقات فعلا أثناء الحادث، مما كان لزاما وأن يدرك المشرع الدولي أحد عيوب هذه الاتفاقية.

لدا كان منطقيا أن يأتي بروتوكول 1992،² المعدل لاتفاقية 1969 متضمنا تعريفا للسفينة يواجه هذا العيب، وعرفتها م 2 من البروتوكول كما يلي: "السفينة هي أي مركب بحور أو مركبة بحرية من أي نوع كان، تم بناؤها أو تكييفها لنقل الزيت السائب باعتباره بضاعة، بشرط أن السفينة القادرة على نقل الزيت وبضائع أخرى تعتبر سفينة فقط عندما تنقل فعلا الزيت السائب باعتباره بضاعة، وخلال أي رحلة تعقب النقل مالم يتثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة لنقل الزيت بصورة سائبة".

¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Olympic_Bravery

² انضمت الجزائر لهذا البروتوكول بموجب المرسوم الرئاسي رقم 123/98 المؤرخ في 18/4/1998، والمتضمن المصادقة على بروتوكول 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي لعام 1969، ج ر عدد 25 الصادرة بتاريخ 1998/4/26.

من خلال التعريف نجد أن البروتوكول يتناول السفن التي لا تنقل المحروقات، ومن هنا كانت البداية للتوسع في مفهوم السفينة، وهو يماثل تماما التعريف المنصوص عليه في اتفاقية Londres في 1989/4/28 حول المساعدة والانقاذ في البحر على أن السفينة هي: "كل منشأة بحرية أو آلية عائمة أو تركيبية قادرة على الملاحة البحرية"، من حيث شمول النص على أي منشأة بحرية سواء كانت حاملة للبضاعة أم لا، بمعنى آخر بصرف النظر عن استخدامها الفعلي أثناء الحادث.

(ج) - المفهوم القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري

بالرغم من أن بيان المدلول القانوني للمصطلحات هو وظيفة الفقه وليست وظيفة المشرع، إلا أنه على غرار الفقه والقضاء وما ورد في الاتفاقيات الدولية بالنحو الذي سبق بيانه، حرص التقنين الجزائري هو الآخر في التصدي وإعطاء تعريف للسفينة فقد أفرد لها الفصل الثاني من القسم الثاني من الباب الأول من القانون البحري، بحيث تنص م 13 ق بح ج: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة."¹

بهذا التعريف، نجد أنه المشرع الجزائري حدد تعريف السفينة بالعمارة أو الآلية العائمة، وهو تعريف يشبه تعريف اتفاقية Londres سنة 1989، فكل منشأة بحرية يمكنها أن تطفوا فوق الماء (عائمة) وتكون مخصصة للملاحة البحرية تعتبر سفينة، بمعنى ربط تعريف السفينة بمكان قيامها بالملاحة، لهذا ما يؤخذ على هذا التعريف هو:

- وإن كانت السفينة هي عمارة أو آلية عائمة (منشأة)، إلا أن ذلك لا يعني أن كل منشأة بحرية عائمة هي سفينة، وهو معيار واسع وفضفاض يشمل جميع المنشآت البحرية دون أن يتطرق لتعريفها

¹ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

كأداة ملاحية متميزة عن غيرها من المنشآت البحرية.¹

- لم يشترط وسيلة دفع ذاتية بل ذهب لأكثر من ذلك بنصه على أنها تبقى سفينة، المنشأة التي يتم قطرها بواسطة سفينة أخرى، أي أنه لم يأخذ بمعيار ذاتية السفينة في مواجهة أخطار البحر رغم أن قدرتها على مواجهة الأخطار البحرية، لا تتحقق إلا بتمتعها بنوع من الاستقلالية فإذا فقدت تلك الاستقلالية تغدو غير صالحة للملاحة.²

- لا يمكن أن نعتبر كسفينة الآليات التي تتحرك في عمق البحر كالغواصات أو التي تنتقل في الجو والبحر كالتائرات الشراعية،³ وعلى ضوء م 162 ق بح ج أيضا، يمكن القول بأن المنشآت البحرية العائمة التي تعمل داخل الموانئ ولا تبرح مكانها، كالأحواض العائمة والأرصفة العائمة والرافعات العائمة والزوارق وقوارب الغطاسة، لا يمكن اعتبارها سفنا لأنها غير صالحة للملاحة أو غير مخصصة لذلك.

- لم يفرق المشرع الجزائري بين السفن التي تنتقل في البحر والبواخر التي مجالها الأنهار Bateau de rivière، وذلك يرجع حسبما سبق وذكرنا وحسب رأي الأستاذ الدكتور بن عمار محمد لعدم وجود

¹ أصبحت المصانع العائمة والفنادق العائمة والتي تستعمل عادة للسياحة منتشرة بشكل كبير وهي لا تعمل إلا وسط البحر، ورغم أنها منشآت بحرية عائمة كانت محل خلاف كبير حول مدى اعتبارها سفينة أم لا، خاصة في ظل غياب نصوص قانونية سواء داخلية أو دولية تنظم هذه المنشآت وبالأخص كونها يمكنها التنقل في البحر ويمكنها الاستقرار في مكان ثابت، لذلك ارتأى الفقه إخضاعها لنظامين أساسيين يمكنهما أن يتفقا مع وضعية المنشأة:

- في حالة قيام المنشأة بالتنقل للقيام بنشاطها مثل نقلها من أجل ملء الخزانات في هذه الحالة يمكن إخضاعها لنظام السفن باعتبارها مارست الملاحة البحرية وتعرضت لمخاطر البحر.

- في حالة إنشائها على الأرض ومستقرى بمكان ثابت، فهنا ينتفي عنها وصف السفينة.

محمد الحاج حمود: القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص64.

PUTZEYS(J), ibid, p69.

² بن عمار محمد: مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، ع الأول، 1993، ص107.

³ على عكس المشرع الفرنسي في نص م 5111 من قانون النقل الفرنسي، عرف السفينة بأنها كل آلية عائمة على سطح أو تحت الماء، كالآتي: "Un engin flottant de surface ou sous-marin..."، ومنه يمكن اعتبار الغواصات على أنها سفن بحرية.

أنهار صالحة للملاحة في الجزائر،¹ ولا يمكن أن تحمل سفن ذات حجم كبير، لهذا لا توجد أحكام تنظم التصادم النهري في الجزائر.

هذا كله راجع لصعوبة تحديد مفهوم الملاحة البحرية بدقة والتي جعل منها المشرع الجزائري معيارا لتعريف السفينة، مما أدى هذا الخلط بين الملاحة البحرية وأداتها إلى عدم إيجاد تعريف جامع لخصائص السفينة ومانع لخصائص أخرى لا تتوفر فيها، سواء في الاتفاقيات الدولية أو في القانون الجزائري، وطبقا لنص م 13 السالفة الذكر، فإن المشرع الجزائري اعتمد معيارين أساسيين لتحديد مفهوم السفينة، وهما:

- وجوب قيام العمارة البحرية أو الآلية العائمة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد،
- صلاحية العمارة البحرية أو الآلية العائمة على الملاحة بنفسها أو عن طريق قطرها.

1- وجوب قيام العمارة البحرية أو الآلية العائمة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد

لا يصدق وصف السفينة إلا على العمارة أو الآلية المخصصة للقيام بالملاحة البحرية، وتطرق المشرع الجزائري لهذا العنصر من خلال عبارتين: "تقوم بالملاحة البحرية" و "مخصصة لمثل هذه الملاحة"، هذا ما يدل على أن قصد المشرع الجزائري في العبارتين مختلف، فالقيام بالملاحة البحرية لا يعني أنها مخصصة لذلك الغرض في حين يفهم من العبارة الثانية أنه قصد القيام بالملاحة البحرية على وجه التخصيص وهو ما يقابل عنصر الاعتياد والتكرار، ذلك أن الممارسة المعتادة للملاحة البحرية تعد دليلا قويا على صلاحية الآلية أو العمارة للملاحة، ومن ثمة سببا لاكتسابها وصف السفينة.²

¹ بن عمار محمد، نفس المرجع، ص106.

² خالد جاسر غفري: القانون البحري، ط1، دار الإعصار للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2018، ص19.

على العكس من ذلك، إذا كانت العمارة أو الآلية مخصصة للملاحة البحرية، ولكنها لم تقم بها إلا في القليل النادر وليس على نحو معتاد، فلا يصدق عليها وصف السفينة إذ تعتبر سفينة متى قامت بالملاحة البحرية بصفة معتادة ولو قامت بذلك مرات متفرقة.¹

وبالتالي، السفينة في القانون البحري الجزائري هي كل عمارة أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية بصفة اعتيادية أو غير اعتيادية، سواء كانت في البحر أو كانت داخلية حسبما ما جاء في نص م 161 ق ج: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون"²، وبهذا المفهوم يمكن اعتبار العمارة أو الآلية التي مارست الملاحة البحرية ولو مرة واحدة سفينة، لأن المشرع الجزائري أعتد في تعريفه للملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه، وبما أن تحديد مفهوم السفينة مقترن بممارسة الملاحة البحرية، كما أن السفينة ضابط في تحديد الملاحة،³ وهي المعيار الرئيسي والضابط الجوهرى لتحديد ماهية السفن، وبما أن لفظ الملاحة البحرية جاء مطلقاً أيضاً، فإنه في عداد السفن كل عمارة أو آلية عائمة تمارس الملاحة البحرية بأنواعها الخمسة الواردة في م 162 ق ج، والمتمثلة في:

- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين،
- الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والانقاذ والصنديل البحري والجرف والسبر وكذلك البحث العلمي في البحر،
- الملاحة الخاصة بصيد السمك وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد السمك بصورة عامة،
- ملاحة النزهة بقصد الترفيه،

¹ محمد عبد القادر الحاج: الوجيز في القانون البحري اليمني، منشورات الجامعة اليمنية، ط3، اليمن، 2002، ص21.

² الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ خالد جاسر غفري، نفس المرجع، ص15.

وقد اعتمدت الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن والموقعة في 1966/4/5 والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 448/2000 المؤرخ في 2000/12/23، على معيار الملاحة البحرية الدولية لتقسيم السفن، في مادتها الثانية.

- ملاحه الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرس بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية، وسفن حراسة الشواطئ.¹

ومن منطلق التخصيص نستنتج مايلي:

- أن العمارة أو الآلية العائمة تعتبر سفينة حتى وإن لم تمارس الملاحة البحرية فعلا، مادامت قد خصت من أجل القيام بالملاحة،² أو كان تخصيصها أثناء بنائها للملاحة البحرية أي تعتبر سفينة وهي في ورشة البناء من لحظة تمام بنائها،³ وهذا ما يسمح بإخضاعها لبعض أحكام القانون البحري وبوجه خاص لأحكام الرهن البحري وذلك تيسيرا للائتمان البحري، حسب م 3/56 ق بح ج.⁴

- لا يعد في عداد السفن وتفقد صفتها كسفينة العمارة أو الآلية التي لا تصلح للملاحة البحرية لكونها مخصصة لأغراض أخرى، مثل المدارس العائمة والمستشفيات والفنادق والمنازل العائمة، والسفن الحربية والسفن المستعملة لحراسة السواحل البحرية وسفن البحرية الوطنية.⁵

- تعمد المشرع الجزائري ذكر الملاحة البحرية كشرط لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية، وهذا ما نجده واضحا في نص م 2 من القانون المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، عند تعريفه لسفينة الصيد اكنفى بالإشارة إلى لفظ الملاحة دون أن يقرنها بعبارة بحرية، الأمر الذي يمكن تفسيره على أن

¹ وقد قامت الفقرة (أ) من م 2 من المرسوم التنفيذي 108/16 المؤرخ في 2016/3/21 الذي يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، ج ر عدد 21، الصادرة في 2016/4/3، على تحديد مكان ممارسة أنواع الملاحة البحرية التي سبق ذكرها، وتقابلها م 163 ق بح ج وما بعدها.

² يتفق كل من الفقه والقضاء على اعتبار المنشأة البحرية العائمة سفينة حتى وهي مازالت في طور الإنجاز، أو متى نزل بها من أجل تجريبها في البحر، مادامت قد خصت للقيام بالملاحة البحرية.

مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 78.

³ محمد عبد القادر الحاج، المرجع السابق، ص 22.

⁴ العربي بوكعبان: الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002، ص 45.

⁵ خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 20.

سفن الصيد في الجزائر إلى جانب ممارسة نشاطها في البحيرات والسدود بإمكانها القيام بذلك في البحر، والحقيقة في نظرنا لا بد من تعريف الملاحة البحرية بالبحر وفق أوصافه الجغرافية والجيولوجية.¹

- كما تعمد أيضا، ذكر عبارة آلية عائمة لتشمل المادة بذلك جميع الآليات البحرية العائمة سواء كانت متحركة أم ثابتة، وقد ورد تعريف الآلية البحرية ذات محرك في م 6/3 من المرسوم التنفيذي رقم 203/16 والمتعلق بشروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، بحيث يدخل ضمن التعريف الدراجات البحرية والمزلجات واللوحات البحرية ذات محرك.²

2- معيار قدرة العمارة البحرية أو الآلية العائمة على الملاحة بنفسها أو عن طريق قطرها

السؤال الذي يطرح بعد التخصيص للملاحة البحرية على وجه التكرار، هو هل يشترط لاعتبار السفينة صالحة للملاحة البحرية أن تكون قادرة على السير والحركة في البحر بوسائلها الخاصة؟ أم أنها تكتسب وصف السفينة أيضا ولو كانت تسير بواسطة قاطرة تجرها أو تدفعها؟

اختلف الفقهاء في هذه المسألة، إلا أن المشرع الجزائري حسم الأمر باعتبار أن صفة السفينة تظل لاصقة بالعمارة البحرية أو الآلية العائمة طالما أنها تمارس بنفسها الملاحة البحرية وقادرة على السير في البحر على وجه الاستمرار قصد تحقيق الغرض المنوط بها، فالصلاحية تعني القدرة الذاتية بالسير في

¹ "سفينة الصيد هي كل عمارة أو آلة عائمة موجهة للصيد أو لتربية المائيات تقوم بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق جرها بسفينة أخرى مجهزة لهذا الغرض". م 6/2 من قانون رقم 11/01 المؤرخ في 2001/7/3، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج ر عدد 36، الصادرة في 2001/7/8.

كما عرفت سفينة الصيد في م 14/2 من المرسوم التنفيذي رقم 158/99 المؤرخ في 1999 /7/20، والمتعلق بتحديد تدابير حفظ الصحة والنظافة المطبقة عند عملية عرض منتوجات الصيد البحري للاستهلاك، ج ر عدد 49، الصادرة بتاريخ 1999/7/25، على أنها: "كل سفينة مجهزة من أجل قنص منتوجات الصيد البحري وحفظها ويمكن أن يتم على متنها تداول هذه المنتوجات بإزالة الدم منها وقطع الرأس وإخراج الأحشاء ونزع الزعانف والتبريد أو التجميد".

² "كل آلية بحرية مجهزة بنظام دفع ويمكن أن يقودها شخص وهو في وضعية جلوس أو وقوف أو ركوع على هيكلها. تدخل الآليات من نوع دراجة مائية أو دراجة نارية بحرية أو مزلاجة بحرية، وكذا اللوحات ذات محرك ضمن صنف الآليات البحرية ذات محرك". م 6/3 من المرسوم التنفيذي رقم 203/16 المؤرخ في 25 جويلية 2016، والمتعلق بشروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج ر عدد 44، الصادرة في 27 جويلية 2016.

البحر ومواجهة مخاطره بوسائلها الخاصة،¹ وحتى تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية لا بد من أن تكون مجهزة بوسائل وتجهيزات لمواجهة أخطار الملاحة البحرية، ويثبت ذلك عن طريق شهادة الصلاحية التي تسلمها السلطات المختصة لمالك السفينة.²

كما نجد أن المشرع الجزائري لم يراعي عنصر الخطر، على عكس العديد من التشريعات وأجاز أيضا أن تتحرك السفينة عن طريق قطرها بسفينة أخرى، في حين أن السفينة حسب رأي العديد من الفقهاء لا تكون قادرة على مواجهة أخطار البحر إلا إذا كانت تتمتع بالاستقلالية، أي قدرتها الذاتية على تحمل مخاطر البحر دون أية مساعدة، وهو معيار يتماشى مع وصف السفينة الذي ينطبق على العمارة البحرية أو الآلية العائمة حتى وهي في طور الإنشاء أو البناء حيث تكون غير قادرة على السير ذاتيا بصفة مؤقتة حين بنائها ودون أي لزوم لقيامها بالملاحة البحرية فعلا، فإنه حتى في حالة تعرضها لحادث أفقدها السير مؤقتا مما استدعى قطرها ليتم إصلاحها فإنها تظل محتفظة بوصف السفينة.

وعليه فإن التعرض لمخاطر البحر في القانون الجزائري، ليس عنصرا أساسيا لإسباغ العمارة أو الآلية العائمة بوصف السفينة،³ وتعد سفينة كل عمارة أو آلية عائمة تقوم بممارسة الملاحة البحرية بجميع أنواعها سواء بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها، أي أنها تعامل معاملة السفن حسب طبيعتها القانونية سواء عند بداية حياتها في طور البناء أو عند نهايتها.⁴

هذا التباين كله في إضفاء وصف السفينة على المنشآت والآليات البحرية العائمة، راجع لعدم وجود نصوص تشريعية توضح ذلك، فعالية التعريفات لم تعط تعريفا دقيقا للسفينة، ولم يتم التوصل لحد

¹ جلال وفاء محمدين: قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997، ص38.

² أنظر م 131 ق بح ج و مابعداها.

³ NAFFOUS (M): Le nouveau code maritime algérien, univ-Aix Marseille, 2000,p11.

⁴ نفس الأمر إذا حدث وإن قامت أي آلية بحرية عائمة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، فإنها تكتسب وصف السفينة طالما تقوم بملاحة بحرية، دون الأخذ بعين الاعتبار طريقة بنائها أو وسيلة دفعها بأن كانت شراعية أم بخارية أو مقطورة بسفينة أخرى في حالة عطبها.

RODIERE (R), DU PONTAVICE (E.),op.cit,p33

الآن إيجاد تعريف جامع ومانع لها يميزها عن غيرها من المنشآت البحرية العائمة، نظرا لأنها مرتبطة بنطاق تطبيق نصوص تلك التشريعات¹ ومن بينها المشرع الجزائري، ربما أحسن ما فعل فهو ترك الباب مفتوحا أمام كل تطور مستقبلي لهذه المنشآت.

كما نرى أن معيار التخصيص للقيام بالملاحة البحرية لإعطاء وصف السفينة معيار لا يصلح أساسا لوحده، متجاهلين بذلك معايير الشكل والحجم والكفاءة التقنية، لأن فوق ذلك يجب أن تكون السفينة معرضة للمخاطر البحرية فهذه الأخيرة هي من أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية،² إضافة إلى أن جل التشريعات البحرية تستلزم كفاءة ربان السفن في حين لا تستلزمها لربانة المراكب النهرية لأن الملاحة في البحر أخطر من الملاحة في النهر، كما وأنه إذا كانت الملاحة البحرية ذات أهمية في التكييف القانوني للسفينة وعنصرها أساسيا في تعريفها، إلا أن هذا العنصر ليس كافيا بل لا يشكل إلا نقطة لبداية حياتها أو زوالها،³ والرأي الأصوب أن التخصيص يفترض مسبقا صلاحيتها للسير في البحر من حيث قدرة بنائها وأدواتها، لذلك فالعبارة بالتخصيص الفعلي لها للقيام بالملاحة البحرية، فالسفينة هي من تباشر نشاطها في البحر وتكون معرضة لمخاطر عدة وهو جوهر الملاحة البحرية، وإن كان هناك من يرى بضرورة أن لا نربط صلاحية المنشأة العائمة وقدرتها للسير في البحر

¹ محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي: القانون البحري-السفينة وأشخاص الملاحة البحرية - منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2011، ص31.

² وهو ما يؤكد Emmanuel du Pantavice إذ ركز في تعريفه للسفينة على أن خصوصيتها تكمن في احتوائها للمخاطر البحرية:

« Le navire apparaît comme un engin flottant, de nature mobilière affecté à une navigation qui l'expose habituellement aux risques de la mer».

DU PONTAVICE (E.) : **Droit maritime**, 12^{ème} éd, Dalloz, 1997, Paris, p 40.

³ حيث أن نص تعديل قواعد وتنظيمات الموانئ لدول الخليج بالاشتراك مع هانسباتيك لأنظمة الموانئ HPS أكتوبر 2004، على تعريف السفينة بأنها: "أي نوع من السفن أو القوارب أو القطع البحرية المصممة أو التي تستخدم أو يمكن استخدامها بصورة كلية أو جزئية للملاحة البحرية، سواء كانت ذاتية الدفع أم لا ودون اعتبار لطريقة الدفع، وتشمل الطائرة البحرية أو رماث نجاة أو أي نسبة عائمة من ألواح الأخشاب".

ما يلاحظ من خلال التعريف أنه وسع في تعريف السفينة، بحيث لم يجعل الملاحة البحرية شرطا لإضفاء وصف السفينة، كما لم يشترط وسيلة دفع ذاتية ولا طريقة الدفع فحتى الطائرات البحرية هي في عداد السفن.

وتخصيصها للملاحة البحرية كمعايير لإسباغ وصف السفينة عليها، فهناك العديد من المنشآت البحرية تكون صالحة للملاحة في البحر وفي الأنهار مثل القاطرات النهرية.¹

وإذا كان يتعين أن لا أهمية لطريقة بناء السفينة أو لأوصافها أو من حيث المتانة وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية أو من حيث الشكل، إلا أن المعيارين السابقين يشملان على جميع الأشياء التي تصنع بها السفينة لجعلها قادرة على الملاحة البحرية، فهي لا تستطيع القيام بمهمتها التي خصصت لها دون مساعدة تلك الأشياء، وهو ما يعرف بملحقات السفينة (Agrès et appareils) أو المقومات المادية للسفينة والتي لا يمكن فصلها عن هيكل السفينة.²

فلا يعني التصادم البحري وجوب الاصطدام أو الارتطام بين جسمي المنشأتين ذاتهما، بل يكفي أن تصطدم سفينة بأي جزء من المنشأة أو الآلية البحرية الأخرى سواء بجسمها أو بأحد ملحقاتها، ذلك لأن الوصف القانوني للسفينة لا يقف عند هيكلها فقط، بل يمتد ليشتمل أيضا على كافة ما بهذا الجسم من أجزاء لازمة لتسييرها وتوجيهها، سواء كانت متصلة بها كالألات المحركة والصواري، والسلاسل والروافع، أو كانت منفصلة عنها كقوارب النجاة والتلغراف واللاسلكي ونحوها مما يمكن أن يكون لازما لقيام السفينة بالملاحة البحرية واستغلالها،³ وإن كان البعض يرى أنها تقتصر على تلك التي تكون متصلة بها أثناء السير في البحر، إلا أن الرأي الراجح في الفقه والقضاء يجب أن تمتد إلى كل ما يلزم لاستهلاك السفينة.

وقد ثار خلاف حول تسميتها بالملحقات أو تفرعات بل توابع لقيام السفينة بمهمتها، كون أنها لا تعتبر منقولات تضاف إليها أو تلحق بها، وإنما هي جزء من جسمها لا يمكن السفينة القيام بوظيفتها

¹ RODIERE (R), DU PONTAVICE (E.), op cit, p34.

² خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص20.

³ RIPERT(G): **Droit maritime**, tome 1, librairie Dalloz, Paris, 1950, p281.

بدونها،¹ ذلك أن أهمية معرفة ما هو من توابع السفينة من عدمه أمر ضروري وبالغ الأهمية، لأن التوابع تلحق بأصلها وهي السفينة، والسفينة مع توابعها تشبه إلى حد بعيد المتجر، فهي لا تعتبر جزءا من السفينة، إلا إذا كانت مملوكة لصاحبها،² ونتيجة لذلك تمتد جميع التصرفات القانونية التي ترد على السفينة إلى هذه التوابع والتفرعات، كالرهن والبيع والتأمين دون الحاجة للنص عليها بالعقد لأن السفينة وحدة قانونية لا تحتوي فقط على هيكلها فقط.³

ولم يتطرق المشرع الجزائري لملحقات السفينة في نص م 13 ق بح ج، إلا أنه وبالرجوع لنص م 52 ق بح ج نجد أنه تطرق إلى ملحقات السفينة عند بيعها وانتقال الملكية للمشتري في مجال شراء السفينة، وهي حسبما ورد في النص: "... الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة..."⁴، كما نصت م 58 ق بح ج على أن يشمل الرهن البحري المرتب على كل سفينة أو جزء منها، هيكل السفينة وتوابعها باستثناء حمولتها، كما اعتبرت المادة الآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي ستركب على السفينة التي هي قيد الانشاء عن ملحقات السفينة، يسري عليها ما يسري على السفينة.

¹ وهذا ما نص عليه قانون التجارة البحرية المصري الجديد في نص المادة الأولى منه: "إن ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها تعتبر جزءا منها، وعلى ذلك تخضع هذه الملحقات لما تخضع له السفينة ذاتها من تصرفات..."

أخياض محمد، المرجع السابق، ص 74.

والقانون المغربي أيضا في نص الفصل 68 من قانون التجارة البحرية المغربي: "تعتبر بمثابة جزء من السفينة جميع الملحقات اللازمة لاستغلالها..." بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 47.

² عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 56.

³ نهاد السباعي، رزق الله أنطاكي: موسوعة الحقوق التجارية، ج 5، مطبعة الإنشاء، دمشق، سوريا، 1995، ص 51، 50.

وقد قدرت وثيقة تأمين اللويدز ووثيقة التأمين الأمريكية، على جسم السفينة سنة 1970 بأن التأمين البحري يغطي جسم السفينة Her Hull وقوارب النجاة Boats-life والقوارب الطافية Rafts ومحازنها ومستودعات الوقود، والمؤن والأثاث والأجهزة، المعدات، الماكينات وماكينات التبريد وغيرها من الأشياء المعدة لخدمة السفينة، ويستثنى من ذلك حاويات الشحن والحقائب والصنادل. عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 56.

⁴ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

ونشير في الأخير، أن وصف السفينة ينصرف إلى كل منشأة أو عمارة أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه التخصيص، أي كانت أدواتها المسيرة (شراعية، بخارية، ذرية)، ومهما كان الغرض من ملاحظتها تشكل مع أدواتها وملحقاتها اللازمة لاستغلالها كالا لا يتجزأ،¹ وتخضع هذه الملحقات لأحكام القانون البحري، ومن تم لأحكام التصادم البحري في حالة حدوث تصادم.

II- تعريف مراكب الملاحة الداخلية

ليست السفينة وحدها المنشأة العائمة والمخصصة للملاحة البحرية سواء في البحار أو الأنهار، بل ثمة منشآت بحرية أخرى عائمة مخصصة لأغراض ثانوية تابعة للملاحة البحرية كمراكب الملاحة الداخلية أو البواخر Boat.

عرفت م 3-4000 من قانون النقل الفرنسي المركب على أنه كل منشأة عائمة مخصصة للقيام بالملاحة الداخلية،² وما يلاحظ من المشرع الفرنسي أنه ربط تعريف مراكب الملاحة الداخلية بمكان قيامها بالملاحة، إلا أنه وإن كان المركب هو منشأة عائمة إلا أن ذلك لا يعني أن كل منشأة بحرية عائمة تقوم بالملاحة الداخلية أو النهرية هي مركب، وبالتالي اعتمد معيار واسع يشمل جميع المنشآت البحرية، دون أن يتطرق لتعريفه كأداة ملاحة لها خصائصها التي تميزها عن غيرها من المنشآت البحرية العائمة كالسفن، وإن كان المركب هو غير السفينة كونه غير قادر على مواجهة مخاطر البحر.³

¹ أما في كتاب فقوله تعالى: "فاطلقا حتى إذا ركبا في السفينة خرقها"، وقوله تعالى: "أما السفينة فكانت لمساكين عملون في البحر"، والملاحظ أن القرآن الكريم لم يميز بين سفينة وأخرى بل ذكر لفظ السفينة ولم يبين ما إذا كانت منشأة كبيرة أو صغيرة. عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص71.

² Art 4000-3: « Pour l'application de la présente partie, sont respectivement dénommés :
1° Bateau : toute construction flottante destinée principalement à la navigation intérieure...»
REMOND-GOUILLOUD (M), op.cit, p220.

³ ARNAUD (M), op.cit, p43.

وجاء في تعريف آخر أن المركب هو قارب مخصص للملاحة الداخلية، بغرض نقل الأشخاص أو الأشياء،القطر والإرشاد،الصيد،¹ أما في القانون الجزائري فلم يرد تعريف لمراكب الملاحة الداخلية، غير أنه وبالرجوع للقانون البحري الجزائري ليس عندنا ما يثير الشك في اعتبار مراكب الملاحة الداخلية سفنا هي الأخرى، حينما تقوم بالملاحة في البحر وتطبق عليها نفس الأحكام الخاصة بالسفن،² ففي م 13 قدم لنا القانون البحري الجزائري الحل بشأن تصنيف بعض المنشآت البحرية، فكل آلية أو منشأة تعمل في مجال الملاحة البحرية هي سفينة حتى لو كانت قارب نهرى.

ضف لذلك، الملاحة البحرية وحسب نص م 161 ق بح ج والتي جعلها المشرع الجزائري كمعيار لتحديد وصف السفينة- كما سبق ذكره- تشتمل على الملاحة في البحر وعلى الملاحة الداخلية، وبالتالي أي منشأة عائمة تقوم بالملاحة الداخلية هي سفينة، فالمشرع الجزائري جعل الملاحة الداخلية ضمن الملاحة البحرية ونحن نعلم أن الملاحة الداخلية لا تتم في البحر بل تمارس في الأنهار والمياه الداخلية،³ كما لا يوجد ما يمنع من أن تتحول السفينة إلى مركب أو العكس مادام أن العبرة بمكان سيرها ونوع الملاحة التي تقوم بها، مع أن وصف السفينة منطقيا لا يصدق إلا إذا قامت بالملاحة في البحر فعلا.⁴

استنادا إلى عموم نص م 13 ق بح ج بعبارة "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة" تقوم بالملاحة البحرية، فمراكب الملاحة الداخلية تعتبر سفنا هي الأخرى، فلو اكتفى النص بعبارة "كل عمارة بحرية" وسكت عن آلية عائمة " آلية عائمة" لأمكن القول بأن جميع الآليات البحرية الأخرى تفتقر إلى وصف

¹ PUTZEYS(J),op cit,p84.

² التشريع الأردني في قانون التجارة الأردني يعرف السفينة في مادته الثالثة بأنها " كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الريح أم لم تكن..." فالقانون الأردني لم يعر أي اهتمام للتسمية، واستعمل لفظ مركب للدلالة على السفينة، والمعروف أن لفظ المركب يطلق على السفن النهرية، فالقانون الأردني نجده لا يفرق بين هذين المصطلحين. وهيب الأسير: القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008، ص22.

www.droit-tlemcen.over-blog.com

³ كما عرفها قانون النقل الفرنسي على أنها الملاحة التي تتم في المياه الداخلية، في نص م 1400 مكرر2، كالآتي:

« La navigation intérieure est la navigation sur les eaux intérieures... »

⁴ ARNAUD (M),op.cit,p43.

السفينة حتى ولو تحقق شرط القيام بالملاحة البحرية، كما ورد في نص م 235 من القانون البحري العراقي على ان المركب هو: "كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في المياه الداخلية كالزورق أو المراكب التي تعمل بجهد بدني أو آلي، سواء كانت مدفوعة أو مسحوبة"¹، ونص المادة الأولى من القانون المصري رقم 10 لسنة 1956 بشأن الملاحة الداخلية، المركب على أنه: كل منشأة عائمة آلية أو غير آلية تسير أو تستقر في المياه الداخلية لأي غرض كان..."².

من جهة أخرى لو قصد المشرع الجزائري التفرقة بين جميع المنشآت العائمة لبيان أي نوع الملاحة البحرية حتى تتميز السفينة عن غيرها من المنشآت العائمة،³ لهذا تكتسب المنشأة وصف السفينة بصرف النظر عن شكلها أو حمولتها أو حجمها، فحتى سفينة الصيد الصغيرة بهذا المفهوم هي في عداد السفن، متى قامت بالملاحة البحرية، ربما المشرع الجزائري جاء موافقا للتقدم العلمي الحالي، حيث أصبح من الصعب التمييز بين السفينة والمركب لضيق الفروق بينهما فبعض المراكب لا تختلف عن السفن من ناحية الشكل والقوة أيضا، في المقابل وجود عدة آليات وعمارات لا تمت للسفينة بصلة لا من حيث الشكل ولا من حيث الاستعمال.

مع ذلك، كان على المشرع الجزائري التطرق لتعريف كلا من السفينة ومركب الملاحة الداخلية كمنشأة وليس على أساس مكان ملاحتها، لأن الملاحة في أعالي البحار هي أهم أنواع الملاحة البحرية وأكثرها تعرضا للمخاطر البحرية، مما يشترط مميزات معينة في المنشأة البحرية العائمة من حيث حجمها وقدرتها على تحمل مخاطر البحر ومؤهلات خاصة في ربانها هذه السفن ومهندسيها والعاملين عليها، تزيد عن الشروط المطلوبة عن يعملون بالملاحة الداخلية لكونها تتم بالقرب من الشواطئ ولا تتعرض

¹ عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 10.

² www.egyptlayer/over-blog.com

³ قانون الملاحة الإيطالي والقانون البحري العام اليوناني يعرف السفينة " بأنها كل منشأة مقعرة مخصصة للزحف فوق الماء بقصد نقل الأشخاص أو الأموال، أو القطر"

لمخاطر بحرية كالتى تتعرض لها الملاحة في أعالي البحار،¹ وهو الأمر الذي لم تراعيه م 13 في تعريفها للسفينة.

III- تعريف المنشآت الثابتة والأشياء الثابتة

رغم استقرار القضاء وأغلبية التشريعات البحرية على استبعاد قواعد التصادم البحري في الحالات التي ترتطم فيها السفينة بجسم ثابت، فلا تصادم بالمعنى القانوني إذا حدث هذا الارتطام مع منشأة ثابتة أو شيء ثابت لأنه يفترض وجود جسمين عائمين أحدهما على الأقل سفينة، وبالتالي لا يمكنها أن تكون مصدرا للتصادم بالمعنى الذي سبق وشرحنه كونها لا تبرح مكانها، إلا أن المشرع الجزائري في نص م 2/274 ق بح ج أضاف التصادم الواقع بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت، ولم يورد لهذه المنشآت والأشياء تعريفا، فما المقصود بالمنشآت الثابتة والأشياء الثابتة ؟

(أ) - المنشآت الثابتة

المنشآت الثابتة *Ouvrages Fixes* عبارة عن أجسام غير قابلة للحركة، تتمتع بخصيقي الاستقرار والثبات في مكانها، وقد جاء في نص م 2/274 ق بح ج وصف عام للمنشآت، ولم يذكر المشرع الجزائري هل أن هذه المنشآت بحرية أم لا ؟ ولما كان من النادر جدا ارتطام السفينة بجسم غير بحري أو منشأة غير بحرية، فيكون المقصود بهذه المنشآت هي تلك المنشآت البحرية الثابتة والتي تدخل ضمن الأملاك العمومية المينائية² والمسماة بالبنائيات الأساسية المينائية كالممرات المائية والأرصفة العائمة وحواجز المرافئ،³ أو البنائيات الفوقية المينائية والمتمثلة في مجمل المنشآت والتجهيزات الثابتة - باستثناء المتحركة - اللازمة للعمليات الآتية:

¹ عادل علي المقدادي: القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011، ص 224.

² م 894 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ م 895 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

- رسو السفن والاتصالات اللاسلكية،
- اركاب وإنزال الركاب،
- شحن وتفريغ السفن،
- استلام البضائع وتحويلها وتخزينها ووزنها وتسليمها،
- تموين السفن بالمياه العذبة والطاقة الكهربائية،
- إزالة الصابورة وإزالة غاز السفن،
- تصليح السفن ومكافحة الحريق والثلوث،
- الصيد البحري والنزهة.¹

ما يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يعرف هذه المنشآت كمنشآت بحرية مستقلة بذاتها، وإنما عرفها على أساس غرضها البحري، كالمرساة والأرصفة، لهذا يدخل في مفهوم المنشآت البحرية الثابتة جميع المنشآت التي لا تبرح مكانها عادة، سواء كانت تابعة للميناء وهي جزء من ساحل الدولة متصلة بقاع البحر بشكل دائم، أو كانت منشآت مخصصة لأغراض أخرى غير بحرية.

(ب) - الأشياء الثابتة

الشيء الثابت *Objet fixé* هو كل جسم ثابت في مكانه لا يمكن تحريكه إلا إذا أتلفته كالأرض، الصخور، المباني، الطرقات، الأشجار، جبل جليدي أو جسر مائي، السدود، وإذا رجعنا للمشرع الجزائري نجد أنه عند تعريفه للعقار في م 683 من القانون المدني والتي تنص: "كل شيء مستقر بجيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله منه دون تلف فهو عقار..."²، عرف العقار بالشيء الثابت، فشرطي الثبات والاستقرار في الأرض بصورة لا يمكن نزعها، هو الذي يضمن على الأشياء طبيعة العقارات، وبالتالي فإن هذه الأشياء الثابتة تعامل معاملة العقار وتخضع لقانون العقار في حالة تنازع القوانين.

¹ م 1/896 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26/09/1975 والمتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

بالرجوع للقانون البحري الجزائري، نجد أنه قد نص على هذه الأشياء العقارية في الفقرة 2 من م 896 ق بح ج، والتي تتمثل في:

- السطوح الترابية والمساحات المغطاة اللازمة لعبور البضائع وإيداعها،
- المحطات البحرية،
- المحطات والسكك الحديدية وكذا الطرقات وممرات الدخول المدرجة،
- أسواق الأسماك،
- شبكات المياه العذبة والطاقة الكهربائية، وكذا شبكات صرف وجمع المياه القذرة ومياه الأمطار.¹

ما تجدر الإشارة إليه، هو أنه ربما كان قصد المشرع الجزائري من المادتين 895 و 896 ق بح ج هو بيان المقصود بالمنشآت الثابتة والأشياء الثابتة، لكنه لم يتوصل لذلك فهي قد تشكل إلا مؤشر تقريبي فقط، إذ تجاهل أهم شيء ثابت في الموانئ والشواطئ الجزائرية المكتظة به وهو الحطام البحري، الذي يعرف عادة على أنه مادة صلبة ثابتة أو مصنعة أو مجهزة، يتم رميها أو التخلص منها أو هجرها في البيئة البحرية والساحلية،² لهذا نقول أن القانون البحري هو قانون السفينة وليس قانون المنشآت والآليات البحرية.

هذا، وقد اشترط التقنين البحري الجزائري أن يتواجد ارتطام السفينة والمنشآت الثابتة أو الأشياء في الأملاك العمومية البحرية، والتي حددها المشرع الجزائري في م 7 ق بح ج كالاتي: "تتضمن الأملاك العمومية البحرية على الأملاك العمومية البحرية الطبيعية والأملاك العمومية البحرية الاصطناعية، وتضم هذه الأملاك:

- المياه الإقليمية وما تحتها،

¹ م 2/895 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² عن مرفق الاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي، والذي أوصت به الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتقنية والتكنولوجية في اجتماعها العشرون من أجل معالجة آثار الحطام البحري، البند 4-3، مونتريال 25-30 أبريل 2016.

- المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية وهي تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وبأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والغرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي،¹ على أن تحدد هذه الأملاك حسب م 8 ق ج عن طريق التنظيم.²

المطلب الثاني: ما يستثنى من أحكام التصادم البحري

إن مفهوم التصادم البحري بالمعنى الذي سبق تحديده ينطبق على كل حادث بحري توفرت فيه الشروط السابقة، إلا أن اتفاقية Bruxelles لسنة 1910 وأغلبية التشريعات البحرية تستثني صراحة بعض التصادمات وتعتبرها خارجة عن نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري، رغم توافر الشروط التي سبق وتطرقنا إليها، ومن ذلك ما يحدث من تصادم الذي تكون فيه سفينة حربية أو السفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية غير تجارية طرفا فيه (الفرع الأول)، والتصادم الواقع بين سفن مرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة (الفرع الثاني).

¹ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² أنظر في ذلك المادتان 15،16 من قانون 30/90 المؤرخ في 1990/12/1 يتضمن قانون الأملاك الوطنية، ج ر عدد 52 الصادرة في 1990/12/2.

الفرع الأول: التصادم الواقع مع السفن العامة Navires publics¹

من أجل معرفة النظام القانوني الخاص بالسفن العامة، نتساءل أولاً عن مفهوم السفن الحربية والسفن القائمة بالخدمة العامة (أولاً)، ثم التطرق لاتجاه مختلف التشريعات، والتي منها ما هو رافض تماماً لفكرة خضوع هذه السفن لأحكام القانون البحري، وفي الاتجاه المعاكس هناك من يرى بضرورة أن يكون هناك قانون موحد ينظم الملاحة البحرية وبالتالي ينظم السفن المملوكة للدولة (ثانياً).

أولاً: تعريف السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة مرفق عام

هناك حالات تتوفر فيها شروط التصادم البحري، ومع ذلك يبقى خارج نطاق تطبيق أحكامه ومن هذه الحالات السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة مرفق عام، فما هو تعريف هذه السفن؟

¹ تنقسم السفن إلى قسمين رئيسيين: سفن عامة وسفن خاصة، وقد كان معيار التمييز بينهما في الفقه التقليدي يعتمد على ملكية السفينة، بحيث تعد سفناً عامة تلك السفن التي تمتلكها الدولة في حين أن السفن الخاصة هي تلك التي ترجع ملكيتها للأفراد أو الشركات الخاصة، وتستخدم لأغراض خاصة كالسياحة والنقل والتجارة. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 27. وبالتالي يقصد بالسفن الخاصة، تلك السفن التجارية التي تقوم بأنشطة النقل بالمعنى الواسع، سواء في نقل البضائع أو الأشخاص أم استخدمت في عمليات السياحة والنزهة، أو لإجراء أبحاث خاصة لصالح بعض الشركات، أي يكون الغرض من نشاطها هو تحقيق الربح والمكسب، وليس أداء خدمة عامة لصالح الدولة.

خالد بوزيدي: النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، 2017، 56.

HESSE(P.J),BEURIER(J.P),CHAUMETTE(P),TASSEL(Y),MESNARD(A.H),REZENTHEL (R),op cit,p257.

إلا أن هذا المعيار قاصر عن التمييز بينهما، لذلك تم اعتماد معيار الغرض الذي خصصت من أجله السفينة بغض النظر عن مالكيها من خلال معهد القانون الدولي في دورته بستكهولم سنة 1928، فتعد سفناً عامة تلك المخصصة لأغراض حكومية غير تجارية وهي بدورها تنقسم إلى قسمين: سفن حربية وسفن مخصصة لخدمة عمومية، في المقابل تعد سفناً خاصة تلك التي خصصت لأغراض تجارية غير حكومية، وهو المعيار الذي اعتمد في العديد من الاتفاقيات والتشريعات الداخلية. جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 215-217.

I- تعريف السفن الحربية Navire de guerre

بناءً على نص م 2 من اتفاقية Genève لأعالي البحار سنة 1958 تعرف السفن الحربية بأنها: "السفينة التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما، والتي تحمل الإشارات الخارجية المميزة للسفن الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها، ويكون قائدها في خدمة الدولة واسمه موجود على قائمة ضباط اسطولها الحربي ويخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري".¹

كما عرفت م 29 من اتفاقية البحار لسنة 1982 السفينة الحربية على أنها: "السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية" وهو تعريف لا يختلف كثيراً عن اتفاقية Genève،² إلا أنها اشترطت انتماءها للقوات المسلحة بدل الحربية، مما يعني أنه يدخل في مفهومها جميع السفن المستخدمة في الحرب طالما أنها تساهم في خدمة عسكرية.

من خلال ما ورد في نص المادتين نلاحظ أن مفهوم السفينة الحربية، ينصرف إلى كافة السفن المنتهية إلى القوات البحرية المسلحة لأي دولة، بما في ذلك كاسحات الألغام والمستشفيات الحربية،³ وأن

¹ وهو نفس التعريف التي تبناه دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار سنة 1988 واعتمد سنة 1994، في الفرع الخامس على أن السفينة الحربية هي: "السفينة التي تنتمي إلى القوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن العسكرية التابعة لجنسيتها، وتوضع تحت إمرة ضابط بحرية في خدمة هذه الدولة ومقيد في قائمة الضباط أو في وثيقة مماثلة، ويخضع طاقمها لقواعد الانضباط العسكري".

مأخوذ من مقال المجلة الدولية للصليب الأحمر ICRC، ع 309، منشور على الموقع: www.icrc.org

² بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 37.

³ محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، 292.

المعيار المميز للسفينة وما إذا كانت سفينة حربية أم لا هو كونها تحمل علامات خاصة ويكون قائدها مدرج في قائمة ضباط الأسطول الحربي وأن يخضع طاقم السفينة لقاعدة النظام العسكري.

في التشريع الجزائري ورد تعريف السفن الحربية في المرسوم رقم 194/72¹ في م 5 منه على أنها تلك السفن والغواصات والسفن المساعدة المخصصة للاستعمال العسكري، كما تعد السفن الحربية عتادا حربيا كونها تدخل في عناصر الأسلحة والذخيرة والوسائل المعدة للحرب البحرية، وذلك حسب نص م 3 من الأمر رقم 06/97²، وهي تشمل حسب م 3 من المرسوم التنفيذي رقم 96/98³ حاملات الطائرات والغواصات وكذلك تدريبعها، بريجاتها، منعاتها، حواضنها، مزاحف وأنابيب القذف، منجنيقات والعناصر الآتية لهذه السفن: مراكم الكهرباء للغواصات، منظومات الدفع من دون هواء.

وخلاصة القول، أن السفن الحربية هي تلك السفن التي تسير من طرف الإدارة العسكرية والتابعة لوزارة الدفاع الوطني تخضع لتسجيل خاص بها في سجل خاص مرقم وموقع عليه من قبل رئيس فرقة الدرك الوطني لمكان الإقامة ومراقب بقرار من طرف وزير الدفاع الوطني.⁴

II- تعريف السفن المخصصة لخدمة عامة غير حربية

يقصد بالسفن العامة تلك السفن المملوكة للدولة، تخصصها الدولة للقيام بنشاط يتعلق بمرفق عام حكومي ليس الهدف من ورائها تحقيق الربح،⁵ نصت عليها م 9 من اتفاقية Genève لأعالي البحار سنة 1958، و م 96 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، وهي التي تمتلكها الدولة

¹ المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 1972/10/5، المتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموالي الجزائرية في زمن السلم، ج ر عدد 86 الصادرة بتاريخ 1972/10/27.

² الأمر رقم 06/97 المؤرخ في 1997/1/21، يتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة، ج ر عدد 6 الصادرة بتاريخ 1997/1/22.

³ المرسوم التنفيذي رقم 96/98 المؤرخ في 1998/3/18 يحدد كفاءات تطبيق الأمر رقم 06/97 والمتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة، ج ر عدد 17 الصادرة بتاريخ 1998/3/25.

⁴ م 28 من المرسوم التنفيذي رقم 96/98.

⁵ خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص 62.

قصد استغلالها واستخدامها للقيام بخدمات عامة حكومية غير تجارية،¹ مثل السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات، سفن الأرصاد، سفن البحث العلمي، وسفن الجمارك،² أما على المستوى الوطني، فإن المشرع الجزائري لم يحدد مفهوم الخدمة العامة وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة.

ثانياً: النظام القانوني للسفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة في التصادم البحري

الأصل أن وقوع التصادم البحري بين سفينة خاصة وسفينة حربية أو عامة، لا تطبق بشأنه أحكام التصادم البحري، رغم ذلك ذهبت بعض التشريعات إلى إخضاع السفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة لقواعد التصادم البحري.

I - عدم إخضاع السفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة لقواعد التصادم البحري

ترجع بعض الدول إلى عدم إخضاع السفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة خاصة تلك المتعلقة بالحرب والمخصصة للخدمة العمومية والدفاع الوطني،³ سواء كانت غواصات أو تؤدي مهمة سلاح البحرية، وتلك المخصصة للخدمة العمومية الخاصة ولأغراض حكومية غير تجارية، كالأرصاد الجوية والجمارك والشرطة وسفن مد أسلاك الهاتف،⁴ لأحكام القانون البحري ومن تم لقواعد التصادم البحري، ذلك لأن سفن الدولة تتمتع بحصانة قضائية خاصة وفقاً للعرف الدولي أمام محاكم الدول الأجنبية، وبالتالي لا يجوز مقاضاة دولة أجنبية أمام القضاء الوطني، وهو ما اعتمده اتفاقية 1910 Bruxelles في مادتها 11 على أنه: "لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلياً لخدمة عامة"⁵

¹ محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 26.

² إبراهيم العناني، المرجع السابق، 103. بلوح سماح، المرجع السابق، ص 22. يعقوب يوسف عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 62.

³ سهيل حسين الفتلاوي: القانون لدولي للبحار، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص 34.

⁴ MARTINE REMOND (G) : **Drroit maritime**, 2^{ème} éd, Pédone, Paris, 1993,p6.

⁵ خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 305. بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 36.

يلاحظ أن أحكام الاتفاقية لا تنطبق على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة، ويخضع التصادم الواقع بينها وبين السفن الخاصة وهي جميع السفن الأخرى المخصصة لأغراض تجارية أو لخدمات خاصة ويمتلكها الأفراد أو الدولة،¹ للقواعد العامة في المسؤولية في القانون المدني، في حين إذا كانت غير مخصصة لخدمة عامة بل لأغراض تجارية فيتعين أن تخضع لأحكام الاتفاقية.²

كما أخذت بذلك أغلب التشريعات البحرية العربية، فالقانون المصري الجديد سنة 1990 أخرج السفن الحربية من قانون التجارة البحرية في م 2 منه وهي تخضع لقوانين وطبيعة خاصة، كما نجد أيضا م 244 من قانون البحري الليبي لسنة 1953، و م 244 أيضا من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972، و م 241 من قانون التجارة البحرية السوري لسنة 1950.³

وقد علق بعض الفقه على أن عدم انطباق قواعد وأحكام التصادم البحري على السفن المملوكة للدولة يجد تفسيره في التاريخ، حيث كانت السفن الحربية منذ قرون خاصة القرنين 17 و18، رمزا لسيادة الأمير في البحر فالملوك والرؤساء كانوا لا يقدمون على زيارات رسمية للخارج إلا على ظهر السفن الحربية، والتي كانت تعد وحدها السفن الجديرة بنقلهم ليمثلوا بلدانهم أحسن تمثيل، كما يرى شراح القانون في عدم خضوع التصادم البحري الذي تتورط فيه سفن الدولة للقانون البحري، يرجع لكون هذا الأخير يدرج ضمن قواعد القانون الخاص، وبالتالي فقواعد التصادم البحري هي قواعد قانونية خاصة لا يمكن تطبيقها على السفن المملوكة للدولة.

بخصوص السفن التجارية المملوكة للدولة، ونظرا لأهمية الموضوع سارعت الدول إلى عقد اتفاقية بخصوص السفن التجارية المملوكة للدولة، والمعقدة ببروتوكول Bruxelles في 10/04/1926 والمعدلة ببروتوكول Bruxelles سنة 1934 والخاصة بحصانة السفن الحكومية، والتي قامت بتوحيد القواعد المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة، إلا أن الجزائر لم

¹ إبراهيم العناني: قانون البحار، دار الفكر العربي، 1985، ص 102.

² هشام علي صادق: تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2002، ص 47.

³ أحمد حسني، المرجع السابق، ص 226.

تنظم إليها، تقضي في مادتها الأولى على أن: " السفن البحرية التي تمتلكها الحكومات أو التي تستغلها، والشحنات المملوكة لها وما تنقلها السفن الحكومية من شحنات وركاب، وكذلك الدولة التي تملك هذه السفن أو تستغلها تخضع فيما يخص بالمطالبة المتعلقة باستغلال هذه السفن ونقل هذه الشحنات لنفس قواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التي تسري على السفن والشحنات والأمتعة المملوكة للأشخاص...".

من خلال النص نجد أن المعاهدة قد أخضعت السفن التجارية المملوكة للدولة والمخصصة لأغراض غير حكومية، وهي سفن ترجع ملكيتها لأشخاص القانون الخاص أو الحكومات لأغراض تجارية والتي من أبرز أنواعها سفن نقل الركاب ونقل البضائع، للقانون البحري شأنها شأن السفن التي تمتلكها الأفراد، وبالتالي يجوز توقيع الحجز عليها وتخضع لاختصاص القضاء الوطني.

أما فيما يتعلق بالسفن الحربية واليخوت الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات وغير ذلك من السفن التي تمتلكها الدولة مخصصة لخدمة حكومية غير تجارية، فلا يجوز توقيع الحجز عليها إلا في حالات معينة نصت عليها م 3 من المعاهدة، وهي تتمثل في القضايا الناجمة عن التصادم البحري أو غيرها من حوادث الملاحة البحرية، والقضايا الناجمة عن أعمال المساعدة والإنقاذ عن الخسائر البحرية العامة، وكذا القضايا الخاصة بطلب التعويض أو بالتوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة.

من خلال ذلك نجد السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة، تبقى متمتعة بالحصانة خارج هذه الاستثناءات، فإن حدث مثلا ووقع تصادم بين سفينة جزائرية تمارس الملاحة التجارية وسفينة حربية فرنسية، فإن الدعوى القضائية المترتبة عن هذا التصادم ترفع أمام المحاكم التابعة للدولة الفرنسية.

يذهب البعض إلى أن أساس هذه الحصانة إلى أن السفن الحربية، تباشر عملا من أعمال الدفاع الوطني، كما أنها تمثل الدولة وسيادتها وسلطتها، وأن المساس بها يعتبر مساسا وانتهاكا لهذه العناصر، كما أن السفينة الحربية كأداة من أدوات الدفاع الوطني هي محاطة بالسرية التي تعتبر خاصية جوهرية من خصائص الدفاع في الدولة، وبالتالي فإن اتخاذ أي إجراء في مواجهتها من جانب دولة العلم أو اخضاعها يعتبر كشفا لهذا السر، وهو أمر لا تقبل به أي دولة.¹

¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 68. أخياض محمد، المرجع السابق، ص 107.

لكن في ذلك خلط بين قواعد المسؤولية وطرق التنفيذ، كما أن هذه السفن تخضع لبعض الحكام التي تخضع لها السفن الخاصة كلوائح منع التصادم، فلماذا لا تخضع لنفس الأحكام فيما يتعلق بتسوية الأضرار الناشئة عنه؟

ويرى الدكتور هاشم رمضان الجزائري عميد كلية القانون بجامعة البصرة وأستاذ القانون البحري سابقا، يرى عدم التسليم بوجهة النظر التي ترى عدم وجود ما يبرر عدم تطبيق قواعد المسؤولية على السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة، لأنه يرى أن تطبيق قواعد المسؤولية على هذه السفن، لا يعني تطبيق كافة الأحكام الأخرى والمقررة في القانون البحري كالامتيازات البحرية والقواعد المتعلقة بالحجز.¹

II- إخضاع السفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة لقواعد التصادم البحري

ذهبت بعض التقنيات إلى إخضاع السفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة لقواعد التصادم البحري، كالمشرع الفرنسي بحيث أنه بمقتضى نص م 8 من قانون 545 المتعلق بحوادث البحر الملغى،² أصبحت السفن التي تمتلكها الدولة والسفن المخصصة لخدمة عمومية خاضعة لأحكام التصادم البحري، باستثناء ما يتعلق بقاعدة التقادم المنصوص عليها في م 7 من نفس القانون، وهو ما أبقى عليه قانون النقل الفرنسي في م 5131 مكرر³.

تبرير هذا الخضوع يراه الفقهاء في أن هذه السفن هي الأخرى تتعرض لنفس الأخطار التي تتعرض لها السفن الخاصة، ولم يتعرض القانون الفرنسي للسفن الحربية في م 8 مما يدعم وجهة نظر بعض

¹ هشام رمضان الجزائري: التصادم البحري من الناحية القانونية، رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون، جامعة بغداد، العراق، 1975، ص 67.

² Art 8: « Les dispositions du présent chapitre (chapitre 1er abordage), a l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public ».

³ Art 5131-1 : « Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'abordage survenu entre navires, y compris les navires de guerre,... ».

الفقه في أن هذه المادة تشمل ضمناً السفن الحربية مما يسمح بتطبيق أحكامها عليها،¹ ومن بين التشريعات التي نصت على خضوع السفن المملوكة للدولة لأحكام التصادم البحري صراحة القانون التونسي في نص م 2 من قانون 1962/4/24، و م 233 من قانون التجارة البحرية الاردني.²

واستثناء من نص م 2 من قانون التجارة البحرية المصري والمشار إليها سابقاً، نصت م 293 من نفس القانون على تطبيق أحكام التصادم البحري على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة ولأغراض غير تجارية، وعليه فإن هذا الاستثناء قاصر على السفن المذكورة ولا يشمل السفن الحربية والتي تظل خاضعة لأحكام وقوانين خاصة،³ الأمر الذي يشكل تعارضاً وأحكام م 11 من اتفاقية Bruxelles.

أما عن المشرع الجزائري، فتتص م 298 ق بح ج على أنه: "تطبق أحكام هذا القسم على أي حادث ملاحى آخر يتعلق بسفينة وتترتب فيه المسؤولية الجزائية أو التأديبية للربان أو أحد أفراد الطاقم أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة.

وتطبق أحكام هذا الفصل كذلك على السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن المخصصة لمصلحة عمومية."⁴

من خلال نص المادة، يمكن أن نقول بأن المشرع يخضع السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة لأحكام التصادم البحري، وذلك واضح من خلال عبارة "تطبق أحكام هذا القسم" وهو القسم المخصص للتصادم البحري شريطة أن يتعلق الحادث بسفينة بالوصف الذي سبق بيانه، ويترب عن ذلك المسؤولية الجزائية أو التأديبية للربان أو أحد أفراد الطاقم أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة، وبالتالي فالمسألة منطقياً تتعلق بسفينة وبالمسؤولية ومتى انتفى وصف السفينة وانتفت المسؤولية

¹ هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 121.

² يعقوب يوسف عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 64.

³ أحمد حسني، المرجع السابق، ص 38.

⁴ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

فإن هذه القواعد لا تطبق على باقي الحوادث البحرية الأخرى، كارتطام مركب ملاحية داخلية بمنشأة بحرية ثابتة فإنها تخرج من تطبيق أحكام التصادم البحري، وعليه وبهذا المفهوم متى ترتبت المسؤولية الجزائية أو التأديبية الناتجة عن تصادم السفن المملوكة للدولة فإنها تخضع لأحكام التصادم البحري.

الأمر الذي لا نجد في النسخة الفرنسية في م 298 ق بح ج، باستعماله عبارة **Paragraphe** بمعنى **فقرة** وعليه فإن المقصود بالنص الفرنسي هو الفقرة الرابعة من القسم الأول التي تتعلق بالاختصاص الجزائي، وبالتالي فإن أي حادث ملاحية يخضع فيما يخص القواعد المقررة في المسؤولية الجنائية أو التأديبية لربان السفينة أو أي فرد من أفراد طاقم السفينة، بما في ذلك السفن الحربية.¹

من جهة أخرى، وإذا رجعنا للفقرة الثانية من نفس المادة نجد أن المشرع الجزائري يقضي بتطبيق أحكام الحوادث البحرية على السفن الحربية والسفن المخصصة لمصلحة عمومية صراحة، لكن ومن خلال عبارة "الفصل" والذي لا يشمل التصادم البحري فقط، وبالتالي فإن سفن الدولة تخضع لأحكام التصادم البحري والإسعاف والخسائر المشتركة، الأمر الذي فيه بعض التناقض في موقف المشرع الجزائري بحيث أننا نرى أنه لا يخضع سفن الدولة لأحكام الخسائر البحرية المشتركة وذلك من خلال م 307 ق بح ج والتي تستثنيها صراحة، ويختلف الأمر تماما إذا رجعنا للإسعاف البحري في نص م 335 ق بح ج باستعماله عبارة "الفصل" أيضا.

هذا الغموض حسب رأي الأستاذ بن عصمان جمال يزول أيضا في حالة الرجوع إلى نص م 335 ق بح ج بالنسخة الفرنسية بحيث استعمل عبارة "قسم" بدل "الفصل" وبالتالي فهو يقصد

¹ « Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent a tout autre événement de navigation concernant un navire est qui de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine, d'un membre de l'équipage et de toute autre personne au service du navire. Elles s'appliquent également aux navires de la marine nationale, aux navires garde cotes et aux navires affectés a un service public ».

الإسعاف البحري فقط، كما يرى بضرورة خضوع سفن الدولة لأحكام التصادم في القانون البحري، معللاً ذلك بنص المادتين 286 و 292 من ق ب ح وورودهما في القسم المتعلق بالتصادم البحري مما يفرض أن مسؤولية هذه السفن خاضعة لأحكام التصادم البحري، وأن تقدير هذه المسؤولية يجب أن يكون وفق قواعد التصادم البحري في القانون البحري.¹

من جهة أخرى نجد نص م 20 من المرسوم 01/88 والمتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية،² تنص على: " تكون الممتلكات التابعة لذمة المؤسسة العمومية الاقتصادية قابلة للتنازل عنها والتصرف فيها وحجزها حسب القواعد المعمول بها في التجارة..."، والتي من خلالها يمكن القول بأن السفن التابعة للدولة والتابعة للمؤسسات العمومية ذات الطابع الاقتصادي، تخضع لأحكام التصادم البحري كما تخضع للحجز.³

من خلال ما تقدم، يمكن القول بأن استثناء السفن البحرية والسفن المخصصة لخدمة عامة، من الخضوع لأحكام القانون البحري بصفة عامة والتصادم البحري بصفة خاصة، ليس له ما يؤيده فالحوادث البحرية وبالأخص منها التصادم مثلما يقع بين سفن الحواص قد يقع بين سفن الأفراد وسفن الدولة، ومن تم يجب اخضاعها لنفس القواعد المتعلقة بالتصادم البحري لأن البحر هو مجال استعمال الجميع، وبالتالي يجب أن يكون القانون الذي ينظم الملاحة البحرية ينطبق على جميع السفن دون استثناء، إلا أن إبقاء السفن الحربية على خصوصيتها واستثنائها من أحكام القانون البحري هو

¹ لتفاصيل أكثر راجع بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص42.

² المرسوم 01/88 المؤرخ في 1988/1/12 والمتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، ج ر عدد 2 الصادرة بتاريخ 1988/1/13.

³ يرى زيان عبد القادر أن أفضل مثال على ذلك، هو قضية حجز السفينة تبسة حجزاً تحفظياً بناءً على دين بحري في سنوات الثمانينات، حيث صدر قرار عن محكمة الاستئناف الفرنسية Aix en provence اعتبرت فيه أن السفينة تعود ملكيتها إلى الشركة الوطنية للنقل البحري CNAN.

زيان عبد القادر، المرجع السابق، ص40.

الأصوب، ذلك لأنها تباشر نشاط الدفاع الوطني والمساس بها يمثل مساسا بسيادة الدولة، كما أنها محوطة بالسرية ويجب أن تخضع لقوانين وطبيعة خاصة.

الفرع الثاني: التصادم البحري الواقع بين سفن مرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة

توجد حالات أخرى لا يكون فيها التصادم خاضعا لأحكام التصادم في القانون البحري بوجه عام، وإنما يخضع لأحكام المسؤولية المدنية،¹ وهي تتمثل في التصادم بين السفن التي يربطها عقد الخدمات (أولا)، أو تلك الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضاعة المشحونة نتيجة التصادم البحري (ثانيا).

أولا: التصادم البحري الواقع بين سفن يربطها عقد الخدمات

نصت عليه م 284 ق بح ج: "إذا وقع تصادم أو ارتطام بين السفن التي يربطها عقد الخدمات، يتم تقدير المسؤولية عن الضرر الحاصلة وفقا للأحكام المتعلقة بهذا العقد"، وهي تشمل التصادم بين سفن مرتبطة بعقد القطر، أو عقد الإرشاد.

I- التصادم البحري الواقع أثناء القطر

يتولى عقد القطر القواعد التي يتعين تطبيقها عند حدوث التصادم، كما قد تفسر هذه العملية عن أضرار تلحق بالغير نتيجة لإهمال القاطرة أو المقطورة.

(أ) - طبيعة العلاقة بين القاطرة والمقطورة

لم تنص غالبية التشريعات على أنه إذا وقع تصادم بين سفينتين مرتبطتين بعقد سابق، فإنه يتعين استبعاد تطبيق أحكام التصادم البحري وإعمال الأحكام المنصوص عليها بالعقد والذي يحدد التزاماتهما،

¹ ARNAUD(M),op cit,p138.

GHANEM MOHAMED(Y),REZZEG(T),op.cit,p22.

أخذاً بمبدأ العقد شريعة المتعاقدين تاركة المسألة للقواعد العامة، ماعدا قانون التجارة البحرية الكويتي الذي استبعد تطبيق أحكام التصادم البحري على هذه الواقعة وعلى أية حالة أخرى توجد فيها علاقة عقدية بين السفينتين، حسن ما فعل المشرع الكويتي عندما نص على هذا الحكم، لأن عدم النص عليه يعطي الحق للمدعي أن يختار بين رفع دعوى التصادم البحري، إما على أساس المسؤولية التقصيرية أو رفعها على أساس المسؤولية العقدية، وإن كانت هذه الأخيرة الأيسر في الإثبات.¹

ربما يرجع سكوت التشريعات البحرية عن هذه الحالة، كون أن القطر البحري يعد نظاماً حديثاً نسبياً، حيث بدأ العمل به مع بداية القرن التاسع عشر نتيجة تزايد استخدام السفن البخارية في الملاحة البحرية واتساع حجمها، مما جعل الحاجة ماسة إلى مساعدتها في الدخول والخروج والمناورة في الموانئ والمياه المغلقة، واستتبع حادثة القطر البحري حادثة تنظيم عقد القطر والحوادث الناجمة خلال تلك العملية.²

وتخضع العلاقة بين القاطرة والمقطورة لعقد القطر البحري، فأغلب العقود النموذجية التي تضعها شركات القطر تهدف في شروطها إلى تحميل السفينة المقطورة المسؤولية عن جميع الأخطار والحوادث البحرية بما فيها التصادم البحري، وبمقتضى هذه الشروط يتحمل مجهز السفينة المقطورة المسؤولية التي قد تنشأ عن إهمال أو عدم اكتراث ربان وطاقم السفينة القاطرة، أو أي شخص آخر عليها أثناء عملية القطر،³ وعليه يتضح أن أحكام التصادم البحري لا تنطبق في حالة حصول تصادم بين سفينتين مرتبطين بعقد القطر، وإنما لما ورد في العقد الذي يربط بينهما.

¹ خالد جاسر الغفري، المرجع السابق، ص 305، 306.

² راوي محمد عبد الفتاح: المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري-دراسة مقارنة - رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، قسم القانون التجاري، جامعة أسيوط، مصر، 2008، ص 153.

³ بالرغم من قسوة هذه الشروط بالنسبة لمجهز المقطورة، ووجود شبهة استغلال من قبل شركات القطر البحري، إلا أن القضاء الإنجليزي قد قضى بصحة ذلك الشرط الذي يعفي القاطرة وشركة القطر من المسؤولية عن إهمال الربان والطاقم أثناء تنفيذ عملية القطر، ومن القضايا التي أقر فيها القضاء الإنجليزي بصحة هذا الشرط، القضية التي ترجع أحداثها لسنة 1891 حيث اشترطت القاطرة من خلال عقد القطر الذي تقوم بموجبه بقطر سفينة داخل الميناء عدم مسؤوليتها عن قطع حبل القطر واصطدام المقطورة بأية

وبناء على ذلك، يلتزم مجهز القطر بتقديم قاطرة صالحة لتنفيذ موضوع العقد ومجهزة بالتجهيزات الضرورية لإتمام المهمة المنوطة بها،¹ كما يلتزم بتنفيذ عملية القطر تنفيذاً سليماً، وعليه فإنه بديها أن تبقى القاطرة مسئولة عن الخلل في المعدات وعن أخطاء أفراد طاقمها إزاء المقطورة أو إزاء الغير، وفي المقابل يلتزم مجهز السفينة المقطورة أن يضع رهن إشارة القاطرة، السفينة التي يستوجب قطرها في المكان والزمان المتفق عليه، وأن تكون السفينة قابلة للملاحة ما لم ينصب العقد على قطر عائمة غير قادرة على الملاحة وتؤدي الثمن المتفق عليه بالعقد.²

وقد ورد في نص م 866 ق بح ج: "تم عملية القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة، وتبعاً لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير.

كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهز السفينة المقطورة، إلا إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة"³، ومن خلال النص يتضح أن المشرع الجزائري اعتبر مجهز السفينة المقطورة مسئولاً عن جميع الأضرار مهما كان نوعها ومن ضمنها التصادم، والتي تصيب سفينته أو الأشخاص أو

= منشأة بحرية أخرى ولو كان ذلك نتيجة لإهمال من القاطرة، وقضي بصحة الشرط وإعفاء القاطرة من المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالمقطورة نتيجة لقطع حبل القطر.

لكن القضاء الأمريكي، اتخذ موقفاً مغايراً لموقف القضاء الإنجليزي إزاء الشرط الذي يعفي القاطرة من المسؤولية، عن الأضرار الناشئة نتيجة إهمال مسؤولي القاطرة، الأمر الذي جعل شركات القطر الأمريكية تلجأ إلى وسيلة أخرى لتحقيق ذات الهدف من شرط الإعفاء من المسؤولية عن الإهمال الواقع من القاطرة، وهو شرط التأمين المقابل والذي بمقتضاه يتفق الطرفان في عقد القطر، على أن تقوم المقطورة بغدخال القاطرة كمؤمن عليها في عقد التأمين الخاص بالمقطورة، وتتعهد الأخيرة بالحصول من شركة التأمين على تنازل عن حقها في الحلول محل المؤمن له في الرجوع على القاطرة أو المتسبب في حدوث الخطر المؤمن منهن وذلك بعد قيامها بتعويض المؤمن له. راوي محمد عبد الفتاح، نفس المرجع، ص 158، 162.

¹ TASSEL(Y): **Remorquage**, Jurisclasseur, Paris, 1990, p11.

² يوسف حسن يوسف: **تنازع القوانين في القانون البحري**، ط1، المصدر القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2015، ص 405.

³ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

الأموال الموجودة على متنها،¹ إضافة للأضرار التي تلحق بالقاطرة أو طاقمها، في حين تبقى الأضرار اللاحقة بالغير خاضعة لنص خاص، إلا إذا تبث خطأ السفينة القاطرة، وهنا يحتفظ بمجهز المقتورة بحق الرجوع على القاطرة الجارة، وترتبياً لذلك يبقى مجهز القطر مسئولاً عن الأضرار الناجمة عن اصطدام القاطرة بالمقتورة، متى كان ذلك راجعاً إلى توقف القاطرة وعجزها عن المناورة لإخلاله بالتزام تقديم قاطرة صالحة للقطر، وفي المقابل يمكن أن يكون ربان السفينة القاطرة مسئولاً عن الأضرار الحاصلة أثناء عملية القطر، بناءً على اتفاق صريح ومكتوب من الأطراف، إلا إذا تبث خطأ السفينة المقتورة.²

وهو الأمر الذي قضت به الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في الجزائر في قضية اصطدام بين سفينة تابعة لمؤسسة ميناء الجزائر وسفينة تابعة لشركة هيبروك شيبينغ سنة 2004، بحيث تعود وقائع القضية إلى اصطدام وقع بين السفينتين أثناء عمليات سحبها إلى الميناء مما سبب للسفينة المقتورة أضراراً استدعى رفع هذه الأخيرة دعوى ضد مؤسسة ميناء الجزائر من أجل الحصول على تعويض بناءً على نص المواد 277، 283، 289 ق بح ج والمتعلقة بالتصادم البحري أمام محكمة سيدي أحمد بالجزائر والتي قضت بأداء مؤسسة ميناء الجزائر مبلغ 1.395.595 دج وأيدها في ذلك المجلس القضائي للجزائر، وتم الطعن بالنقض ضد هذا القرار على أساس الخطأ في تطبيق القانون، وأن الدعوى تؤسس على نص م 2/866 ق بح ج والتعلقة بالقطر وليس لأحكام التصادم البحري، وأن عمليات القطر تتم تحت إدارة ومسؤولية قائد السفينة المقتورة وأن جميع الأضرار الحاصلة أثناء عملية القطر تبقى على مسؤولية وعاتق السفينة المقتورة.³

¹ بن عصمان جمال: المسؤولية عن التصادم في حالة القطر والإرشاد، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، محبر القانون البحري والنقل، ع الثاني، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 5.

² م 867 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ قرار صادر بتاريخ 2010/2/4 ملف رقم 612473، مجلة المحكمة العليا، ع الأول 2011، ص 210.

كذلك قضية المؤسسة الوطنية للأشغال البحرية ضد مؤسسة ميناء بجاية سنة 1997، بحيث طعنت المؤسسة الوطنية للأشغال البحرية بطريق النقض ضد قرار مجلس قضاء بجاية والقاضي بتأييد الحكم المستأنف بإبعاد تطبيق نص م 867 ق بح ج، وأن أضرار إزالة الجرافة الغارقة التابعة للمؤسسة الوطنية للأشغال البحرية تبقى على عاتق ربان السفينة المقتورة إلا إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة حسب نص م 866 ق بح ج وهو ما لم يتحقق في هذه القضية، وبالتالي لا مسؤولية على ميناء بجاية ولا مجال لتطبيق نص 867 ق

إلا أنه لنا رأي آخر، إذ لا يمكن أن نأخذ نص م 866 ق بح ج كمعيار لاستبعاد تطبيق أحكام التصادم البحري على عمليات القطر، خاصة في غياب نص صريح من المشرع الجزائري يقضي بعدم سريان القواعد المتعلقة بالتصادم البحري على الاصطدام الذي يحصل بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، ولا على أية حالة أخرى توجد فيها علاقة عقدية بين السفينة والمنشأة البحرية الأخرى، كما أنه وبالرجوع لنص م 298 ق بح ج والتي تقضي بتطبيق أحكام التصادم البحري - بالشكل الذي سبق بيانه - على أي حادث ملاحى يتعلق بسفينة فالتصادم يحصل بين منشأتين يكفي أن تكون إحدهما سفينة، خاصة وأن المشرع الجزائري يعتبر في عداد السفن تلك السفينة التي يتم قطرها بسفينة أخرى.

على كل حال يجب تضمين نص خاص يستبعد فيه أحكام التصادم عن حالات القطر، ذلك لأن عدم النص عليه يعطي الحق للمدعي في أن يختار بين رفع دعوى التصادم البحري، إما على أساس المسؤولية التقصيرية أو رفعها على أساس المسؤولية العقدية، ذلك لأنه من الصعب تطبيق قواعد التصادم البحري الذي يحصل بين القاطرة والمقطورة لأن السفينتين مرتبطتين تعاقديا كما يكونان تحت قيادة واحدة، لهذا فأحكام التصادم البحري، لا تطبق عندما يكون هناك عقد يربط السفينتين المتصادمتين وأن العقد هو وحده من ينظم العلاقة بين الطرفين، ذلك لأن السفينة القاطرة والمقطورة تعد سفينة واحدة بعد الربط وتطبيقا لمبدأ عدم الجمع بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية.¹

بح ج لأنها تشترط وجود اتفاق صريح ومكتوب بين ربان السفينة القاطرة وربان السفينة المقطورة. قرار صادر بتاريخ 1999/11/9 ملف رقم 2071184، المجلة القضائية 1999، ص 225.

¹ إلا أن الخلاف قد ثار حول تحديد العمليات التي يبدأ بها تنفيذ القطر وتلك التي ينتهي إليها، خاصة وأن المسؤولية العقدية التي تنظم عقد القطر لا تحكم إلا العمليات التي تعد تنفيذا لعملية القطر، فظهرت في ذلك عدة اجتهادات قضائية واستقر القضاء على اعتبار العمليات الضرورية التي تسبق مباشرة عملية القطر، ومتى وقع التصادم أثناء عملية ربط حبال القطر مثلا فإن أحكام العقد هي من تحكمه.

وانطلاقا من ذلك أصبحت العقود النموذجية للقطر في فرنسا تنص على تحديد وقت بداية عملية القطر ونهايتها، الأمر الذي لم يأخذ به المشرع الجزائري وقرر أن يبدأ عقد القطر بمجرد أن تقترب السفينة القاطرة إلى جوار المقطورة بما فيه الكفاية بحيث تكون تحت النفوذ المباشر لهذه الأخيرة أي أن عملية القطر تبدأ من اللحظة التي تكون فيها القاطرة على استعداد لتلقي الأوامر وتمير حبل القطر إلى

(ب) - حوادث القطر البحري في مواجهة الغير

إضافة للأضرار التي تلحق بالقاطرة والمقطورة نتيجة للتصادم بينهما، قد تسفر هذه العملية عن أضرار تلحق بالغير من جراء إهمال القاطرة أو المقطورة، كأن يحدث تصادم بين المقطورة وسفينة أخرى نتيجة لعدم أكثرات المقطورة، وعندئذ لا تسري أحكام وشروط عقد القطر البحري على هذا التصادم، ولكن تطبق أحكام وقواعد المسؤولية التقصيرية التي يفرضها القانون.¹

ويعتمد تحديد المسؤول هنا عن أضرار التصادم الواقع أثناء القطر البحري تجاه الغير، على تحديد من له السيطرة والتوجيه على عملية القطر أثناء حدوث التصادم، أي السفينة التي كانت متحركة في عمليات القطر، مما يعني ان إدارة العملية قد تكون للقاطرة أو المقطورة، وهي مسألة واقع يحددها القاضي طبقاً لظروف وملابسات كل دعوى على حدى.

1- تنفيذ عملية القطر من قبل القاطرة

تضطلع القاطرة في هذا الفرض، بإدارة عمليات القطر والسيطرة على المقطورة من خلال التحكم في حركتها، عندما تكون الأخيرة مفتقرة إلى قوة السير والدفع الذاتي، وبالتالي تكون القاطرة هي المسؤولة ويستتبعها التزام المقطورة بتعليمات القاطرة، ومن المتصور أن حدوث التصادم بين القاطرة وسفينة أخرى نتيجة للخطأ المشترك بين القاطرة والمقطورة،² كما هو الحال في حالة عدم صلاحية السفينة المقطورة

=القاطرة، وتنتهي بفصل هذا الحبل وابتعاد القاطرة عن السفينة المقطورة وذلك في نص م 862 ق بح ج: " يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها، وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة."

سعيد يحيى: الوجيز في التجارة البحرية الدولية، المكتب العربي الحديث، الاسكندرية، 2007، ص 159.

أخياض محمد، المرجع السابق، ص 122.

¹ راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 165.

² راوي محمد عبد الفتاح، نفس المرجع، ص 169.

للملاحة، مما يؤدي إلى عدم قدرتها على اتباع تعليمات وتوجيهات القاطرة أو في حالة مخالفة المقطورة لأحد الالتزامات التي يفرضها عقد القطر.

2- تنفيذ عملية القطر من قبل المقطورة

في هذا الفرض، يكون تنفيذ عملية القطر للمقطورة، فهي التي يكون لها السيطرة وإدارة عملية

القطر، إلا انه يجوز للطرفين الاتفاق على العكس، وذلك من خلال اتفاق صريح أو اتفاق ضمني يستفاد من الظروف التي تحيط بعملية القطر، فعلى سبيل المثال تكون المقطورة هي المسؤولة، بينما يقف دور القاطرة على تزويد المقطورة بالقوة الدافعة، فتسأل القاطرة هنا فقط على عدم تنفيذها لأوامر المقطورة أو عن عدم قيامها بتنفيذ حركة تؤثر بشكل واضح على عملية القطر.¹

II- التصادم البحري الواقع أثناء الإرشاد

قد تحتاج السفينة أثناء دخولها الموانئ والقنوات أو عند خروجها منها، إلى الاستعانة بخدمات شخص يعرف الممرات المائية والعوائق التي قد تكون في الميناء، وذلك حرصاً على سلامة السفينة وما عليها وعلى سلامة الميناء أيضاً، تعرف هذه الاستعانة بالإرشاد البحري،² وي طرح التصادم البحري الواقع أثناء الإرشاد البحري، إشكالية البحث عن الأحكام التي سيخضع لها هذا التصادم، هل لأحكام التصادم البحري الواردة في اتفاقية 1910 Bruxelles وأحكام القانون البحري، أم لأحكام عقد الإرشاد؟

مبعث هذا السؤال هو في تعريف الإرشاد البحري، فهو يعتبر من العقود الملزمة لجانبين، محله أن يقدم المرشد المعونة الفنية بتوجيه ربان السفينة المرشدة أثناء دخولها إلى منطقة الإرشاد أو خروجها منها،

¹ راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 171.

² أنظر الفصل الأول من الباب الثاني في تعريف الإرشاد البحري.

مقابل أن يدفع هذا الأخير الرسوم المقررة في القانون،¹ مما يلاحظ أن للإرشاد إيجابيات متعددة فهي تسهل على السفينة الدخول أو الخروج من الميناء بواسطة مرشد يتمتع بخبرة فنية وله دراية بما يتواجد في الميناء من عوائق، وهذا كله يساهم في ربح الوقت من جهة وتنظيم الملاحة داخل الموانئ من جهة أخرى. غالبية التشريعات تقر مسؤولية مجهر السفينة المرشدة عن الأخطاء التي تقع من المرشد في عمله بناء على علاقة التبعية فالمرشد تابع للمجهر، وهذا ما نستشفه من نص م 1/171 ق بح ج: "يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ربان السفينة المرشدة"،² ويسأل أيضا عن الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة خطأ المرشد حسب نص م 183 ق بح ج: "يعتبر مجهر السفينة المرشدة مسؤولا تجاه الغير عن الأخطاء الناتجة عن المرشد والتي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة".

كما يكون مسؤولا أيضا عن كل حادث يحصل للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد، وفي المقابل يمكن إعفاؤه من المسؤولية في حالة تعمد المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد في وقوع الضرر م 184 ق بح ج،³ وبما أن المجهر هو المسئول فإن ما يحدث من أضرار من وراء تصادم بين السفينة المرشدة وسفينة الإرشاد، سيؤدي إلى قيام مسؤولية المجهر ويلتزم بتعويض الأضرار حتى ولو كانت بخطأ المرشد، وفي الحالات التي يكون فيها الإرشاد اختياريا، فإنه لا خلاف في تبعية المرشد لمالك السفينة، لكن السؤال الذي يثار هو حول مسؤولية المجهر عن أخطاء المرشد في حالة الإرشاد الإجباري بحيث ينعدم اختيار المجهر ويلزم بمقتضى القانون بأخذ المرشد الذي يتقدم لسفينته؟

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 196.

² الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 9.

اجتمع الفقه والقضاء¹ في هذه الحالة على مسؤولية المجهز عن أخطاء المرشد مهما كان نوع الإرشاد، على أساس انه حتى وإن كان إجباريا إلا ان سلطة الربان في إدارة السفينة وقيادتها، تظل باقية له حتى بوجود المرشد وهو الاتجاه الذي أصبح سائدا في معظم التشريعات، ففي التشريع الجزائري تقضي م 283 ق ب ج: " تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ المرشد حتى لو كان الإرشاد إجباريا".²

كما نصت م 5 من اتفاقية 1910 Bruxelles هي الأخرى على بقاء المجهز مسؤولا في حالة التصادم بخطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجباريا،³ وبالتالي فإن نص الاتفاقية وضعت حدا لكل خلاف قد ينشأ عما إذا كانت أحكام التصادم ستطبق حالة وقوع تصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة المرشدة،⁴ وهو في ذلك يخضع وفقا لمقتضيات القانون البحري الجزائري، من وصول المرشد لحدود المحطة

¹ ذهب بعض الفقه إلى عدم مسؤولية مجهز السفينة عن اعمال المرشد في حالة الإرشاد الإجباري، على أساس انه لا يختار المرشد بل يكون مجبرا على الاستعانة به من خلال ربان السفينة، وبالتالي لا تقوم علاقة التبعية بين المجهز والمرشد ولا يزال هذا الاتجاه سائدا في القانون اللبناني والبرتغالي ليومنا هذا، معتبرين الإرشاد الإجباري حالة من حالات القوة القاهرة التي تعفي المجهز من المسؤولية عن التصادم بخطأ المرشد.

عبد الفضيل محمد أحمد: الإرشاد البحري، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، مصر، ب س ن، ص 179.

كما أن مسألة اعتبار المرشد المرشد تابعا للمجهز، لا تتأثر بكون الإرشاد اختياريا أم إجباريا وذلك لأنه لا يشترط لاعتبار المتبوع مسؤولا عن افعال تابعيه أن يكون الأول حرا في اختياره، بل تقوم لسبب آخر وهو عدم قدرة مالك السفينة ممثلة في الربان، على أداء مهمة أو عمل يتعين عليه لإتمامه أن يستعين بآخرين، فيجب عليه ان يتحمل أخطاءهم.

محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 579.

² الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 399.

⁴ يشترط كي يزاول المرشد مهامه في إرشاد وتوجيه السفن عند دخولها وخروجها من الميناء، الحصول على ترخيص أو تصريح من هيئة الميناء يسمح له بمزاولة مهنة الإرشاد، إلا أن ذلك لا يعني مسؤولية الحكومة أو هيئة الميناء عن الأخطاء التي يرتكبها المرشد أثناء قيامه بتنفيذ عملية الإرشاد، حيث يكون المرشد تابعا لمجهز السفينة محل الإرشاد وليس تابعا لجهة عمله.

ولذلك فإن قوانين الإرشاد تنص صراحة على إعفاء هيئة الميناء أو الحكومة من أي مسؤولية عن الضرر الذي يحدث نتيجة لخطأ أو إهمال المرشد، على أنه يشترط لهذا الإعفاء حصول المرشد على تصريح او ترخيص ممارسة مهنة الإرشاد طبقا للقانون، وإلا اعتبر منحه التصريح دون توافر الشروط القانونية خطأ يترتب عليه مسؤولية الحكومة أو هيئة الميناء عما يسببه من أضرار.

كمال حمدي، المرجع السابق، ص 874.

وتنتهي عند وصول السفينة المرشدة إلى مكان الرسو أو الرصيف م 174 ق بح ج، وبالتالي فإن التصادم الذي يقع بين سفينة الإرشاد والسفينة المرشدة، قبل أو بعد تنفيذ عملية الإرشاد يخضع لأحكام التصادم البحري.¹

غير أنه ما يعاب على المشرع الجزائري، عدم وجود أي نص يستبعد سريان أحكام التصادم البحري على عمليات الإرشاد، يدفعنا للقول مثلما سبق وتطرقنا في عمليات القطر، بضرورة النص صراحة على إضافة مادة تقضي بأن قواعد التصادم البحري لا تسري على التصادم الذي يحصل بين سفينة الإرشاد والسفينة الأخرى المرشدة لارتباطهما بعقد يحكم العلاقة بينهما.

ثانياً: الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضاعة المشحونة نتيجة التصادم البحري

يرتب عقد النقل البحري التزامات على عاتق كل من الطرفين، سواء بين المرسل والناقل في عقد نقل البضائع بحيث يلتزم المرسل بتسليم البضاعة للناقل ودفع أجرة النقل ويلتزم الناقل بتسليم البضاعة ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه في نهاية النقل، أو بين المسافر والناقل في عقد نقل الأشخاص إذ يلتزم المجهز بنقل المسافر وأمتعته مقابل أجرة السفر.²

وعليه يكون ناقل البضائع مسؤولاً عن الخسائر والأضرار، ولمالك البضاعة الحق في مطالبة السفن المتصادمة بالتعويض، ولا ترفع هذه المسؤولية عن الناقل إلا إذا أثبت ما ورد في نص م 803 ق بح ج، كما يكون ناقل الأشخاص مسؤولاً عما يصيب الراكب من أضرار لحقت بشخصه أو بأمتعته.³

¹ ولكن القضاء الأمريكي اتخذ موقفاً مغايراً بخصوص تلك هذه المسألة، حيث قضى بمسؤولية شركة الإرشاد أو هيئة الميناء عن أخطاء المرشد أثناء تنفيذ عمليات الإرشاد، وذلك في حالة استفادة هيئة الميناء مادياً من عمل المرشد، أما إذا اقتصر دورها على تنظيم عملية الإرشاد ومنح التراخيص للمرشدين دون الحصول على أية رسوم، فإنها لا تعد متبوعاً للمرشد ولا تتحمل بالتالي أية مسؤولية عن أضرار التصادم الحاصل نتيجة خطأ المرشد أو إهماله.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 179.

² م 738، 821 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ م 802، 842 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

وقد أكدت م 10 من اتفاقية Bruxelles هذا الحكم، بأن ما تتضمنه من أحكام لا يسري على الالتزامات الناشئة عن عقد النقل أو أية عقود أخرى، فدعوى المسافر أو الشاحن ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابت المسافر أو البضاعة التي يصحبها معه نتيجة التصادم، تخضع للعلاقة التعاقدية بين المسافر والناقل في عقد نقل الأشخاص، والعلاقة التعاقدية بين الشاحن والناقل في عقد النقل المتمثل في سند الشحن، وعليه فإن نصوص هذه العقود هي الواجبة التطبيق وليس للأحكام الموحدة التي تتضمنها المعاهدة.¹

والتكييف الصحيح لهذه الدعوى، أنها دعوى مسؤولية عقدية تخضع للقانون الذي يحكم عقد نقل الأشخاص أو البضائع المبرم بين الناقل من ناحية وأي من المسافر أو الشاحن من ناحية أخرى، وهو بحسب الأصل قانون الإرادة الصريحة أو الضمنية مثل قانون العلم أو قانون الجنسية المشتركة للمتعاقدين، وفي حالة تعذر الكشف عن هذه الإرادة فإن الاتجاه الغالب في الفقه، يميل لتطبيق قانون علم السفينة.²

¹ أكثر من ذلك تضيف م 1/12 من الاتفاقية على أن أحكامها تقتصر فقط على السفن المتصادمة التابعة للدول المنظمة والمعاهدة إليها، وقد نصت المادة على ذلك صراحة بضرورة أن تكون السفن المتصادمة تابعة للجهات المتعاقدة، واستبعاد التصادم الواقع بين سفن الدول غير الموقعة، فإن تحقق ذلك طبقت المعاهدة في دعوى المسؤولية المترتبة على التصادم البحري.

بن عصمان جمال: التوحيد الدولي في مجال التصادم البحري، المرجع السابق، ص 6.

وقد ذهب جانب من الفقه في البداية بأنه لا يكفي لتطبيق أحكام المعاهدة أن تكون السفن المتصادمة تابعة لدول متعاقدة، بل يجب أن ينتمي كافة ذوي الشأن إلى تلك الدول، غير أن الراجح فقها أنه من خلال نص المادة يكفي لتطبيق أحكامها انتماء الدول المتصادمة للدول المتعاقدة بغض النظر عن جنسية ذوي الشأن، وفي حالة التصادم الواقع بين سفينتين تابعتين لدولة واحدة وتكون هذه الدولة متعاقدة، فقد قررت الاتفاقية عدم تطبيق أحكامها بل يتعين خضوع هذا التصادم إلى أحكام القانون الوطني لتلك الدولة. هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 84. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 402.

² هشام علي صادق، نفس المرجع، ص 97.

المبحث الثاني: المسؤولية عن التصادم البحري

غنيا عن البيان، أنه وبعد وقوع التصادم البحري بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية أو مع منشأة بحرية أو شيء ثابت سوف يؤدي إلى وقوع أضرار وبالتالي قيام المسؤولية (المطلب الأول)، هذه الأخيرة تختلف باختلاف السبب الذي أدى لوقوع الحادث البحري، فحكم التصادم البحري يختلف باختلاف سببه، وقد ميزت أغلبية التقنيات البحرية وكذا اتفاقية Bruxelles لتوحيد قواعد التصادم البحري بين قاعدتين للتصادم البحري، فقد يرجع سبب التصادم إلى نشاط الإنسان سواء بخطأ احدى السفينتين أو كلاهما (المطلب الثاني)، كما قد يكون هذا التصادم بدون خطأ (المطلب الثالث).

هذا التصادم سواء بخطأ أو من دونه، قد ينتج عنه تلوث البيئة البحرية بالزيت نتيجة لتسرب كميات هائلة من الوقود، مما يستدعي تطبيق أحكام المسؤولية عن التلوث البحري (المطلب الرابع).

المطلب الأول: مفهوم المسؤولية عن التصادم البحري وطبيعتها

بعد وقوع التصادم البحري تنشأ المسؤولية تجاه الصادم، باعتبار أن التصادم عمل من الأعمال المنشئة للالتزام على أساس أنه فعل ضار مستمد القانون (الفرع الأول)، والذي أمام تعدد أقسام المسؤولية يتعين بيان طبيعة المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري، حتى يمكن بناء القواعد القانونية على أساس قانوني يتفق مع طبيعتها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف المسؤولية عن التصادم البحري والأصل فيها لدى القانون

لم تعرف المسؤولية ضمن النصوص القانونية ولكن الفقه اجتهد في بيان المقصود منها، ووضع عدة تعريفات موضحة لمضمونها (أولاً)، وتأكيد الطبيعة القانونية للمسؤولية عن التصادم البحري (ثانياً).

أولاً: تعريف المسؤولية عن التصادم البحري

المسؤولية تعبير شاع في القانون المدني ولا يقصد منه فقهاء القانون سوى المؤاخدة عن فعل ضار، وقد عرفها البعض بأنها التعويض عن الضرر الناشئ عن فعل غير مشروع، وعرفها البعض الآخر بأنها اقتراف أمر يوجب مؤاخدة فاعله، وعرفت أيضاً بأنها الحالة القانونية للشخص الذي يكون قد ارتكب خطأ نشأ عنه ضرر لشخص الغير أو ماله أو شرفه، فأصبح ممكناً إجباره قضائياً على تعويض هذا الضرر.¹

وإذا كان هذه تعاريف المسؤولية في القانون المدني فالأمر لا يختلف عنه في القانون البحري، فالسفينة وأثناء ملاحتها تتعرض لبعض الحوادث الاستثنائية والطارئة والتي بسبب أهميتها أخضعها المشرع لتنظيم قانوني خاص يختلف عن القواعد العامة، ومنها التصادم البحري وبتحقيق التصادم يعطى أصحاب الشأن حق الرجوع بعضهم على بعض، وبالتالي يمكننا تعريف المسؤولية عن التصادم البحري بأنها التعويض عن الضرر الناشئ عن فعل ضار صدر من إحدى السفن أثناء الملاحة البحرية لسفينة أخرى أو عدة سفن دون مبرر قانوني، وهي تختلف بحسب نوع التصادم هل ناشئ عن خطأ وحيد أو خطأ مشترك.

ثانياً: الأصل في المسؤولية عن التصادم البحري في القانون

من المسائل المقررة أن يستعمل الفرد كافة حقوقه في حدود ما تنظمه القوانين، وفي نطاق ما تحوله الاتفاقات التي يبرمها مع الغير، غير أنه إذا تجاوز في استعمال هذه الحقوق الحدود التي رسمها القانون أو منحها الاتفاقات، فإنه يكون مسؤولاً عما يحدثه بفعله أو امتناعه للغير من ضرر.

¹ زينب فؤاد كامل أبو الذهب: أحكام المسؤولية عن التصادم البحري في الفقه الاسلامي والقانون البحري-دراسة مقارنة-رسالة جامعية مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2010، ص53.

وإذا كانت المسؤولية الجنائية هي ما يقره قانون العقوبات وعلى قيام الفرد بما نهي عنه القانون، أو بما أوجبه عليهم، أوامر امتنع عن الخضوع والإذعان لها، فإن ما يحدث للغير من ضرر مادي يكون نطاقه المسؤولية المدنية، وفيما يتعلق بالمسؤولية عن التصادم البحري فإن أدلة المسؤولية على هذا الحادث من النصوص الواردة في القانون البحري، والتي تنظم المسؤولية تبعا لكل نوع من التصادم وذلك في المواد من 277 إلى غاية 298 ق بح ج، وفي التشريع الدولي نظمت اتفاقيات كثيرة لمعالجة أحكام التصادم البحري، أشهرها اتفاقية 1910 Bruxelles والخاصة بتوحيد بعض قواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية.¹

الفرع الثاني: طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري وأركانها

لا يوجد أي خلاف حول قيام المسؤولية عن التصادم البحري لكن السؤال الذي كان ولا زال يشغل بال الفقهاء في كثير من الأحيان هو: على أي أساس تقوم هذه المسؤولية، هل على أساس تقصيري أم على أساس تعاقدية؟ (أولا)، وأيا ما كانت طبيعة هذه المسؤولية والتي يلزم لانعقادها أن تتوافر مجموعة من الأركان إذا فقد أحدها انتفتت المسؤولية (ثانيا).

أولا: طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري

التصادم البحري باعتباره فعلا مؤديا إلى الضرر يرتب المسؤولية عن توافر شروط المسؤولية التي نص عليها المشرع في م 124 ق م ج: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، وهكذا تكون المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري مسؤولية تقصيرية، وقد تكون عقدية إذا كان هناك اتفاق أو عقد سابق بين السفن المتصادمة كسفن القطر وسفن الإرشاد قبل حدوث التصادم، ومن هنا تسري في شأن هذه المسؤولية الأحكام الواردة في المسؤولية التقصيرية إذا لم يكن هناك اتفاق سابق، وأحكام المسؤولية العقدية في حالة الاتفاق والتعاقد

¹ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص 54.

السابق على التصادم، وبما أننا استثنينا حوادث التصادم في القطر والإرشاد فإن المسؤولية العقدية خارج نطاق دراستنا.

ثانياً: أركان المسؤولية التقصيرية الناتجة عن التصادم البحري

تقوم المسؤولية التقصيرية الناشئة عن التصادم البحري على ثلاثة أركان هي: حدوث التصادم البحري، الضرر ورابطة السببية.

I- الركن الأول: حدوث التصادم البحري

حتى تقوم المسؤولية التقصيرية تجاه التصادم لابد من وقوع الفعل الضار وهو التصادم البحري بين المنشآت البحرية، سواء كان هذا الفعل عمداً أم عن خطأ وعن كان غالباً ما يكون التصادم ناتجاً عن خطأ، ولما كان الخطأ في التصادم البحري يرجع في بعض حالاته إلى مخالفة قواعد المرور البحري وقواعد تجنب التصادم في البحار، والبعض الآخر إلى وجود إهمال أو عدم احتياط من قبل الربان أو الطاقم أو المجهز كما سنرى لاحقاً.

II- الركن الثاني: الضرر في التصادم البحري

لا يكفي لقيام المسؤولية التقصيرية في التصادم حدوث الفعل فقط، فربما يحدث التصادم دون تحقق أي ضرر كنتيجة له، وهنا تنتفي المسؤولية لهذا لا بد من حدوث الضرر، وعليه يشترط لقيام المسؤولية عن التصادم البحري ان يحدث ضرراً للغير، وهو الضرر الذي يصيب مال المضرور أو نفسه أو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه، أو في مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة ذا قيمة مالية أو لم تكن، وقد يكون الضرر مادياً يصيب المضرور في جسمه أو في ماله وهو الأكثر شيوعاً، وقد يكون أدبياً يصيبه في شعوره وعاطفته وكرامته.

والتصادم يمكن أن يؤدي بسبب شدة الصدمة إلى غرق السفينة المصدومة أو يلحقها ضرر في الشحنة فتفسد في مياه البحر، كما يحتاج إصلاح السفن تكاليف باهضة ويحتاج عادة إلى وقت طويل، هذا فضلا على أن التصادم كثيرا ما يصاحبه وفاة أو إصابات جسامانية للكثير من الركاب أو الطاقم، بل وقد تؤدي لهلاك السفن ففي الكثير من الأحيان تغرق بحمولتها.¹

III- الركن الثالث: رابطة السببية

ويقصد بها ضرورة أن يكون الضرر متصلا ومرتبطا بالتصادم ارتباط السبب بالنتيجة، وتكون المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالغير مطلقة غير مقيدة بوصف أو بعبارة أخرى يجب أن يكون الضرر متولدا عن التصادم البحري حتى تقوم مسؤولية مرتكب هذا التصادم عن هذا الضرر.

المطلب الثاني: المسؤولية في التصادم الناتج عن تدخل العنصر البشري

ترجع أغلبية التشريعات البحرية التصادم الناتج عن العنصر البشري إلى فعل الخطأ، ورغم أن التصادم الناتج عن الخطأ البشري يشكل الجانب الأكثر شيوعا في حوادث التصادم البحري،² إلا أن معظم التشريعات لم تتطرق لمفهوم هذا الخطأ، وحتى نقف على مفهوم الخطأ في التصادم البحري يجب علينا بداية التطرق لمفهوم الخطأ (الفرع الأول)، ثم بيان صورته والذي غالبا ما تكون نتائجه مختلفة بحسب ما إذا كان خطأ فرديا أو كان مشتركا (الفرع الثاني).

¹ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، 190.

² يشكل الخطأ أهم الأسباب التي تتولد عنها غالبية الحوادث البحرية خاصة التصادم البحري بل يشكل السبب الأول في ذلك، رغم التقدم العلمي والتكنولوجي في السفن لا زال العنصر البشري في مقدمة الأسباب المؤدية لوقوع الحوادث البحرية، فتعتبر الأخطاء البشرية هي الأكثر شيوعا في حوادث السفن، حيث تساهم الحوادث التي تقع بسبب الخطأ البشري ما يقارب 96% من إجمالي الحوادث البحرية بشكل عام، خاصة إذا علمنا أن حوالي 75 ألف سفينة تجوب البحار والمحيطات يوميا. هشام رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص 66.

الفرع الأول: مفهوم الخطأ في التصادم البحري

يقصد بالخطأ في جانبه اللغوي الميل والانحراف عن الصواب بحيث يقال خطأ وهو نقيض الصواب، فعلياً إذن تحديد الصواب لنتمكن من تحديد الخطأ، لأنه بهذا التعريف يتسع ليشمل أفعال عديدة تندرج تحته.¹

عرف القضاء الانجليزي الخطأ بأنه سلوك أو عدم القيام بعمل ما يقوم به أو يفعله الشخص المعتاد، وفقاً للاعتبارات التي تنظم السلوك الانساني أو إتيان فعل أو عمل لا يصدر عادة من الرجل الحريص والمعتاد، ولما كان مفهوم الخطأ في البحر لا يختلف عن مفهومه في البر، فيمكن تعريف الخطأ الذي يؤدي إلى التصادم البحري بأنه الفشل في بذل درجة المهارة والعناية المعقولة، والتي تتوافر عادة في رجل البحرية المؤهل.²

غير أن القانون تجنب وضع تعريف للخطأ، فلم تعرف جل التشريعات البحرية ولا حتى قواعد منع التصادمات لسنة 1972 لم تحاول أن تضع تعريفاً للخطأ في مادة التصادم البحري، واكتفت فقط ببيان قواعد المسؤولية الواجب تطبيقها على الحادث، ربما ذلك يرجع إلى أن مفهوم الخطأ في التصادم البحري لا يختلف عن مفهوم الخطأ في القواعد العامة،³ لهذا كان المجال واسعاً للاجتهادات الفقهية فيرى شائع الفقهاء أن الخطأ هو الفعل الضار غير المشروع ومن بين أهم التعريفات أنه: "تعددي على حق يدرك المتعددي فيه جانب الاعتداء"،⁴ أو أنه أيضاً: "إخلال بحق أو مصلحة علياً"،⁵ إلا أن هذه التعاريف لا

¹ أسماء موسى أسعد أبوا سرور: ركن الخطأ في المسؤولية التقصيرية، أطروحة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2006، ص 39.

² راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 45.

³ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص 114.

⁴ عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، ج 1، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ص 777.

⁵ جلال علي: مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1997، ص 354.

تقدمنا كثيرا في تحديد معنى الخطأ إذ يبقى علينا أن نحدد ما هي الاعمال التي تلحق ضرارا بالغير وينهى عنها القانون.

أورد المشرع الجزائري القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية وهي المسؤولية عن العمل الشخصي في م 124 ق م ج والتي تنص على أنه: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، يتضح أن المشرع الجزائري جعل من الخطأ الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية التقصيرية دون أن يعرف الخطأ لما فيه من الدقة والصعوبة، لذلك المستقر عليه فقها وقضاء أن الخطأ في المسؤولية التقصيرية هو اخلال الشخص بالتزام قانوني سابق، مؤداه أن الشخص يراعي في سلوكه اليقظة والتبصر حتى لا يضر بالغير، فإذا انحرف عن هذا السلوك اعتبر ذلك خطأ يستوجب قيام المسؤولية التقصيرية.¹

ونظرا لأن المسؤولية في التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ التقصيري، فالخطأ في القواعد العامة لا يختلف عن الخطأ في مادة التصادم البحري بحيث يتعين على من ألحق ضررا للغير نتيجة خطئه أن يلتزم بتعويض المضرور بما لحقه من ضرر، إلا أنه لا يعني تطبيق الأحكام العامة في القانون المدني، بل أن التصادم البحري يخضع لقواعد خاصة.²

وما يجب الإشارة إليه، هو أنه عادة ما تستعمل التشريعات وكذا الفقه والقضاء عبارة: "إذا كان التصادم ناتجا عن خطأ السفينة"، فنص م 3 من اتفاقية Bruxelles لسنة 1910 استعملت تعبير خطأ السفينة: "إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن، فتلتزم السفينة التي ارتكبت الخطأ

¹ خليل أحمد حسن قداد: الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، ج1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 242.

عبد الرزاق أحمد السنهوري، نفس المرجع، ص 778.

² وقد حاول القضاء الإنجليزي تعريف الخطأ في التصادم البحري في احدى القضايا بأن الشخص يكون مخطئا إذا لوحظ عليه قلة الانتباه والحذر الذي يعتبر واجبا لضمان سلامة السفن الأخرى.

يعقوب يوسف عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 72.

بتعويض اصلاح الحسائر"،¹ كذلك م 3/5131 من قانون النقل الفرنسي، وأيضا المشرع الجزائري حيث ورد في نص م 277 ق بح ج بأنه: "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن،..."

يرى أغلبية الفقهاء على أن الدافع من استعمال لفظ خطأ السفينة، هو مواجهة جميع الأخطاء التي يرتكبها الأشخاص القائمين على إدارة السفينة واستغلالها، فالأخطاء لا ترتكب إلا من قبل الأفراد بحيث يستحيل أن ينسب الخطأ إلى شيء جامد كالسفينة فهي مجرد آلة يتم تسييرها من قبل الإنسان، كذلك أن الخطأ إذا ما صدر من السفينة فإن معنى ذلك أنه صدر من أحد أفراد طاقمها أو إهمال المجهز في الصيانة لسماحه للسفينة للإبحار وهي غير صالحة للملاحة،² فالسفينة ما هي إلا جسم مسير من قبل الإنسان، وعليه اعتبار السفينة وحدة معنوية واحدة تقام المسؤولية في مواجهتها بالأخطاء دائما يرتكبها الأشخاص، أي أن العامل البشري يلعب دورا هاما في حدوث التصادم.

الفرع الثاني: صور الخطأ في التصادم البحري

يتخذ الخطأ في مادة التصادم البحري عدة صور بحسب اختلاف المصدر الذي يستمد منه واجب الحيطة والحذر، لهذا قام الفقهاء بتقسيم الخطأ في التصادم البحري إلى نوعين: أخطاء راجعة إلى خرق قواعد منع التصادم البحري (أولا)، وأخطاء بسبب الإهمال وعدم الاحتراز والرعوننة (ثانيا)، كما قد تتعدد العوامل المساهمة في وقوع التصادم البحري والحوادث البحرية (ثالثا).

¹ خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 306.

² بن عيسى حياة: أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الموسم الجامعي 2014/2015، ص 131. كما يجب الإشارة إلى أن المنسب في الخطأ أي كان يجب عليه تحمل وزر خطئه بتعويض الأضرار، والضرر هنا يختلف عن الضرر في المواد الجنائية، ذلك لأن المسؤولية الجنائية تقوم على أساس الضرر بالمتجمع بينما أساس المسؤولية المدنية الضرر الذي يصيب الفرد، كما أن المالك أو المجهز يعد مسئولا عن أعمال الربان وأن هذه المسؤولية ما هي إلا تطبيق للقواعد العامة المتعلقة بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه.

أولاً: عدم مراعاة القواعد الدولية والقوانين والأنظمة الداخلية للسلامة البحرية

تفرض القواعد العملية ومبادئ وأصول الفن البحري السليمة *Good seaman ship* في هذا المجال، الكثير من القيود والالتزامات الواجب مراعاتها لتفادي وقوع التصادم البحري، والتي تتطلب من الربان القيام بالعديد من الواجبات حتى يتفادي وقوع الخطأ، وغالبا ما يرجع خطأ الربان إلى مخالفة الأنظمة الدولية البحرية، والتنظيمات والتعليمات المحلية الخاصة بمنع التصادم في البحار.

I - عدم مراعاة قواعد السير البحرية RIPAM¹

منذ بداية استخدام السفن الشراعية وانتشار الملاحة البحرية إلى الآن، وخطر التصادم بين السفن من أكثر المخاطر التي تواجه السفينة أثناء الرحلة البحرية، لذلك حاولت الدول عن طريق الاتفاقيات والقوانين الدولية إيجاد وسيلة مناسبة لتنظيم سير السفن في البحار،² والتي ساهمت بدور بارز في وضع تنظيم موحد على الصعيد الدولي لمنع وقوع التصادم البحري، وهذه القواعد قد تداركت السلبيات التي كانت موجودة في القواعد القديمة والتي يرجع تاريخها إلى سنة 1960.

¹ Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer.

الواقع أنه منذ أن كانت هناك سفن كانت هناك قواعد للملاحة، ففي كل ميناء يحصل أن يكون هناك سفينة خارجة وفي ذات الوقت سفينة داخلية، مما يقتضي تنظيم أي منهما قبل الأخرى وقد وضعت قواعد محلية وعادات خاصة بالموانئ، أما في أعالي البحار فقد كانت هناك عادات وأعراف عامة استقرت عليها الدول.

وعلى صعيد التنظيم الدولي وقعت في لندن سنة 1914 أول اتفاقية لسلامة الأرواح في البحار، ثم صدرت اتفاقية ثانية في سنة 1929 و1948 وقد ألحقت بكل من هاتين الاتفاقيتين قواعد خاصة بمنع التصادم في البحار، بعد ذلك دعا سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية IMO الدول الأعضاء إلى عقد مؤتمر في لندن خلال الفترة من 4 أكتوبر إلى 20 أكتوبر 1972، من أجل مناقشة مشروع اتفاقية جديدة لمنع التصادم في البحار، ودخلت حيز التنفيذ جويلية 1988 ولأول مرة تصبح القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار اتفاقية مستقلة بذاتها وليست ملحقا لاتفاقية سلامة الأرواح في البحار، تتضمن 38 قاعدة موزعة على 5 أجزاء.

ومنذ اعتمادها في 20 أكتوبر 1972 ودخولها حيز النفاذ في 10 جويلية 1977، أدخلت عليها عدة تعديلات في الأعوام 1981، 1987، 1989، 1993، 2001، 2003.

زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص129، 128.

² طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، التصادم البحري وأحكامه، الشنهابي للنشر والتوزيع، الاسكندرية، مصر، 1995، ص5.

فقد حددت اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار COLREGS¹ في لندن لسنة 1972، مجال تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم حسب آخر تعديلاتها سنة 2003، والمشملة على 38 قاعدة و 4 ملاحق بحيث جاء في القاعدة الأولى فقرة (أ) بأنه: "تطبق هذه القواعد على كل السفن في أعالي البحار وفي كل المياه المتصلة بها الصالحة للسفن البحرية".²

من خلال النص نجد أن جميع السفن التي تمارس الملاحة في أعالي البحار وفي جميع الأماكن الصالحة لهذه الملاحة تخضع لقواعد منع التصادم،³ وأوصت أن لا تكون هذه القواعد متعارضة مع التنظيمات والقرارات التي قد تضعها أية دولة لتنظيم الملاحة في الأنهار والقنوات والبحيرات والموانئ، حسبما ورد في الفقرة (ب) على أنه: "ليس في هذه القواعد ما يتعارض مع تطبيق القواعد الخاصة الصادرة عن السلطات المختصة بشأن المكالات، أو الموانئ، أو الأنهار، أو البحيرات، أو المياه

¹ LANGAVANT(E): **Droit de la mer**, tome 3, Cujas, Paris, 1983, p78.

DELEBECQUE(PH), op.cit. p676.

² اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972، المرجع السابق، ص 6.

³ يثور في هذا المقام تساؤل هام حول مدى قيام مسؤولية أحد المشتركين في سباقات الزوارق البحرية، والمعروفة باسم Riggata عن الأضرار التي تنتج عن تصادم الزوارق البحرية ومدى خضوعها لقواعد منع التصادم في البحر COLREGS 1972؟ استقر الرأي في أمريكا، على أنه في الحالات التي يوقع فيها المتسابق ما يفيد تحمله لتبعية المخاطر التي قد تنشأ من السباق، فإن ذلك يعني إعفائه الصريح للمتسابقين الآخرين من المسؤولية في حالة التصادم، أما في حالة عدم وجود هذا الإعفاء الصريح من المسؤولية فيجوز للمدعى عليه أن يدفع بالإعفاء الضمني من المسؤولية، ولكن يجب عليه في هذه الحالة أن يثبت علم المدعى بخطورة السباق وإدراكه لطبيعته، وذلك حتى يتمكن من الاستفادة من قرينة القبول الضمني لتحمل المخاطر.

إلا أن القضاء الأمريكي، ذهب لرأي آخر حيث قضت محكمة استئناف الدائرة الرابعة بأنه وفي حالة عدم وجود ما يثبت الإعفاء الصريح للمتسابقين الآخرين من المسؤولية، فلا يجوز التمسك بقرينة التحمل الضمني للمخاطر في سباقات الزوارق البحرية، وقضت محكمة استئناف الدائرة الأولى فيما يتعلق بمدى تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر على الزوارق البحرية، بأنه إذا كانت تلك السباقات تخضع لقواعد خاصة بها مثل القواعد الدولية لسباقات اليخوت (IYRRs) International Yacht Racing Rules، فإن ذلك يعني أن المتسابقين قد تنازلوا عن تطبيق القواعد الدولية الخاصة بمنع التصادم في البحر، وبالتالي فإن مسؤوليتهم عن التصادم يتم تحديدها طبقاً للقواعد المنظمة للسباق البحري.

محمد راوي عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 77، 78.

الداخلية المتصلة بالبحار والصالحة للسفن البحورة، على أن تلك القواعد الخاصة يجب أن تتماشى قدر الإمكان مع هذه القواعد".¹

كما يجب قدر الإمكان أن تكون القواعد التي تخضع لها السفن الحربية والسفن التي تبحر في قوافل أو القائمة بالصيد مطابقة لهذه القواعد، وأن لا تتعارض مع الاشارات والأشكال والعلامات وغيرها الواردة في هذه القواعد وفي حالة إذا ما تراءى لدولة ما أن قاعدة معينة لا يمكن تطبيقها على نوع معين من السفن فيجب ان تكون القاعدة التي تضعها لا تخالف على حد كبير القواعد الدولية لمنع التصادم، حيث ورد ذلك في الفقرة (ج) بقولها: "ليس في هذه القواعد ما يتعارض مع تطبيق القواعد الخاصة صادرة عن حكومة أي دولة بشأن استخدام المزيد من الأضواء الموقعية أو الإشارية أو الأشكال أو الإشارات الصفارية في السفن الحربية..."²

أضفت الاتفاقية في القاعدة الثانية فقرة (أ) أن لا شيء يعني الملاك أو الربان أو الطاقم من مسؤوليتهم تجاه أي إهمال أو تقصير في الالتزام بما ورد في هذه القواعد وكذا الإهمال في اتخاذ أي إجراء وقائي قصد مواجهة جميع الأخطار البحرية، حتى وإن لم يكن منصوصا عليه في القواعد الدولية لمنع التصادم، بقولها: "ليس في هذه القواعد ما يعني أية سفينة، أو مالكتها، أو ربانها، أو طاقمها من عواقب أي تقصير في الامتثال لهذه القواعد أو في اتخاذ التدابير الوقائية التي قد تملئها الممارسات العادية للبحارة أو الظروف الخاصة القائمة".

¹ اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972، المرجع السابق، ص 6.

² نفس المرجع، ص 6.

(أ) - القواعد المتعلقة بالأنوار والأشكال

تتضمن القواعد من 20 إلى 31 الجزء (ج) الواردة في اتفاقية لندن 1972، والمتعلقة بالوقاية من حوادث التصادم الخاصة بالأنوار والأشكال الواجب على مختلف السفن حملها في جميع حالات الطقس، وذلك حتى يتسنى للغير معرفة موقعها ووضعها وطريقها.¹

تطبق الأنوار من غروب الشمس إلى شروقها وتطبق الأشكال نهاراً، ويختلف لون وعدد الأنوار باختلاف نوع السفينة والأماكن التي يتعين أن تثبت فيها الأمام أو في الخلف وأيا كان لونها حمراء، خضراء، بيضاء² وقوة الرؤية لكل نوع من الأنوار، فتطبق في حالات الظروف الجوية السيئة أين تكون الرؤية محدودة أو تصبح رؤية السفينة بالعين المجردة مستحيلة.

كما يمكن أن تضاء أيضاً حتى قبل غروب الشمس إلى شروقها أو إذا كانت هناك ظروف تستدعي الإضاءة كالضباب، كما تختلف بحسب نوع السفينة إذا ما كانت ميكانيكية أو شراعية أو إذا ما كانت واقفة أو سائرة، أو كانت سفينة تقطر الأخرى أو كانت سفينة مرشدة.³

ويترتب على خرق هذه القواعد المتعلقة بالأنوار والأشكال وقوع حوادث بحرية خاصة منها التصادم، ويتمثل عادة خرقها بعدم استعمال هذه الأنوار أو أنها كانت غير كافية وواضحة أو كانت

¹ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص 132.

² حددت القاعدة 21 أنواع الأنوار والمتمثلة في:

- نور الصاري Masthead light وهو نور ابيض يوضع فوق خط منتصف السفينة الممتد من مقدمتها إلى مؤخرتها.
- أنوار الجانبين Sidelights نور أخضر على الجانب الأيمن ونور احمر على الجانب الأيسر، يظهر كل منهما ضوءاً مستمراً.
- نور المؤخرة Sternlight وهو نور أبيض يوضع أقرب ما يكون عملياً في المؤخرة مظهرها ضوءاً مستمراً.
- نور القطر Towing light وهو نور أصفر له نفس خواص نور المؤخرة.
- نور كامل الاستدارة All-round light نورا يظهر ضوءاً مستمراً.
- نور ومضي Falshing light نور يومض على فترات منتظمة وبتردد 120 ومضة أو أكثر في الدقيقة.
- طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، المرجع السابق، ص 144، 145.
- ³ أخياض محمد، المرجع السابق، ص 199، 200.

مغايرة لما ورد في التنظيم الدولي، أو تكون قوتها ضعيفة أو أضيفت بطريقة خاطئة مما يؤدي بالسفن الأخرى إلى الاعتقاد خطأ نوعية السفينة أو انها تسير أم واقفة.

كما يترتب أيضا قيام المسؤولية على السفينة المخالفة إذا كان التصادم قد وقع نتيجة لأخطاء ارتكبتها سفينة مع سفينة أخرى، مما يعني ضرورة توفر علاقة السببية بين المخالفة ووقوع التصادم البحري، فإذا كان التصادم نتيجة خطأ السفينة الصادمة فقط فإن مخالفة السفينة المصدومة لقواعد الإشارات لا يترتب أية مسؤولية من ناحيتها.¹

(ب) - القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والصوتية

تضمنت القواعد من 32 إلى 37 من اتفاقية لندن 1972 تعريف بعض أجهزة الإشارات الصوتية، وكيفية استعمالها أثناء المناورات أين تكون السفن على مرأى من بعضها البعض مع إمكانية إدماجها بإشارات ضوئية.

تختلف هذه الاشارات بحسب ما إذا كان الأمر يتعلق بالقيام بالمناورات أو إبداء اشارات التنبيه في لانعدام الرؤية بسبب انتشار الضباب أو الأمطار والثلوج، بحيث تسمع من بعيد لجذب انتباه السفن الأخرى وتعريفها باتجاه السفينة التي تصدر عنها هذه الأصوات، كما يختلف عدد هذه الاشارات أيضا بحسب وضع السفينة إذا ما كانت أثناء السير أو متوقفة، سفينة قاطرة أو مقطورة أو سفينة الإرشاد.²

¹ محمد بمجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 62. محمد القليوبي، المرجع السابق، ص 610.

² عرفت القاعدة 32 الإشارات الصوتية وهي تتمثل في:

- صفارة Whistle وهي جهاز إشارة صوتي.

- صفارة قصيرة Blast Short ويقصد بها صفارة تستغرق ثانية واحدة تقريبا.

- صفارة طويلة Blast Prolonged وهي صفارة تستغرق من أربع إلى ست ثواني.

مثلا، إذا كانت صفارة قصيرة واحدة فذلك يعني أنا أغير خط سيرى إلى اليمين، وإذا كانت صفارتان معناها أنا أغير خط سيرى إلى اليسار، أما إذا كانت ثلاثة فمعنى ذلك أنا أشغل محركاتي للخلف.

طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، المرجع السابق، ص 187.

ويترتب على خرق الإشارات الضوئية وقوع التصادم البحري، أو عدم استعمالها في الوقت المناسب أو تم استعمالها لكن في وقت متأخر، وتشير أغلبية الأحكام القضائية إلى أن معظم حالات التصادم تقع أثناء الضباب، مع أنه في الغالب التصادم الواقع في الضباب سببه المباشر تجاوز السرعة، وعندما يقللون من السرعة لا يفعلون ذلك بطريقة كافية، وهو ما حدث في قضية اصطدام سفينة طارق بن زياد برصيف ميناء مرسيليا سنة 2004 مما ألحق أضرارا بالسفينة Kalliste الفرنسية والتي كانت راسية بالميناء، بسبب قيام سفينة طارق بن زياد بمنورة أثناء الميناء وكانت الرياح عاصفة، وأقرت محكمة مرسيليا آنذاك بمسؤولية السفينة لأنها لم تراعي قواعد الرؤية أثناء العاصفة.¹

(ج) - قواعد الالتزام بالسرعة المعقولة

إذا كان الأصل أن السفينة تتمتع بالحرية الكاملة للسير بسرعة في البحر، فإن هذه الحرية ترد عليها بعض القيود تضمنتها اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 في القاعدة 6 فقرة (أ) من القسم (ب) من الاتفاقية والمتعلق بقواعد القيادة والسير RDB.²

بحيث ينبغي أن تلتزم جميع السفن بالسرعة الآمنة *Vitesse de sécurité* في جميع الأوقات، حتى تتمكن من التوقف في أي لحظة لتفادي وقوع التصادم، وذلك مع الأخذ بعين الاعتبار أثناء السير تحديد السرعة بناء على الرؤية المتاحة وحالة الطقس والقرب من الأخطار البحرية بمختلف أنواعها.³

¹ زيان عبد القادر، المرجع السابق، ص42.

كما حكمت المحكمة البحرية التجارية بلوفاير 7 نوفمبر 1962 أن الإفراط في السرعة أثناء الضباب أمر تعود عليه الربانبة باعتبار أن الضباب حالة عادية، وهو أي الضباب يتواجد في بعض المناطق بصفة مستمرة وخصوصا في بحار الشمال أو في البحار الحارة، ومن تم فإن الربانبة لا يقومون بإبداء الإشارات الصوتية ولا التخفيض من السرعة.
زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص135.

² RDB: Règles de barre et de route.

³ GHANEM MOHAMED(Y), REZZEG(T), op.cit, p69.

ويعد التخفيض من السرعة إجراء وقائي في الكثير من الأحيان، إلا أن القواعد الدولية لمنع التصادم لم تحدد رقما معيناً لسير السفينة بشكل أمر، تاركة ذلك لتقدير الربانة وبالتالي فإن القضاء ينظر لكل حالة على حسب الظروف التي أوجبت التخفيض من السرعة، وما إذا كان التخفيض مناسباً أم لا.¹

وقد ساهم عدم التخفيض من السرعة في الكثير من الأحيان في وقوع الكثير من التصادمات، مما دفع بالقضاء إلى إدانة السرعة المتهورة خاصة أثناء الرؤية المحدودة حيث يكثر الضباب، ففي أعالي البحار غالباً ما يكون السبب الأول والمباشر في وقوع التصادم هو الإفراط في السرعة،² ربما يرجع ذلك إلى ثقة الربان بأن خطوط السير تكون بعيدة عن بعضها البعض مما يدفعهم للسير بسرعة غير محدودة، إلا أن الملاحنة سواء كان في أعالي البحار أو في السواحل تقتضي دائماً اتخاذ الاحتياطات اللازمة لاجتناب التصادم.

(د) - قواعد استخدام جهاز الرادار

تعرضت الفقرة (ب) من القاعدة 6 من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972 لجهاز الرادار وإلى الظروف التي قد تقتضي استعماله، وللربان الذي يكتسب خبرة في استعمال

¹ أحياء محمد، المرجع السابق، ص 218.

² وهو ما حدث لأول مرة مع أكبر سفينة في العالم وقتها والتحفة المعمارية في عهدها، في رحلتها الأولى من ميناء ساوثهامبتون بـ: لندن في اتجاه ميناء نيويورك بالولايات المتحدة الأمريكية في 1912/4/10، وهي سفينة تاييتانيك Titanic والتي كانت تسير بالسرعة القصوى تقريباً، دون أن تهتم لأي شيء أمامها، وبد أربعة أيام من مسيرها فجأة لمح طاقمها وجود جبل جليدي، وبما أن سرعتها كانت مرتفعة جداً في اتجاه معين، كان من الصعب الانعطاف إلى طريق آخر في الوقت المناسب، ومن هنا اصطدمت السفينة من جهة اليمين بالجبل الجليدي، وهو ما أدى إلى فتح خمس مقصورات من أصل ست عشرة مقصورة على البحر، ما كانت بداية النهاية لسقوط الأسطورة تاييتانيك في 1912/4/15.

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات، مارلوج 2، دراسة مقارنة لأسباب الحوادث وتحليل لحادثي تاييتانيك 1912 وكوستا كونكورديا 2012 أيام 17-19 مارس 2013، منشور على الموقع الإلكتروني: www.marlog.org

LILLE (F), RAPHAEL (B): **Transport maritime danger public et bien mondial**, éd Charles Léopold Mayer, 2005, p107.

الردار دور هام في اجتناب العديد من الحوادث ومن بينها اجتناب خطر التصادم وذلك بالحصول على انذار مبكر ويسمح باكتشاف خطر التصادم قبل أن يصبح حالاً.¹

يلعب الرдар دوراً مهماً في الإقلال والتخفيض إلى حد ما في نسبة حوادث التصادم، كأحد الوسائل التقنية والتي يستعان بها لاكتشاف خطر التصادم بالحصول على إنذار مبكر، انتشر استعماله في السفن التجارية بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، وكان من المعتقد أن حوادث التصادم البحري ستعدهم او تقل ولكن الذي حدث أن حوادث التصادم زادت مع خسائر مؤسفة في الأرواح وباهضة في الموال والسبب هو الاعتماد الكلي على الردار، وعدم تفسير المعلومات التي يعطيها تفسيراً صحيحاً وإهمال اتخاذ الاحتياطات اللازمة والسير بسرعات عالية في أوقات الرؤية المحدودة، لهذا فوجود الردار لا يعني من اتخاذ الاجراءات الواجبة الأخرى، خاصة أثناء الرؤية الرديئة في المناطق المزدهمة ومنها تخفيض السرعة.²

ويعتبر الردار من الأجهزة الدقيقة التي تقتضي أن يكون مستعمله ذو كفاءة وتجربة لتأويل البيانات التي يوردها والتي عادة ما تكون غير دقيقة وغير واضحة نظراً لحالة الطقس السيئة، مما يتطلب التجربة والكفاءة ويستعمله بذكاء ولا أن لا يغتنم فرصة وجود هذا الجهاز ليسير بسرعة مفرطة،³ بمعنى الاستخدام الجيد لهذا الجهاز وفهم اشاراته بدقة، فمن الممكن أن يؤدي استخدامه لوقوع كوارث إذا جهل مستخدمه فهم إشاراتهِ جيداً، فقد وقعت أربعة تصادمات خطيرة تورطت فيها سفن نرويجية مزودة

¹ طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، المرجع السابق، ص 79.

" De plus, pour les navires qui utilisent un radar :

1. les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar,
2. les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar,
3. l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar,
4. le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante,
5. le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar,
6. le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages" .

² طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، المرجع السابق، ص 6.

³ محمد بهجت عبد الله فايد، المرجع السابق، ص 67.

بالردار سنة 1954، مما يعني أن استخدام الردار لا يؤدي إلى عدم وقوع التصادم له قد يحدث أخطاء في استعماله، مما يؤدي إلى حدوث التصادمات.¹

وقد كان العمل العالمي مترددا لوقت طويل حول القول باستعمال الردار، رغم بدأ استعماله في السفن منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، فالقواعد الدولية لاتقاء خطر التصادم لم تأخذ في اعتبارها وجود أجهزة الردار إلا منذ عام 1964، فالقاعدة تفرض على من يقوم بالرقابة المستمرة في السفينة اتخاذ كافة الوسائل الملائمة للظروف، ومن بينها استخدام الردار عندما تكون الرؤية محدودة، ومع ذلك يبدو أن نص القاعدة 6 لا يفرض التجهيز الإلزامي بالردار على كل أنواع السفن، بل تفرض احتياطات خاصة على السفن التي تستخدم الردار، مما يعني أن الكل لا يلتزم باقتنائه.²

ويبقى الردار جهازا مساعدا إضافيا للربان أثناء الرحلة البحرية، واستخدامه لا يعفي الربان من مراعاة قواعد منع التصادم في البحار بمنتهى الدقة، ولا يمكنه بأي حال من الأحوال أن يدعي أن التصادم كان ناتجا عن خطأ الردار أو أنه أشار مثلا إلى عدم وجود سفن بالقرب من السفينة الحاملة له، ويبقى مسؤولا عن كل حادث.

(هـ) - تغيير خط السير والملاحة في اليمين

تشير القاعدة 8 من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار 1972، إلى أنه يتعين أثناء التصدي لمنع التصادم أن يكون الإجراء فعالا وإيجابيا وفي الوقت المناسب وأن لا يخالف الأصول البحرية، ذلك لأنه في الغالب ما يلاحظ أن إحدى السفن التي قامت بالمناورة لم تكن كافية حتى تدركها السفينة الأخرى في الوقت غير المناسب فوق التصادم، وبناء على ذلك ينبغي أثناء تغيير الطريق أو

¹ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص 139.

² محمد بهجت عبد الله فايد، نفس المرجع، ص 67.

السرعة لتفادي التصادم، القيام بذلك بكيفية واضحة وفي الوقت المناسب ومنح الفرصة للسفينة الأخرى حتى تنتبه لذلك، كما يجب كذلك الامتناع عن القيام بتغييرات متكررة في خط السير.¹

يترتب على اتخاذ إجراء تغيير خط السير فائدة مهمة لتجنب التصادم، إذا تأتى ذلك في الوقت المناسب مع مراعاة السفن الأخرى حتى وإن اقتضى الأمر التوقف لتجنب التصادم،² لذلك تعد السفينة التي لم تنحرف إلى اليمين مخطئة لكونها لم تغير طريقها لتفادي وقوع التصادم حتى تمر السفينة الأخرى على اليسار، وذلك إذا كانتا تسيران في خطوط سير متقاطعة، وعلى العكس من ذلك لا تطبق على السفن التي تتبع طرقاً متوازية.

وتؤكد القاعدة 14 من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار 1972 على الملاحه في الجهة اليمنى، إذ يتعين في حالة وجود سفينتين يسيران في حالة متقابلة وفي وضع يخشى معه التعرض لخطر التصادم أن تتخذ كل واحدة منهما يمينها وتمر على الأخرى على الجانب الأيسر، فقاعدة الملاحه

- ¹ "a) Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes;
b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois est à éviter.
c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manoeuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manoeuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.
d) Les manoeuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manoeuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.
e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil " .

² سفينة **Costa Concordia** الإيطالية السياحية والتي غادرت ميناء **Civitavecchia** في 2012/1/14 في اتجاه ميناء **سافونا**، اصطدمت بصخرة تحت الماء، وذلك راجع لخطأ الربان لتفادي وجود الصخور في المنطقة نظراً للسرعة العالية أثناء تغييره خط السير مما أدى بالسفينة للابتعاد عن خط سيرها المخطط وفشل الربان في محاولة تفادي الصخرة.

على اليمين Règle de tribord تعد من أهم مظاهر التزام السفينة بخط السير الواجب الاتباع،¹ على أن مخالفة هذه القاعدة يعرض الريان للمساءلة الجنائية.²

(و) - الاستثناءات

رغم قواعد التصادم السابق ذكرها، جاءت القاعدة 38 في الجزء (هـ) أنه يجوز لأي سفينة أو طراز من السفن المطابقة لمتطلبات القواعد الدولية لمنع التصادم بالبحار لسنة 1972، أو وصلت لمرحلة من البناء قبل حلول تاريخ سريان هذه القواعد، أن تعفى من تطبيق تجهيزات الأنوار فيما يتعلق بمدى الرؤية المنصوص عليها في القاعدة 22 ومواصفات الألوان وموقعها، وذلك حتى مرور أربع سنوات من تاريخ سريان هذه القواعد.³

كما ينبغي الإشارة إلى أن هذه القواعد هي قواعد فنية، يستعين فيها القاضي بالخبراء عندما تثور مسألة تحديد المسؤولية عن مخالفتها.

II - عدم مراعاة القوانين والتنظيمات المحلية لمنع التصادم البحري

لما كانت القواعد الدولية تدور كلها حول وسائل تفادي وقوع التصادم في البحار، وما تلتزم به السفن من حيث الأنوار والإشارات الصوتية التي تستخدمها وقواعد السير في البحر لتجنب التصادم، الأمر الذي يمكن معه رد صور الخطأ أيضاً، إلى مخالفة وعدم احترام القوانين والقرارات واللوائح والأنظمة الداخلية، ويقصد بها جميع النصوص التي تضع قواعد محددة للسلوك من أجل تنظيم نشاط الأفراد سواء كانت صادرة من السلطة التشريعية أو التنفيذية أو المؤسسات الخاصة أو الأفراد، أما اللوائح فيقصد بها القرارات الإدارية التنظيمية التي تتضمن قواعد عامة مجردة وملزمة لجميع الأفراد الذين تتوفر فيهم شروط

¹ RODIERE (R.): La faute dans L'abordage, D. M. F, 1971,p 196.

² أحياظ محمد، المرجع السابق، ص226.

³ طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، المرجع السابق، ص201.

انطباقها، ومن أمثلتها اللوائح التي تنظم الملاحة البحرية لا سيما تلك التي تحدد شروط الأمن والسلامة بالنسبة للسفن أو مراكب نقل الأشخاص.¹

وقد نصت م 2/277 ق بح ج على أنه: "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 الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم"، على أنه يتم تحديد هذه القواعد من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، وهذا ما نصت عليه م 276 ق بح ج: "إن القواعد الواجب مراعاتها بالنسبة لجميع السفن الموجودة في المياه التي تدرکها، لأجل تجنب تصادم السفن في البحار، يتم تحديدها من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية".

غير أن المتصفح للقوانين والتنظيمات المحلية والقرارات واللوائح الجزائرية، لا نجد أية نصوص محددة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية، تتعلق بالقواعد الواجب مراعاتها من أجل تفادي تصادم السفن في البحار، وذلك بسبب عمل الجزائر بالأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار COLOREG 1972 والتي نشرتها المنظمة البحرية الدولية، والتي يجب أن تتبعها جميع السفن في البحر لمنع التصادم، فلم يكن هناك داعي لتشريع قواعد وأنظمة محلية لمنع التصادم في البحر، والعمل فقط بالأنظمة الدولية.²

ومن الجدير بالذكر أن قانون التجارة البحرية الانجليزي لسنة 1894، قد وضع تعليمات وتوصيات لمنع التصادم، وهي قواعد نافذة حاليا بموجب أوامر المجلس لسنة 1965،³ لهذا ندعوا المشرع الجزائري إلى الإسراع لوضع قواعد محلية لمنع التصادم، وصياغتها ضمن القانون البحري الجزائري.

ثانيا: الأخطاء الناشئة عن إهمال المسؤولين عن السفينة

¹ يعقوب يوسف عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 76، 77.

² حسب تصريح المدير الفرعي للملاحة البحرية على مستوى وزارة النقل بالعاصمة السيد مطماطي.

³ خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 307.

إلى جانب خرق القواعد الدولية لمنع التصادم والذي يشكل الجانب الأهم في حالات التصادم، يشارك الإهمال في تنفيذ هذه القواعد من قبل المسؤولين عن السفينة، بدوره في وقوع حصة لا يستهان بها من حوادث التصادم، باعتباره الصورة الثانية للخطأ والمتمثلة في ذلك السلوك السلبي الصادر من الطاقم والمسؤولين بعدم أخذ الحيطة والحذر.

عدم احترام تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم لا يكفي بل يجب اتخاذ جميع الاجراءات الضرورية لتجنب وقوع التصادم، حتى وإن لم تكن هذه الاجراءات واردة في القواعد الدولية لمنع التصادم طالما يكون الهدف منها هو تحقيق النتيجة الايجابية وهي تجنب التصادم إهمالا، فالسير بسرعة عالية مثلا مما يؤدي لتشكيل الأمواج وبالتالي يحدث ضررا لسفينة أخرى يعد إهمالا، أو فشل أي فرد من أفراد الطاقم في تنفيذ أعماله بإتقان، أو نقص الكفاءات الإدارية وبتدرج تحت ذلك التقصير في توفير التدريب الكامل للأطقم، أو الخطأ في التموين سواء بالوقود أو الزيت،¹ وقد نبهت لذلك القاعدة 2 من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار 1972 بأنه لا شيء في هذه القواعد يعفي الربان أو مالك السفينة أو الطاقم من أي إهمال في اتخاذ الاحتياطات اللازمة والتي تستدعيها الخبرة البحرية أو تملئها الظروف الخاصة.

I- إهمال الربان وأفراد الطاقم

يقع على عاتق الربان مهمة قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية وفقا لنص المادتين 580،581 ق بح ج، كما تتطلب منه الأعراف والعادات العملية القيام بالعديد من الالتزامات والتي من أهمها البقاء على متن السفينة طوال مدة الرحلة البحرية واتخاذ الحيطة والحذر في اتجاهات خط سيرها واستعمال

¹ عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص43.

الردار، أي الإمام بكل المعلومات الخاصة بالسفينة والتأكد من أنها في حالة صالحة للملاحة حسب نص م 589 ق بح ج، وأنه المسؤول الوحيد عن حركات سير السفن م 592 ق بح ج.¹

وإهمال الربان قد يتخذ صوراً مختلفة مثل الحركة السيئة للسفينة ونقص الخبرة، ولأن الحركات الواجب عملها والتدابير الواجب اتخاذها تحددها القواعد الملاحية لتجنب التصادم والقواعد والعادات الملاحية، فإن الإهمال ينتج عن مخالفة نص أو لائحة والتي تدخل ضمن واجبات الربان باعتباره قائداً للسفينة، أما أفراد الطاقم فهم تابعون للمجهز ويعملوا تحت أوامر الربان فأبي غهمال من الطاقم يسأل عنه المجهز لا الربان.²

II - إهمال المجهز

مفهوم الإهمال وإن كان سببه الرئيسي خطأ الربان، إلا أنه لا يقتصر عما يصدر من الربان من أخطاء، بل يتعداه إلى كل خطأ وتقصير يصدر من المالك أو المجهز³ فهو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه ومن تم يسأل عن صيانة المعدات اللازمة للسفينة وجعلها صالحة للملاحة البحرية، وتزويدها بالطاقم المؤهل وغيرها من المسؤوليات، وهو ما تنص عليه م 574 ق بح ج وإهماله فيها يعرضه للمسؤولية، كعدم صيانة المعدات وإبحار السفينة في حالة غير صالحة للملاحة، إما بصفته المالك أو مستأجر للسفينة م 572 ق بح ج، وبالتالي تكون غير قادرة على تجنب المخاطر البحرية.

ويبقى أي إهمال يصدر من المجهز يجعله مسؤولاً عن التصادم، متى حدث بسببه أو بسبب وكلائه أي الذين يعملون تحت إمرته باعتبارهم تابعين كالطاقم والربان له م 577 ق بح ج، ففي جميع الأحوال تنتسب المسؤولية إليه إلا أنه يجب التفرقة بين خطئه الشخصي وبين أخطاء تابعيه لما له من أهمية من

¹ بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 136.

² زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص 144.

³ محمود شحماط: المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 76.

حيث آثار هذه المسؤولية إذ للمجهز التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية متى تعلق الأمر بخطأ تابعيه، في حين يجرم من هذا الحق متى تبث أنه هو كان صاحب الخطأ م 92 ق بح ج.¹

III- إهمال المرشد

كما قد يكون الإهمال ناتجا عن خطأ المرشد وليس الطاقم أو الربان كما سبق التطرق إليه، بأن مسؤولية السفينة التي استعانت بخدمات الارشاد تبقى في حالة التصادم الناشيء عن خطأ المرشد حتى لو كان الارشاد إجباري، إذ على الربان أن لا ينسى بأن المرشد ما هو إلا مكلف متخصص لمساعدته وتوجيهه وأن ذلك لا يعفيه من المسؤولية عن قيادة السفينة أثناء الارشاد.²

هذا، وقد أرجع القانون البحري المصري التصادم الخطأ إلى خطأ الربان فقط سواء كانت مخالفا لقواعد منع التصادم أو عن إهمال، إلا أن معظم التشريعات ومعها اتفاقية Bruxelles أرجعت الخطأ إلى خطأ السفينة نفسها سواء كان بمعرفة ربانها أو طاقمها أو مجهزها أو مالكها أو أي شخص آخر له علاقة بما على اعتبارها وحدة معنوية واحدة تقام المسؤولية في مواجهتها، فالأخطاء غالبا ما يرتكبها الأشخاص،³ لهذا يجب أن يكون الربان والطاقم قادرين على التصرف لتجنب الأخطار التي تعترض المسير، والسيطرة على وجهة السفينة في البحر ذلك لأن السفينة وغيرها من وسائل النقل هي بمثابة آلة يتحكم فيها الإنسان لهذا عليه أن لا يكون مهملا في القيادة فاجتناب وقوع الضرر، فإن كانت أغلب

¹ وهو ما حدث لسفينة Herald of free Enterprise والتي انطلقت من ميناء Zeebrugge ببلجيكا في 1987/3/6، والتي اصدمت بحاجز رملي نتيجة خطأ من مساعد الربان تمثّل في عدم غلقه لأبواب السفينة مما سمح للماء بالتدفق إلى داخل السفينة الأمر الذي أدى بما للانحراف وسقوط الربان وغيابه عن الوعي تاركا السفينة. وقد أرجع التقرير النهائي هذا الحادث والذي يعتبر أسوء حادث بريطاني بعد التايتانيك لخطأ بشري وأن اللوم يقع على الشركة المالكة والحكم عليها بالتعويض.

www.youtube.com

² أحمد حسني، المرجع السابق، ص 67.

³ محمد ماجد محمد أحمد: المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 1987، ص 254.

حوادث الطرق التي نسمع عنها اليوم ناتجة عن أشخاص ليسوا مؤهلين للقيادة، فما بالك بقيادة السفن والمراكب وما تعترضها من مخاطر مضاعفة في البحر.

IV- إهمال خارج المنظومة

وتشمل الأخطاء التي تخرج عن الإشراف المباشر للجهة مالكة السفينة، مثل إهمال الجهة المسؤولة عن تشغيل الموانئ أو التوجيه والإرشاد البحري، مما يتسبب في وقوع الحوادث للسفينة بعد مغادرتها للميناء.¹

ثالثاً: عوامل أخرى تساهم في وقوع التصادم البحري

إلى جانب الخطأ والإهمال من العنصر البشري، تتعدد العوامل المساهمة في وقوع التصادم البحري والحوادث البحرية بصفة عامة، ومن بين هذه الأسباب والعوامل: الإجهاد، و فعل السفينة ذاتها.

I- الإجهاد

يعد الإجهاد البدني أو الإرهاق الذهني من أهم الأخطاء المسببة لوقوع التصادم البحري، وذلك نتيجة للعمل المتواصل وعدم أخذ القسط الكافي من الراحة مما يؤدي بالريان إلى الإجهاد والتعب فيجد بذلك صعوبة في تشغيل الأجهزة.²

وقد تضمنت النصوص القانونية المتعلقة بعمل البحارة على السفينة، النص على ضرورة حصول هؤلاء على قدر كافي من الراحة، وهو ما نصت عليه اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بـ Genève سنة 2006، والتي صادقت عليها

¹ عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص43.

² صلاح محمد سليمة: إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، ط1، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2014، ص80.

الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 260/15 في 7 أكتوبر 2015،¹ وذلك بضرورة أن يكون للبحارة² ساعات عمل وساعات راحة منتظمة تحددها كل دولة عضو في الاتفاقية وفق ما يتفق وأحكام القانون، على أساس ثماني ساعات عمل يوميا ويوم راحة في الأسبوع إضافة إلى راحة أيام العطل العامة.

II- فعل السفينة كسبب للتصادم البحري

قد تكون السفينة ذاتها سبب من أسباب وقوع الحوادث البحرية والتصادم البحري على وجه التخصيص، فالسفينة تمتلك نشاط ذاتي يكمن في بنائها أو في أحد أجزائها أو ملحقاتها ويتمثل ذلك على وجه الخصوص من خلال وجود عيب خفي أو عدم كفاية التجهيز، وذلك لعدم تحقيق المتطلبات التي يجب توافرها في السفن والتي نصت عليها الاتفاقيات الدولية والنصوص التشريعية،³ دون أن يكون للإنسان دخل في ذلك، وبالتالي سببا للإعفاء من المسؤولية لأن فعل السفينة هو العامل المسبب للضرر فتقام المسؤولية على أساسه.

¹ المنشور بالجريدة الرسمية عدد 5 الصادرة في 31 يناير 2016.

² ويقصد بتعبير البحارة حسب الاتفاقية، كل شخص يكون مستخدما أو مشتغلا أو عاملا بأي صفة كانت على متن السفينة.

³ هذه المتطلبات والقواعد، تم تضمينها في الاتفاقيات الدولية والتي وإن كانت تهدف في أصلها لضمان سلامة السفن في البحر، يبقى هدفها غير مباشر هو ضمان سلامة الركاب، فتضمنت المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS سنة 1974، معايير السلامة التي يجب مراعاتها في تصميم السفن وبنائها وتجهيزها، وموضوع السلامة البحرية وحماية الأرواح الذي جاءت به الاتفاقية، عرف عدة تعديلات جاءت في ملحقين: أولها سنة 1978 والثاني سنة 1988، وكذلك عدة اتفاقيات دولية والاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن MARPOL سنة 1973 و 1978، وتمثل في مجموعة من القواعد والشروط الواجب توافرها في كل سفينة منها ما يتعلق ببناء الهيكل الخارجي والتقسيمات القياسية الواجب مراعاتها في بناء السفن، ومنها ما يتعلق بالسلامة والإنقاذ والأمن البحري كتوفير أجهزة الاتصال الهاتفية ووسائل الطوارئ، عوامات وقوارب النجاة وبدلات الغطس.

كما تبنت المنظمة البحرية الدولية المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الميناء ISPS في جلسة الجمعية العامة رقم 20 في ديسمبر 2002 والتي دخلت حيز التنفيذ في 1 جويلية 2004 وتشمل المدونة القواعد وإجراءات الأمن للسفن والمرافق المينائية والأحكام التي تتعلق بالسلطات أو الإدارات البحرية والشركات المحلية، وذلك من خلال وضع خطط لأمن السفن وتوفير جميع الوسائل والأجهزة مثل جهاز الإنذار.

حتى وإن كان التدخل المادي للسفينة بهذا المنظور يشكل أحد أهم الأسباب لحدوث التصادم البحري، إلا أنه يعتبر مجرد امتداد لفعل الشخص فلا وجود لفعل الشيء كفكرة قانونية مستقلة عن فعل الإنسان، لهذا يكون فعل السفينة قرينة على خطأ قائدها الذي يكون هو المصدر لوقوع التصادم، وهذا ما يأخذ به القانون الجزائري في م 138 ق م متى كان للشخص قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن هذا الضرر لسبب أجنبي، لأن السفينة مجرد أداة ووسيلة طيعة في يد الإنسان، ولا يمكن أن تكون بأي حال من الأحوال سببا للحدث.

الفرع الثالث: حكم المسؤولية الناتجة عن التصادم الخطأ

المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم الخطأ تختلف بحسب ما إذا كان الخطأ صادرا من إحدى السفينتين (أولا)، أو من كليهما بالرغم من أن مفهوم الخطأ لا يختلف في الحالتين (ثانيا)، إلا أن المسؤولية قد يأخذ منحى آخر في حالة تعمد إحداث التصادم (ثالثا).

أولا: حكم المسؤولية الناتجة عن التصادم بخطأ فردي وأساس المسؤولية

يثير هذا البند التساؤل حول مدى اختلاف حكم المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري، عن جميع هذه الحالات عن المسؤولية في القواعد العامة والتي تقضي من كان سببا في الضرر بالتعويض؟ وحول الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية؟

I- حكم المسؤولية الناتجة عن التصادم بخطأ إحدى السفينتين

يشكل التصادم الناتج عن خطأ إحدى السفينتين، الجانب الأكثر شيوعا في حوادث التصادم البحري، وغالبا ما يكون سبب ذلك خطأ الربان أو الطاقم وفي أحيان أخرى سببها المجهز.¹

¹ عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 402.

ولا يختلف حكم المسؤولية في جميع هذه الحالات عن المسؤولية في القواعد العامة والتي تقضي من كان سببا في الضرر بالتعويض، وبالتالي في حالة التصادم بسبب احدى السفينتين كان تعويض الأضرار على عاتق السفينة المخطئة،¹ حيث هناك رابطة سببية ما بين خطأ السفينة والضرر الحاصل نتيجة التصادم، والواضح من المادة أن الخطأ يتخذ احدى الصورتين اللتين سبق التوصل إليهما، صورة إيجابية وتتمثل في إتيان فعل الخطأ، وصورة سلبية والمتشتملة في الإهمال وعدم الاحتياط، ويعد هذا النص تطبيقا للقواعد العامة في القانون المدني في م 124 ق م ج، وهو ما قضت به أيضا م 3 من اتفاقية .Bruxelles

وما يجب التنويه إليه هو أن المقصود بالأضرار هنا والتي تستوجب التعويض، هي تلك الأضرار المادية والجسدية الحاصلة للغير، وليس الأضرار اللاحقة بركاب السفينة المخطئة ولا بالبضائع المشحونة على متنها، لأنها لا ترتب حقا ناشئا عن التصادم بل ناشئا عن الإخلال بتنفيذ عقد نقل البضائع أو الأشخاص ويكون التعويض على أساس العلاقة التعاقدية،² والمدعي فيها ليس بحاجة لإثبات خطأ السفينة وله أن يتمسك بقريئة المسؤولية المنصوص عليها بالقانون.

كذلك رغم أهمية السفينة المخطئة وما تتميز به إلا أنها ليست شخصا قانونيا، ولا يمكن القول بأنها هي من سيدفع التعويض لأن المدين يكون في الأغلب المالك المجهز للسفينة، أو مؤجرها وقت التصادم، أو المستأجر في حالة التأجير الزمني أو العادين وعلى طالب التعويض أن يوجه دعواه لمن تكون له الإدارة الملاحية للسفينة.

¹ سعيد يحي، المرجع السابق، ص 151.

م 1/277 ق بح ج.

² المواد من 802 إلى 816 ق بح ج فيما يخص نقل البضائع، والمواد من 841 إلى 856 ق بح ج بالنسبة لنقل الركاب.

II- أساس المسؤولية في التصادم البحري الخطأ

بصريح نص م 277 ق بح ج، فإن المسؤولية في مادة التصادم البحري أساسها الخطأ الواجب الإثبات لا يقوم على قرينة الخطأ المفترض،¹ فالمسؤولية المترتبة عنه تختلف عن مسؤولية حارس الشيء الخاصة للقواعد العامة في القانون المدني م 136 ق م ج بافتراض مسؤولية حارس الشيء، بمعنى إلقاء عبء إثبات الخطأ على عاتق المدعي، لذلك يتعين استبعاد القرائن التي دأب القضاء على العمل بها، أثناء البحث عن المسؤولية والعمل على إثبات الخطأ بكافة وسائل الإثبات.²

(أ)- استبعاد القرائن في مادة التصادم البحري

ونظرا إلى أن المسؤولية عن التصادم الخطأ لا تقوم على قرينة الخطأ المفترض في جانب الحارس، مما يعني التزام المضرور بإثبات خطأ ربان السفينة التي تسببت في التصادم، وإقامة المسؤولية في التصادم البحري على أساس الخطأ التقصيري الواجب الإثبات،³ وهو المبدأ السائد في التشريع الجزائري حسب

¹ طالب محمد كريمة: المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، محبر القانون البحري والنقل، ع الثاني، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 222.

² هناك بعض الحالات غير مؤسسة على الخطأ واجب الإثبات، وإنما تقوم على المسؤولية الموضوعية أي المسؤولية غير الخطئية، فيكفي إثبات وقوع الضرر لتقرير مسؤولية مرتكب الفعل الضار دونما حاجة إلى إثبات خطأ من جانبه.

وقد ترجع الأسباب التي دعت للخروج عن هذه القاعدة، الرغبة في حماية مصلحة معينة أو لصعوبة إثبات الخطأ الواقع من المسؤول، كما هو الشأن في حالة مسؤولية مستغلي السفن الذرية الناشئة عن التصادم البحري في منتصف القرن العشرين، أين شهد العالم قوة جديدة في الملاحة البحرية وانطلاق السفن التي تسير بالقوة الذرية، وكانت الأضرار الناجمة عن التصادم البحري أكثر جسامة فانفجار ذري لا يقتصر أثره على المكان فقط بل يمتد للزمان لسنين طويلة، وأفضل مثال على ذلك ما حدث في هيروشيما.

وبالتالي، تكون القواعد التقليدية التي تحكم مسؤولية الناقل أو المالك غير كافية لمواجهة الأضرار الناشئة عن استغلال السفن الذرية، الأمر الذي جعل المشرع الدولي يتحرك من أجل خلق توازن بين تعويض الضحايا وبين تشجيع الاستغلال التجاري لتلك السفن، وقد أسفرت هذه الجهود عن عقد المؤتمر الدبلوماسي في Bruxelles في 11/5/1962 وتوقيع معاهدة خاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية، والتي تبنت من خلا مادتها الثانية مبدأ المسؤولية الموضوعية لمستغل السفينة الذرية، أي أن مسؤوليته غير خطئية تقوم على الضرر فقط، ولا يمكن للمالك بأي حال من الأحوال التمسك بالسبب الأجنبي لدرء المسؤولية، ولا مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 51، 57.

³ محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 95.

نص م 1/282 ق بح ج: " لا محل لافتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار"،¹ وهو ما قضت به أيضا م 2/6 من اتفاقية Bruxelles على أنه: " ليست هناك قرائن قانونية على الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية"، وم 294 من قانون التجارة البحرية المصري: "لا يفترض الخطأ في المسؤولية الناتجة عن الخطأ في التصادم"، وعلى ذلك يجب على المضرور إثبات خطأ السفينة الصادمة حتى في حالة مخالفتها لقاعدة ملاحية، وقد تم إلغاء القرائن القانونية أيضا في قانون الاتفاقات البحرية لسنة 1911 في إنجلترا، وجميع الدول التي صادقت على اتفاقية Bruxelles، ماعدا الولايات المتحدة الأمريكية والتي رفضت التصديق على الاتفاقية رغم أنها من أهم الدول البحرية وكانت من الداعيين لإبرامها.²

وإن كان مبدأ استبعاد القرائن في مادة التصادم البحري بحيث لا توجد قرينة مفترضة على المسؤولية في مواجهة السفينة المخطئة سائدا في التشريعات البحرية، إلا أن الفقرة 2 من م 282 ق بح ج أوردت

¹ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² غير أن إلغاء القرائن القانونية لا يعني إلغاء القرائن القضائية التي تم اقرارها بواسطة القضاء، بينما ذهب البعض الآخر إلى أن هذا الإلغاء ينصرف إلى القرائن القانونية والقضائية معا، مما يؤثر على القرائن القضائية وهو الأمر الذي دفع بالولايات الأمريكية على عدم التصديق لأن ذلك من شأنه التأثير على القرائن القضائية التي تم اقرارها من طرف القضاء الأمريكي خاصة قاعدة "بنسيلفانيا Pennsylvania" وعلى إجراءات الإثبات.

ومن القرائن القضائية أيضا والتي مازالت مطبقة أمام القضاء الأمريكي حتى الآن، بخلاف قاعدة بنسيلفانيا:

- قاعدة أوريجون **The Oregon rule**: والتي تفترض أن السفينة المتحركة التي تصطدم بجسم ثابت أو غير متحرك، قد ارتكبت خطأ وينتقل عبء الإثبات بموجب هذه القرينة إلى المدعى عليه أو المسؤول عن التصادم من فيكون عليه إثبات أن التصادم إما قد وقع لخطأ من الجسم الثابت أو نتيجة لقوة قاهرة، أو أن السفينة قد بذلت العناية اللازمة لمنع التصادم ولم تفعل.

- قاعدة لويزيانا **The Louisiana rule**: وهي مماثلة لقاعدة أوريجون، حيث أن أنها تفترض خطأ السفينة المتحركة إذا اصطدمت بسفينة أخرى راسية في الميناء أو اصطدمت مع احد المنشآت المينائية، وللسفينة الصادمة دحض هذه القرينة بإثبات أن التصادم كان نتيجة لقوة قاهرة أو حادث فجائي ليس في المستطاع تجنبه ببذل المهارة اللازمة.

كما جاء في القضاء الفرنسي، بأنه في حالة وقوع تصادم بين سفينة شرعية وسفينة بحارية، يجب اعتبار الأخيرة مسؤولة عن الحادث على أساس انه يمكنها المناورة بسهولة، إلا أنها تبقى قرائن خاطئة وليست لها القوة اللازمة ومن تم فلا يمكن للقاضي الاعتماد عليها، دون ان يقيم الدليل أمامه.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص72، 73.

استثناءا يقضي بأنه: "في حالة التشبيه في التصادم المنصوص عليها في م 274 أعلاه، والخاصة بالارتطام بمنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة موجودة في الاملاك العمومية البحرية، جاز افتراض مسؤولية السفينة ماعدا حالة القوة القاهرة وبشرط أن تتوفر في هذه المنشأة أو الشيء قواعد الإشارة".

وعليه فإنه يجوز الخروج عن المبدأ العام وهو استبعاد القرائن وذلك بافتراض الخطأ، شريطة أن يكون الارتطام بين سفينة ومنشأة أو شيء ثابت ومتواجد في الاملاك العمومية البحرية ويتوفر على قواعد الإشارة البحرية، على أن لا يكون سبب التصادم راجع لقوة القاهرة، كما أن القضاء في فرنسا أيضا استعمل القرائن في حالات معينة، منها حالة السفينة السائرة والسفينة التي تدرك الأخرى أو التي لا تراعي التنظيم المتعلق بمنع التصادم، فالقضاء الفرنسي أعفى المجهز المضروب في احدى القضايا من إثبات خطأ ربان السفينة المتسببة في التصادم إذا حصل بين سفينة راسية وسفينة سائرة حيث يفترض خطأ السفينة السائرة كما ذهب لأكثر من ذلك معتبرا أن مجرد مخالفة أي تنظيم من تنظيمات الملاحة البحرية يعد قرينة على الخطأ، ومن تم تتحمل السفينة المخالفة المسؤولية عن التصادم.

رغم ذلك فقد ذهب غالبية الفقه للقول بأن القرائن ليست لها القوة الإلزامية، ومن تم لا يمكن للقاضي اعتمادها دون أن يقيم الدليل أمامه على الخطأ الذي تسبب في الحادث، خاصة أن التشريعات البحرية قد هجرت اعتماد القرائن القانونية في مجال التصادم البحري وتطلب من المدعي إثبات خطأ المدعى عليه.

(ب) - قاعدة *Res ipsa loquitur*

كما سبق وذكرنا أن وقوع التصادم في ذاته قرينة على إهمال مالك السفينة، فقد ينتج التصادم لأسباب متعددة لا يكون للمالك يد فيها، مثل سوء الأحوال الجوية، وبالتالي لا يلتزم بإثبات سبب الضرر وإنما يقع على المضروب إثبات وجود خطأ وإهمال مالك السفينة أو أحد تابعيه.

في بعض الأحيان يكون من العسير على المضرور إثبات هذا الخطأ، فوجدت القرينة المعروفة بـ *Res ipsa loquitur* أو باختصار *Ril* وتعني أن الشيء يتحدث لذاته، يرجع أصلها لسنة 1861 عندما عرضت على محكمة الخزانة البريطانية قضية تتلخص وقائعها في سقوط جوال من السكر من نافذة أحد المحلات على رأس أحد المارة فأصابه بكسور وجروح، فأقام دعوى بالتعويض على صاحب المحل، إلا أنه لم يتمكن من إثبات خطئه وقضت المحكمة بأنه توجد قرينة على إهمال صاحب المحل فعلى الأشخاص الذين يحتفظون بأجولة أو براميل في مخازنهم أن يحرصوا على أن تظل ثابتة ولا تلحق ضرراً بالغير، وإلا كان دليلاً على الإهمال.¹

ولقد استقر القضاء الإنجليزي والفرنسي² على تطبيق هذه القاعدة على دعاوى المسؤولية عن التصادم البحري، وأن تطبيقها لا يؤدي إلى انتقال عبء الإثبات من المضرور إلى المسؤول عن التصادم، بل يظل العبء على عاتق المضرور ذلك أن أثر قاعدة *Ril* يقتصر على الإشارة إلى أن ظاهر الأمور يفيد أن سبب التصادم هو وقوع إهمال من جانب السفينة الصادمة، وبالتالي يقع على عاتق المالك نفي ذلك.

لكي يستفيد المضرور من هذه القاعدة لابد من أن يكون الحادث مما لا يقع بدون إهمال صاحب السيطرة على الشيء، فكثيراً ما تقع المصادمات البحرية نظراً لسوء أحوال الطقس كما قد تحدث في أوقات تكون فيها الرؤية واضحة وفي طقس صحو، فيمكن أن نستنتج من ذلك أن هناك إهمالاً وقع من قبل السفينة الصادمة، وأن يكون الشيء تحت سيطرته وحده والحكمة في ذلك تكمن في أنه إذا كان الشرط الأول يعتبر قرينة على إهمال المدعى عليه، فيجب أن يكون هو وحده الذي له السيطرة والتحكم في الشيء.³

¹ راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 74.

² RODIERE (R), DU PONTAVICE (E), op cit, p442.

³ من التطبيقات القضائية لقاعدة *Ril* في إنجلترا في مجال المسؤولية عن التصادم البحري، القضية المعروفة باسم *Kite* والتي تتلخص وقائعها في اصطدام المقطورة *Kite* بأحد الكباري والتي كانت تحمل بضائع للمدعى نتج عنه تلف هذه البضاعة، فأقام مالكيها دعوى

(ج) - طرق إثبات الخطأ

صعوبة الإثبات في مجال التصادم البحري جعل من إمكانية إصدار حكم عادل أمر نادر، خاصة وأن البيانات تختلف وتتعارض في كل سفينة، بحيث يحاول كل طرف التمسك بأقواله وبياناته قصد إثبات أن الطرف الآخر هو المخطيء.¹

ووسائل الإثبات التي يتعين أن يلجأ إليها أطراف النزاع في التصادم البحري، لا تختلف عن وسائل الإثبات المعمول بها في نطاق القواعد العامة،² فعلى المدعي في دعوى التصادم البحري إقامة الدليل على خطأ السفينة بكافة الطرق ذلك لأن الأمر يتعلق بوقائع مادية،³ لذلك فكل وسائل الإثبات تكون جائزة بمعنى حرية الإثبات هو الواجب التطبيق، ومتى استطاع المدعي اثبات دعواه، فإن ربان السفينة يتحمل تعويض الأضرار التي تسبب بها خطأه.⁴

1- التقرير البحري

يستعان في غالبية الأحيان بالإثبات بالتقرير البحري وهو قرار موجز ودقيق صادر من الربان، يتضمن كل ما يخص حركة السفينة وجميع الظروف المحيطة بها وكذا الحوادث التي تعرض لها الربان خلال الرحلة البحرية بما فيها التصادم البحري سواء قبله أو أثناء حدوثه أو بعد وقوعه.

= ضد ملاك القاطرة من اجل الحصول عى تعويض على أساس إهمال من جانب القاطرة وفقا لقاعدة Ril فدفع المدعى عليه بأن سبب التصادم يرجع إلى إهمال تابعي مالك المقطورة في إحكام ربط حبال القطر، وقضي مجلس الملكة الخاص بعدم مسؤولية ملاك القاطرة عن التصادم لاقتناعه بأنه ليس هناك أيه احتمالات قوية تفيد أن حدوث التصادم يرجع لإهمال تابعي ملاك القاطرة. راوي محمد عبد الفتاح، نفس المرجع، ص74.

¹ عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2011، ص592.

² RODIERE (R), DU PONTAVICE (E.), op cit.p437.

³ إيمان الجميل: الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص21.

⁴ حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص91.

ولهذا التقرير حجية خاصة في الإثبات بل ويعتبر من وسائل الإثبات الهامة في القانون البحري على وجه العموم والتصادم البحري خصوصا، إذا قدم في مواعيد القانوني خلال 24 ساعة حسب م 604 ق بح ج، وتم تحقيقه من قبل السلطة البحرية المختصة إلى غاية أن يقوم الدليل على عكسها، والتقرير البحري المؤكد بطريقة نظامية يعد حجة كاملة إلى حين إثبات عكس ما جاء فيه.

2- دفتر يومية السفينة

كما يتعين على الربان أثناء الرحلة البحرية أن يمكس بشكل منتظم دفترا خاصا وهو دفتر اليومية م 595 ق بح ج، يتضمن بيانا مفصلا لجميع ما يقع من حوادث ووقائع أثناء الرحلة البحرية، بما في ذلك المخالفات التي قد يرتكبها البحارة وذكر جميع الظروف التي تتم فيها الملاحة البحرية كحالة الطقس وغيرها وجميع القرارات التي قد يتخذها أثناء السير في البحر، وللمحكمة المختصة من خلال هذه البيانات والتي تعتبر بمثابة تصريح من الربان عن أحداث ووقائع الرحلة البحرية الاستعانة بها لمعرفة ملاحظات الحادث وإذا ما كان الربان قد اتخذ الاجراءات اللازمة لتفادي وقوع التصادم أم أنه أهمل في ذلك.¹

3- شهادة الشهود

من جهة أخرى يمكن للمحكمة المختصة أن تأمر بإجراء استجواب للربان وأفراد الطاقم وفي بعض الأحيان استجواب المسافرين للفصل بين أقوال المتصادمين، والتي تعتبر بمثابة تلقي شهادة شهود للتأكد إذا ما ورد من بيانات في التقرير البحري ودفتر يومية السفينة صحيحا أم لا، وفي حالة التعارض بين تصريحات الشهود فإنه يجب التأكد عن طريق مقارنة الوقائع التي أدلوا بها مع ما ورد في التقرير البحري ودفتر اليومية.

¹ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص 156.

وتعتبر شهادة الشهود في كافة التشريعات وسيلة للإثبات وهي حجة مقنعة وبالتالي غير ملزمة وعليه للقاضي كامل السلطة في تقدير قيمتها أي السلطة التقديرية للقاضي فقد تكون في القضية من القرائن والأدلة الأخرى ما يغني عن الشهاد ، وهي ليست حجة قاطعة فما يثبت بالشهادة يعتبر صحيحا إلى أن يثبت عكسه، ويثبت عكس تصريحات الشهود بكافة وسائل الإثبات.¹

4- الخبرة

قد تأمر المحكمة المختصة أيضا بتعيين خبراء لتحديد سبب التصادم،² خاصة في حالي وقوع التصادم البحري في أعالي البحار حيث لا يوجد شهود إلا بحارة السفن المتصادمة أو المسافرين المتواجدين على متنها، وغالبا ما يشهد هؤلاء لصالح السفينة التي كانوا عليها، وكل يحاول التنصل من المسؤولية بإلقائها على الآخرين فيضطر البعض لإخفاء بعض المستندات وبالتالي قد لا يطمئن القضاء لتقارير الربابنة، لذلك يتم اللجوء إلى الخبرة لتحديد الأخطاء إلا أنها أمر اختياري فالمحكمة المختصة غير مجبرة للجوء إلى الخبراء.³

ويبقى الهدف كله من وسائل الإثبات هو تحديد الأخطاء، وبالتالي تحديد المسئول لتقدير قيمة الأضرار الناجمة عن ذلك، على أن تتقدم دعوى المطالبة بتعويض الأضرار بمضي سنتين ابتداء من تاريخ وقوع التصادم وهذا ما تقضي به م 1/289 ق بح ج.

ثانيا: المسؤولية الناتجة عن التصادم بخطأ مشترك

تختلف هذه الحالة عن الحالة السابقة في ان التصادم لم ينشأ عن خطأ وحيد لسفينة واحدة وإنما عن خطأ مشترك ساهمت فيه السفينتان المتصادمتان معا، بمعنى أن خطأهما المشترك هو الذي ترتب عنه

¹ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، نفس المرجع، ص161.

² محمود شحماط، المرجع السابق، ص76.

³ محمد بهجت عبد الله فايد، المرجع السابق، ص119.

التصادم، ولا يعني ذلك أنهما ارتكبا نفس الخطأ بل أن كل واحد منهما ساهم بخطئه في إحداث الضرر، الأمر الذي يؤدي لتوزيع المسؤولية بينهما.¹

I- تعريف الخطأ المشترك

يقصد بالخطأ المشترك أكثر من خطأ مستقل، يساهم به كل من المسؤول والمضروب في تحقيق الضرر دون أن يستغرق أحدهما الآخر، فكل خطأ يعتبر سببا في إحداث الضرر إذ لولاه لما وقع الضرر.² ويستفاد من ذلك أن كلا السفينتين المتصادمتين قد خالفت القواعد المنصوص عليها سابقا، بحيث ساهم كل منهما بخطئه في إحداث الضرر لنفسه وللآخر الذي تصادم معه أو للغير، وذلك إما لمخالفة قواعد منع التصادم أو لإهماله بعدم أخذ الاحتياطات الضرورية لمنع التصادم،³ وعليه لكل خطأ أثر في حصول التصادم البحري، لدرجة أنه لو استبعد خطأ إحدى السفينتين لا يكون الخطأ الصادر من السفينة الأخرى كافيا لوقوع التصادم.⁴

وتكثر التصادمات بخطأ مشترك خاصة الموانئ والأهوار مقارنة بتلك التي تحدث في عرض البحر، ذلك لأنه في الحالة الأولى يتعين احترام التنظيمات الداخلية والقواعد الدولية لمنع التصادم، في حين يتعين في الحالة الثانية حيث لا يطبق إلا التنظيم الدولي، وعليه كلما كثرت القواعد الواجبة التطبيق كلما ارتفعت المخالفات.⁵

¹ عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 54.

كما يدخل في مفهوم التصادم المشترك، ما يعرف بالتصادم المركب، فقد يحدث تصادم تشترك فيه أكثر من سفينتين، فتدعي السفينة الصادمة أن سبب التصادم هو صدمتها من قبل سفينة ثالثة. حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص 94.

² عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 888.

³ يعقوب يوسف عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 82.

⁴ هشام رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص 188.

⁵ أخياض محمد، المرجع السابق، ص 266، 267.

ومن جانب الفقه يعد لدى البعض التصادم حاصلًا بخطأ مشترك، إذا وقع من كلا السفينتين في نفس الوقت لأنه إذا وقع أحدهما قبل الآخر يعد في غالبية الأحيان أن مرتكب الخطأ الأول هو المسئول عن حادث التصادم لأن خطأه هو الذي أدى إلى الخطأ اللاحق، من وجهة نظرنا نرى أنه رأي منطقي فمرتكب الخطأ الأول هو السبب الذي دفع بالطرف الآخر لارتكاب الخطأ الثاني، بحيث لولاه لما وقع الحادث، كما أنه يجب أن لا يكون للخطأ اللاحق أي دور في حدوث التصادم.¹

II- تقسيم المسؤولية عن التصادم بخطأ المشترك

الرأي السائد في التشريعات المدنية أن اشتراك المدعي بفعله في احداث الضرر الذي أصابه، لا يترتب عنه قيام المسؤولية على المدعى عليه الذي ثبت خطأه وإنما توزع المسؤولية بين الطرفين بحسب جسامته الخطأ الذي صدر عن كل منهما،² وتقسم المسؤولية تبعاً لخطورة الأخطاء وهو ما تقضي به أحكام اتفاقية 1910 Bruxelles، وغالبية التشريعات.³

¹ وهناك ما يسمى بالخطأ البدلي Danger alternatif، ويحصل هذا الخطر عند قيام ربان السفينة بتصرف أو أي إجراء آخر ارتجالي مغلوط، كان يقصد منه تجنب التصادم وليس لديه من الوقت الكافي لغرض التفكير، أو اتخاذ أي إجراء يجنب السفينة التصادم دون تعدي أو تعمد، ونتيجة لهذا الإجراء يحصل تصادم آخر هو أقل خطورة من التصادم الذي كان سوف يواجهه لو أنه لم يحرك ساكناً، لهذا سمي خطأ بديلياً لأن ربان السفينة يختار الخطر الذي يراه أقل شدة من الخطر الآخر الذي أصبح وشيك الوقوع. ولا يعتبر هذا التصادم خطأً مشتركاً بل خطأً أحدى السفينتين، وهي وحدها مسؤولة عن التصادم، ويكون تقدير المسؤولية على عاتق محكمة الموضوع، إذ تقدر هل أن إجراء الربان كان في وقت غير كافي بغرض القيام بإجراء آخر أقل خسارة، فإن كان هناك متسع من الوقت يكون خطأً مشتركاً.

هشام رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص 199.

² SERVAT(J): De la responsabilité en matière d'abordage maritime, Thèse Doctorat, Toulouse, 1935, p55.

³ قبل إبرام اتفاقية 1910 Bruxelles، عرف القانون البحري طوال تاريخه عدة قواعد لتقسيم المسؤولية بين السفن المتصادمة بخطأ مشترك، حيث تضمنت العديد من القوانين البحرية نصوصاً تنص على مسألة تقسيم المسؤولية عن الأضرار والخسائر الناشئة عن التصادم البحري، وذلك منذ العصور الوسطى.

ويمكن حصر القواعد التي كانت مطبقة قبل اتفاقية 1910 Bruxelles في القواعد التالية:

- قاعدة الإهمال المساهم أو المشترك: وترجع هذه القاعدة إلى القانون الروماني، وبمقتضاها تتحمل كل سفينة من السفن المتصادمة الأضرار والخسائر التي لحقتها، وهي لا زالت مطبقة حتّى الآن في كل من إسبانيا، إيطاليا، ألمانيا وهولندا.

(أ) - تقسيم المسؤولية عن التصادم بخطأ مشترك في ظل اتفاقية Bruxelles لسنة 1910

من أبرز المسائل التي تعرضت لها اتفاقية 1910 Bruxelles بالتنظيم، هي مسألة تقسيم المسؤولية عن التصادم بخطأ مشترك، حيث كانت تسود دول العالم قواعد وطرق مختلفة لتقسيم المسؤولية فأقرت المعاهدة قاعدة واحدة تطبق على التصادم البحري بخطأ مشترك.¹

ورد النص على هذه القاعدة في م 4 فقرة أولى من الاتفاقية وتعرف باسم قاعدة الخطأ النسبي، أي توزيع المسؤولية بين السفن طبقاً لدرجة خطأ كل سفينة، والتي تنص على أنه: "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".²

وقد تم إقرار وتطبيق هذه القاعدة من قبل معظم دول العالم من بينها الجزائر، ماعدا ليبيريا والولايات المتحدة الأمريكية والتي وقعت بالفعل على المعاهدة، ولكنها لم تصادق عليها وظلت تطبق قاعدة التقسيم المتساوي للأضرار الناجمة عن التصادم بخطأ مشترك حتى عام 1975.³

== تقسيم المسؤولية بحسب قيمة كل سفينة بصرف النظر عن درجة جسامه خطئها، وكانت هذه القاعدة سارية في كل من مصر وتركيا، إلا ان كلا الدولتين قد عدلتا عنها بعد انضمامهما لاتفاقية 1910 Bruxelles.

- قاعدة التقسيم المتساوي للأضرار والخسائر الناشئة عن التصادم بين السفن المتصادمة، وكانت هذه القاعدة سائدة في بريطانيا، كندا والولايات المتحدة الأمريكية.

- قاعدة التقسيم النسبي للمسؤولية، والتي بموجبها يتم توزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة حسب درجة أو نسبة خطأ كل سفينة، كانت هذه القاعدة مطبقة في بلجيكا، فرنسا، اليونان، البرتغال، رومانيا، الدانمارك، النرويج والسويد.

ونظراً لقسوة وعدم عدالة هذه القواعد، لجأ القضاء في إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية إلى ابتكار وسائل للحد من قسوتها، ولعل أهم هذه المبادئ التي توصل إليها القضاء، قاعدة الفرصة الأخيرة وقاعدة الخطأ الجسيم-البسيط.

لمزيد من الشرح والتوضيح راجع في ذلك: محمد راوي عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 111، 125.

¹ محمد راوي عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 162.

² خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 308.

³ ملك شقلم: التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، مصر، 2017، ص 191.

كما تم إقرار هذه القاعدة في فرنسا وفقا للقانون الصادر سنة 1915 والذي صدر تنفيذا لاتفاقية Bruxelles، والذي حل محله قانون 545 الفرنسي والمتعلق بحوادث البحر الملغى في م 1/4 منه، بعدما كانت تطبق قاعدة الإهمال النسبي قبل الاتفاقية، نفس الأمر قضت به م 297 من قانون التجارة المصري،¹ و م 239 من قانون التجارة البحرية الأردني،² وبذلك تكون اتفاقية Bruxelles 1910 قد نجحت في توحيد القواعد المطبقة على تقسيم المسؤولية عن التصادم بخطأ مشترك، بإقرارها لقاعدة التقسيم النسبي للأضرار، والتي تم تطبيقها في جميع دول العالم.

(ب) - تقسيم المسؤولية عن التصادم بخطأ مشترك في التشريع البحري الجزائري

تقضي م 278 ق بح ج عل أنه: "إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منهما. غير أنه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا للظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية، وزعت المسؤولية على حصص متساوية."³

من خلال استقراءنا لنص المادة، نجد أن المشرع الجزائري وقف موقفا محمودا عندما قرر توزيع المسؤولية بين السفن بنسبة جسامه الخطأ الذي ارتكبه كل منهما، أي أنه يأخذ بقاعدة توزيع المسؤولية

¹ بينما كان الأمر غريبا في م 242 من القانون الملغى، باتخاذ موقفا مخالفا للقواعد العامة حيث كانت تقضي بأن توزع نسبة تحمل الأضرار حسب قيمة كل سفينة، بحيث تتحمل السفينة الأقل قيمة تعويضا أقل ولو كان خطؤها كبيرا، ولكن عدل عن هذا الحكم في القانون الجديد في م 297 السالفة الذكر والتي تعد أكثر عدالة.

حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص 92.

² من جهة أخرى اخذت بعض التشريعات بقاعدة تحمل الخسارات من طرف كل واحد في حالة الأخطاء المشتركة، ذلك لأن التصادم الذي كان نتيجة خطأ مشترك لا يعطي الحق في أي تعويض وعلى السفن المتصادمة تحمل الخسائر.

BURET (D): L'abordage Maritime, thèse doctorat, Paris, 1888, p167.

³ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

بنسبة جسامه الخطأ، والذي أقرت به اتفاقية 1910 Bruxelles، وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة جسامه الخطأ، توزع المسؤولية بالتساوي أو كانت الأخطاء متساوية.¹

قاعدة التوزيع النسبي بحسب خطورة الخطأ تكون صعبة التنفيذ، إذا كان التصادم الذي ارتكبه كلا السفينتين على درجة متساوية من حيث جسامه الأخطاء، كما أن القاضي يجد صعوبة في تقدير الأخطاء المرتكبة، مما يقتضي هنا تقسيم المسؤولية منصفة، خاصة وأن قاعدة النسبية تحتاج وجود رابطة السببية بين الخطأ والضرر وليس بين الخطأ والحادث الذي ترتب عنه الضرر، وللقضاء كامل السلطة التقديرية في تحديد تلك النسبة.

وما ينبغي الإشارة إليه هو أن لا يستقل أي من الخطأين عن الخطأ الآخر، بل يجب أن يشترك كل منهما في احداث الضرر، أي لكل خطأ دور في حدوث التصادم بحيث يكون للضرر سببان: خطأ المدعي وخطأ المدعى عليه.²

III- الاستثناءات الواردة على المسؤولية في التصادم الناتج عن خطأ مشترك

يثور التساؤل حول مدى قيام التضامن بين السفينتين المتصادمتين بخطأ مشترك اتجاه الغير، فالتضامن يعني التزام كل مجهز بتسديد كامل التعويضات للغير المضرور، لهذا نصت اتفاقية Bruxelles وغالبية التشريعات البحرية، على بعض الاستثناءات فيما يتعلق بأحكام المسؤولية عن التصادم الناتج عن خطأ مشترك.

¹ والمثال على ذلك ان يتسبب خطأ إحدى السفن في وقوع التصادم بنسبة 60% بينما الأخرى بنسبة 40%، ففي هذه الحالة يتحمل مجهز السفينة الأولى 60% من التعويضات المستحقة بينما يتحمل مجهز السفينة الأخرى 40% من التعويضات.

طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص 223.

² عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 888.

(أ) - عدم التضامن بالنسبة للأضرار المادية اللاحقة بالغير

تنص م 1/279 ق ج على أنه: " في الحالة المشار إليها في المادة السابقة، إن الأضرار المسببة للسفن أو لشحنتها أو لأمتعة أو لأموال الطاقم أو المسافرين أو للأشخاص الموجودين على متن السفينة، تتحملها السفن التي ارتكبت الخطأ بالنسبة المذكورة في المادة السابقة وبدون تضامن تجاه الغير.¹"

من خلال النص نجد أن المشرع الجزائري نص على عدم تضامن السفن تجاه الغير عندما يتعلق الأمر بأضرار مادية، ويقصد بها الأضرار التي أصابت السفن وشحنتها أو البحارة أو الركاب وأمتعتهم أو غيرهم من الأشخاص الذين يتواجدون على ظهر السفينة أثناء حدوث التصادم. لكن السؤال الذي يثار هو حول امكانية المتضررين من حادث التصادم الناتج عن خطأ مشترك، أن يطالبوا بتعويض الضرر اللاحق بهم من أحد السفينتين المتصادمتين؟

تقضي م 126 ق م ج علل أنه: "إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بالتعويض،..."، نجد أن القواعد العامة في القانون المدني بالالتزام بالتضامن إزاء الغير عن تعويض الأضرار، لهذا يتعين تطبيق هذا المبدأ على التصادم الناشئ بسبب خطأ مشترك، إذا ترتب عنه ضرر للشحنة أو الركاب أو أي شخص متواجد على متن السفينة، ويعد بذلك مجهزي السفينتين المتصادمتين مسؤولين بالتضامن اتجاه الغير.

لكن وإن كان هذا المبدأ الوارد في القواعد العامة والمتعلق بالالتزام بالتضامن، يجد ما يبرره في كون أن كل مسئول ارتكب خطأ يترتب عليه ضرر يعتبر متضامنا في التعويض مع من شاركه الخطأ،² إلا أن تطبيقه في حالة التصادم الناتج عن خطأ مشترك يؤدي إلى نتائج متناقضة مع الغير المتعاقد مع احدي

¹ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² أحمد حسني، المرجع السابق، ص 46.

السفن المتصادمة، كذلك تعطيل أسباب الإعفاء من المسؤولية والتي عادة ما تضعها السفينة في تذكرة السفر أو الشحن إزاء المسافرين والشاحنين،¹ كذلك من غير المعقول أن يقوم شاحني البضاعة التالفة مثلا، بطلب التعويض من السفينة التي لم يكن لهم معها أي اتفاق لشحن بضائعهم أو المسافر الذي لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع مجهزة السفينة، وذلك عملا بقاعدة التضامن الواردة في القواعد العامة.²

أيضا في حالة إذا ما تعلق الأمر بسفن مملوكة لمجهز واحد، وأراد الشاحن رفع دعوى ضد المالك قصد الحصول على تعويض للأضرار رغم أن كلتا السفينتين مملوكتان لنفس المجهز، وبالتالي سوف يرفع عليه الدعوى بوصفه مالكا للسفينة غير المتعاقدة في سند الشحن، لهذا تم استبعاد التضامن إذا تعلق الأمر بخسائر وأضرار مادية لحقت الغير من وراء التصادم نتيجة الخطأ المشترك.

إلا أن هذه الدوافع المؤدية لاستبعاد قاعدة التضامن، لا تقوم عندما تكون الأضرار قد لحقت بالغير الذي لا تربطهم أية علاقة قانونية بالسفن المتصادمة، إذا كان التصادم يرجع لخطأ مشترك بين سفينتين تسببتا في ضرر لسفينة ثالثة، فهذه الحالة تخرج عن نطاق تطبيق التصادم بخطأ مشترك، وتساءل السفينتين المخطئتين عن التعويض بالتضامن.³

(ب) - التضامن في حالة الأضرار الجسمية

جاء في نص الفقرة 2 من م 279 ق بح ج: "وتكون السفن التي ارتكبت خطأ مشتركا، متضامنة تجاه الغير عن الضرر المسببة للوفاة أو الجروح".⁴

من خلال الفقرة نجد أن المشرع الجزائري وإن كان قد استبعد في الفقرة الأولى التضامن إزاء الغير بين المسؤولين، فإنه يستبعد ذلك في حالة الأضرار البدنية، وهي الأضرار الجسدية التي تصيب

¹ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 77.

² يعقوب يوسف عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 86.

³ أخياض محمد، المرجع السابق، ص 286.

⁴ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

الأشخاص العاملين على ظهر السفينة أو المسافرين وتؤدي للوفاة أو الجروح بمختلف أنواعها. نفس الأمر ورد في نص م 3/4 من اتفاقية Bruxelles على أنه: "تلتزم السفن المخطئة بالتضامن بالنسبة للغير عن الخسائر الناشئة عن الموت أو الجروح...".

تحول هذه القاعدة للمضروور حق مطالبة أية سفينة من تلك التي ساهمت في أحداث الضرر، بالتعويض عما أصابه من ضرر ويحق للسفينة التي دفعت حصة تفوق التعويض الواجب عليها أن تتحمله، مطالبة السفينة المتضامنة معها استرداد الفارق، وذلك تطبيقاً لنص م 280 ق بح ج، على أن تمارس دعوى الرجوع خلال أجل سنة من يوم الدفع م 2/289 ق بح ج، وهو ما نصت عليه م 3/4 من اتفاقية Bruxelles، وهو الحكم الذي أخذت به جل التشريعات البحرية.¹

من خلال ما تقدم ذكره يمكن القول بأن فكرة الخطأ تمتد لتشمل كافة صور النشاط الإنساني، فلا يمكن وضع حد فاصل فيما بينها لأن جوهر الخطأ هو إخلال الجاني بواجب الحيطة والحذر فأبي إخلال بالواجبات سواء القواعد الدولية أو التنظيمات الداخلية تشكل خطأ موجبا للمسؤولية، كما قد يكون الخطأ مشتركاً بارتكاب خطأين من قبل السفينتين، ساهم خطأ كل منهما في إحداث الضرر بصفة مستقلة.

ثالثاً: التصادم البحري العمد

عند ذكر نشاط الإنسان، لا بد من الإشارة إلى أنه قد يكون نشاطه هذا بدون قصد منه كأن يكون راجع لأسباب تظهر فجأة وغير متوقعة أو أسباب بشرية ناشئة عن التقصير كما سبق بيانه، كما قد يكون بقصد منه فتعرض السفينة للتصادم من قبل سفينة أخرى عمداً وليس عن خطأ، أي اتجاه

¹ هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 116.

إرادة ونية الجاني الآثمة إلى إتلاف وتخریب أجهزة السفينة سواء كان ذلك من قبل الربان أو طاقم السفينة أو كان من ركبها، أو حتى شخصا من غير الركاب¹ مما أدى إلى وقوع التصادم (تعهد الفعل والنتيجة).

يشتمل التصادم العمد على نوعين؛ التصادم العمد في حالة وقوف إحدى السفينتين، وذلك بأن تكون الواقفة في مرسى السفن أو على المخطاف أو في مكان مزدحم بالسفن المنتظرة أو متعطلة في عرض البحر، وفي هذه الحالة يكون التعويض على السفينة السائرة بلا منازع لأنها المتعدية، والنوع الثاني التصادم العمد في حالة سير كلا السفينتين سواء كان التعمد من كليهما أو من أحدهما.²

ولم يتطرق المشرع الجزائري ومختلف التشريعات البحرية وكذا اتفاقية Bruxelles، لمسألة التصادم العمد والذي تكون فيه المسؤولية حسب رأينا على عاتق السفينة المتعمدة بدون منازع، حتى ولو كان التعمد من كليهما، وبالرجوع إلى نص م 481 ق بح ج التي تنص على أنه: "يعاقب بالإعدام، كل شخص يعمد بأية وسيلة كانت إلى جنوح أو هلاك أو إتلاف أية سفينة بقصد إجرامي"، فنجد أن المشرع الجزائري وإن لم يتطرق للتصادم بشكل مباشر، إلا أنه ومن خلال عبارتي "هلاك أو إتلاف" يفهم منه على أن التصادم العمدي والذي يؤدي لهلاك السفينة وإتلافها يعتبر جريمة معاقب عليها بعقوبة الإعدام بمفهوم هذه المادة، شريطة توافر الركن المعنوي للجريمة وهو القصد الجنائي بإتيان السلوك الإجرامي والذي يتمثل في تصادم السفينة، مهما كانت صفة الجاني وكيفما كانت الوسيلة التي استعملها الجاني أو الطريقة لإحداث النتيجة الإجرامية.

¹ والمقصود بالغير هو كل شخص لا تربطه بالمالك صفة التبعية أو الإشراف أو علاقة عقدية، مثل المسافر خلسة أو المتسلل والذي يقصد تدمير السفينة مما يؤدي لوقوع التصادم. وقد نصت الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت 1969 على أن يكون الحادث البحري قد وقع كليا بفعل أو تقصير متعمد من الغير، وبمفهوم المخالفة فإن الحادث يكون نتيجة اشتراك مع المالك وذلك عن طريق اهماله وتقصيره في تأمين سلامة السفينة مما ترتب عنه دخول الغير وإحداث الضرر الذي ترتب عليه التلوث، ويكون المالك هو المسؤول الوحيد عن تعويض الأضرار وله حق الرجوع على الغير فيما بعد بالتعويض، وهذا خلافا لما تقضي به القواعد العامة من أن المسؤولية في حالة الاشتراك في الخطأ تكون تضامنية.

صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 132.

² عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص 97.

أما في الفقه الإسلامي، فيفرق الفقهاء بين المسؤولية عن هلاك الأشخاص والمسؤولية عن الأضرار المادية، فالنسبة للتصادم العمد والذي يؤدي إلى قتل الأشخاص المتواجدين على متن السفينة أو غرقت السفينة بما فيها، فلا خلاف بين العلماء على أنه محرم وبالتالي جريمة القتل العمد مما يعرضه للمساءلة الجنائية والمتمثلة في القصاص، أما التصادم العمد الذي يتسبب في أضرار مادية للسفينة، كأن يقود المتعمد السفينة للاصطدام مما ألحق بها بعض الخسائر كإتلاف أمتعة الركاب أو الضائع المحملة، فعليه التعويض لجميع الخسائر التي تسبب في حدوثها.¹

المطلب الثالث: موانع المسؤولية في التصادم البحري

كما تعدد الأسباب في التصادم الناتج عن العنصر البشري ما بين الخطأ، أو الإهمال والتقصير، أو حتى العمد، قد يكون سبب التصادم غير راجع لفعل الإنسان، كأن يرجع إلى حادث فجائي أو قوة قاهرة (الفرع الأول)، أو يكون هناك شك حول سبب وقوعه (الفرع الثاني)، فيتحمل الأضرار الناجمة عنه من لحقته هذه التصادمات (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التصادم القهري أو الفجائي

قد يصادف أي من السفينتين قوة قاهرة أو حادثاً فجائياً لا قدرة لأي منهما بدفعه مما يجعل كل منهما عاجزة عن إثبات الخطأ في الجانب الآخر أو إثبات أي من السفينتين كانت سبباً للتصادم، ومفهوم القوة القاهرة والحادث الفجائي أو الحادث الجبري لا يختلف عنه في القواعد العامة، فهو يشمل كل الحوادث غير المتوقعة والمستحيلة الدفع (أولاً)، بفعل الطبيعة كضباب كثيف أو إعصار جامع (ثانياً).

¹ حسن حرب بشير اللصاصمة: المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الأردني والسعودي (دراسة قانونية فقهية مقارنة)، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد الرابع، عدد 1، 2015، ص 17.
عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص 96-113.

أولاً: مفهوم القوة القاهرة والحادث الفجائي في التصادم البحري

لم يعرف المشرع الجزائري القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، مكتفياً بالنص على الآثار المترتبة عن ذلك وهي عدم إمكانية التوقع وأنها خارجة عن إرادة المدين في المادتين 127 و 138/2 ق م ج،¹ وترك مجال تعريفهما إلى الفقه والقضاء.

I- القوة القاهرة

يعرف بعض الفقه العربي القوة القاهرة بأنها: "أمر غير متوقع حصوله، ولا يمكن دفعه، يؤدي مباشرة إلى حصول ضرر"، ويعرفها البعض الآخر بأنها: "أمر لا ينسب إلى المدين، ولا يمكن توقع حصوله وغير ممكن دفعه ويؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام"، وعلى عكس من يرون أن القوة القاهرة هي حادث طبيعي كالزلازل والفيضات، يراها الفقيه Beudant على أنها حادث صادر من إرادة الإنسان.²

أما القضاء فذهب إلى تعريفها بأنها "حادثة مستقلة عن إرادة المدين لم يكن في وسعه توقعها أو مقاومتها"، ويجب أن تتوفر في القوة القاهرة عناصر السبب الأجنبي التي تستخلص من نصوص المواد 127 و 138/1 ق م ج، وهي عدم التوقع (Imprévisibilité) واستحالة الدفع

¹ على عكس المشرع الجزائري، نص قانون الالتزامات والعقود المغربي على تعريف القوة القاهرة في الفصل 268 بأنها: "القوة القاهرة هي كل أمر لا يستطيع الإنسان أن يتوقعه كالمظاهر الطبيعية (الفيضانات، الجفاف، الحرائق، الجراد) وغارات العدو وفعل الأمير، ويكون من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً.

ولا يعتبر من قبيل القوة القاهرة الأمر الذي كان من الممكن دفعه، ما لم يقدّم الدليل على أنه بذل كل العناية لدرئته".
من خلال النص نجد أن المشرع المغربي يتحقق القوة القاهرة كلما حدث أمر لم يكن في الحسبان مستقل عن إرادة المدين، إضافة إلى العجز عن دفع هذا الحادث، محاولاً إعطاء بعض الأمثلة عنها.

www.marocdroit.com

² BEUDANT(C): Cours de droit civil français, Tome 4, 2ème èd, Par RODIERE, Paris, 1952, p 485.

(Irrésistibilité) بشرط أن تكون الاستحالة مطلقة والمعيار هنا موضوعي، فتكون قوة القاهرة الفيضانات والزلازل والحروب.

II- الحادث الفجائي

الحادث الفجائي هو الحادث الذي ينجم عن الشيء نفسه، كانفجاره أو تعطل المحرك أو احتراقه، وقد استعمل المشرع الجزائري في م 138 ق م ج عبارة "الحالة الطارئة" والتي تجعل تنفيذ الالتزام مرهقا، بدل استعمال الحادث الفجائي وهو التعبير السائد فقها وقضاء والذي يستحيل معه التنفيذ، مما يدل أن القانون الجزائري يعتبر الحادث الفجائي بمثابة ظرف طارئ وبذلك يكون الحادث الفجائي حالة طارئة فقط تقل أهمية عن القوة القاهرة والتي يستحيل دفعها.

رغم محاولات التمييز بين القوة القاهرة والحادث الفجائي،¹ فإذا رجعنا لنص المادتين 127 و138 ق م ج نجده يستعمل حرف العطف "أو" الذي يفيد التخيير بين العبارتين وهو عطف تعدد أو اشتراك، الأمر الذي يوحي بأن المشرع الجزائري يقصد التمييز بين الحالتين، إلا أن الحقيقة لا وجود لأي فرق بل لا ينبغي أن يكون هذا الفرق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي أصلا سواء في المدلول أو النتيجة، فالقوة القاهرة هي في حد ذاتها حادث فجائي والآثار هي نفسها، لذلك فإن كلا منها صورة من صور السبب الأجنبي غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع وليس بالمستطاع تلافيه.

¹ يذهب بعض الفقه إلى التفريق بين القوة القاهرة Force majeure والحادث الفجائي Cas fortuit، بقوله أن كلا من القوة القاهرة والحادث الفجائي بالرغم من أن كلاهما لا يد للإنسان فيه بحيث يستحيل في كلاهما الدفع والتوقع، إلا انهما يختلفان من حيث أن القوة القاهرة تستعمل خاصة للتعبير عن الأحداث الخارجية كالزلازل والعواصف، بينما الحادث الفجائي تعبر عن حادث ذي صبغة داخلية كتعطل الآلة.

وهناك جانب آخر يفرق بينهما على أساس استحالة الدفع واستحالة التوقع، فيقولون بأن القوة القاهرة تتميز باستحالة الدفع في حين يتميز الحادث الفجائي باستحالة التوقع، إلا أن هذا التمييز بين القوة القاهرة والحادث الفجائي لا يستند إلى أي أساس صحيح، لذلك يرى جمهور الفقه والقضاء عدم التمييز بينهما. خليل أحمد حسن قداد، المرجع السابق، ص 252.

إذا كان الحادث الفجائي والقوة القاهرة إسمين لمسمى واحد وأمر لا ينسب إلى المدين، كما تتفق أغلبية التشريعات المدنية بالتسوية في الحكم بعدم ترتيب أية مسؤولية بين القوة القاهرة والحادث الفجائي، فإنه وبإسقاط المفاهيم السابقة على التصادم البحري الناتج عن قوة القاهرة أو حادث فجائي، نجد أن التشريعات البحرية هي الأخرى لا تفرق بين التصادم القهري والتصادم الفجائي من حيث عدم ترتيب أية مسؤولية، فقد تطرأ على السفينة مثلاً بعض الأعطاب بشكل مفاجئ في الآلات لأسباب تخرج عن إرادة السفينة، مما يشكل سبباً يستفيد منه مدعي القوة القاهرة لإعفائه من المسؤولية، فيقع عليه إثبات ذلك وفي حالة إثباته تنتفي علاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا تتحقق المسؤولية.

تقضي م 281 ق بح ج بأنه: "إذا كان التصادم قهرياً أو بسبب حالة القوة القاهرة... تحمل الأضرار من تعرض للتصادم..."¹ وهذا النص يوافق نص م 2 من اتفاقية 1910 Bruxelles السالفة الذكر، وهو ما أكدته أيضاً م 242 من قانون التجارة البحرية المصري الملغى، من أن الضرر الذي ينشأ عن القوة القاهرة يكون على السفينة المصابة بدون مطالبة الأخرى،² الأمر الذي يمكن تبريره على أن العبارتين "الحادث الفجائي" أو "القوة القاهرة" عبارتين مترادفتين في المعنى من دون تمييز، فكلاهما تتفق على عدم وجود خطأ من جانب السفن المتصادمة، وعليه التصادم القهري أو الفجائي ويسمى أيضاً بالتصادم العرضي أو الحتمي، أو حتى التصادم غير المقصود،³ هو التصادم الذي يترتب نتيجة حادث يستحيل توقعه أو دفعه لأي من رباني السفينتين، بمعنى أنه يستلزم انتفاء خطأ السفينة الصادمة، ومن أمثلته التصادم الناشئ عن العواصف القوية وتعدر الرؤية رغم اتخاذ وسائل الحيطة والحذر، وهو محض تطبيق للقواعد العامة،⁴ والجدير بالملاحظة أن هذا النوع من التصادم منطقي، فلا يمكن معرفة أسرار البحر وما يحصل فيه والتوقع لا يمكن أن يكون صحيحاً حتى مع تطور وسائل

¹ وهو تنفيذ للقواعد العامة، إذ تنص م 127 ق م ج على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث فجائي أو قوة القاهرة... كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر...".

² تنص م 242 على أنه: "إذا تصادمت سفينتان وكان التصادم بسبب قهري فالضرر الذي ينشأ عنه يكون على السفينة المصابة منهما بدون مطالبة الأخرى". محمد ماجد محمد أحمد، المرجع السابق، ص 252.

³ هشام رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص 232.

⁴ حسن حرب بشير اللصاصمة: الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني - دراسة مقارنة - المرجع السابق، ص 87.

الإرصاد الجوي، وبالتالي يحصل التصادم على الرغم من كل وسائل الاحتياط ومراعاة قواعد منع التصادم.

ومن خلال ما سبق تنتفي المسؤولية من التصادم ينبغي أن يتوفر شرطان وهما: استحالة التوقع، واستحالة الدفع بحيث يستحيل معهما تنفيذ الالتزام التقصيري، مما يشكل حادث خارج عن إرادة المدين ومستقلا عنه ولم يتمكن من درئه،¹ أو بمعنى آخر كل حالات القضاء والقدر والتي لا يمكن التنبؤ بها.²

بناء على ذلك يخرج عن نطاق القوة القاهرة والحادث الفجائي في مادة التصادم البحري، الأحداث التي تشكل خطرا عاديا في الملاحة البحرية والتي يمكن توقعها ذلك أن هذا السبب الأجنبي لا يمكن توقعه وتلافيه، إذ يترتب عن واقع خارج عن نشاط السفينة وغالبا ما يكون قوة طبيعية كالعواصف والضباب الكثيف، لذلك لا يعد تصادما قهريا ما يحصل بسبب رياح عادية نظرا لأنه كان أمرا متوقعا،³ ومسألة التوقع لا تكون راجعة إلى تقدير المجهز أو الربان، بل ترجع إلى معيار موضوعي يتمثل في مدى توقع الشخص العادي لمثل هذه الظروف المحيطة به، أي ما كان في الوسع توقعه.⁴

¹ STEPHANIE(PS): **Droit civil, les obligations**, 4^{ème} éd, Dalloz, 2006, p217.

² وقد اعتبرت محكمة النقض الفرنسية في Aix-en-Provence في احدى قراراتها سنة 1989 فكرة انجلوسكسونية للقوة القاهرة الناجمة عن السباب الطبيعية.

ALEXIS(L) : **La force majeure en droit de contrat de transport maritime de marchandise**, CDMT, 2007, p.93.

³ كذلك إعلان مصلحة الأرصاد الجوية عن قيام عاصفة أو هبوب رياح قوية يضيف على الحادث على أنه كان متوقعا، وبالتالي لا يعد تصادما قهريا، وهو ما قضت به محكمة بوردو Bordeaux الفرنسية في 1955/6/8 ومحكمة الاستئناف بباريس سنة 1964. أحياظ محمد، المرجع السابق، ص154، يعقوب يوسف عبد الرحمان، المرجع السابق، ص90.

أكثر من ذلك فإن اعتبار الرياح والأعاصير قوة القاهرة يختلف باختلاف الفصول السنوية، فقد ذهبت المحكمة العليا أن العواصف في فصل الشتاء لا تعد قوة القاهرة، لأنها من ضمن الظروف العادية التي يمكن توقعها، في القرار رقم 77660 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1991/5/19، المجلة القضائية العليا لسنة 1993، ع الثالث، ص154.

وهو ما أكدته أيضا القرار رقم 153254 الصادر بتاريخ 1997/6/24 من حيث اعتبار العاصفة من مخاطر الاستغلال في فصل الشتاء، يعد خرقا لتطبيق نص م 803 ق بح جن مما استوجب نقض القرار. منشورات بيرتي، المرجع السابق، ص271.

⁴ كما يعد تصادما قهريا إذا كان يستحيل تجنبه والتغلب عليه من الشخص الذي يفترض أن تكون لديه خبرة في الملاحة البحرية ويجب أن يبذل كل ما في وسعه حتى يبعد عن السفينة خطر التصادم وذلك باستعماله لكافة الوسائل التي يتطلبها الوضع وأن لا

من ناحية أخرى، إذا رجعنا لنص م 803 ق بح ج والمتعلقة بإعفاءات الناقل من المسؤولية في عقد نقل البضائع، نجد أن المشرع الجزائري ميز بين القوة القاهرة وبين أخطار وحوادث البحر والمياه الصالحة للملاحة والمتمثلة في الأخطار الطبيعية كالعواصف وهيجان البحر والضباب وغيرها، مما يعني أنه لا يشترط خصائص القوة القاهرة في مثل هذه الحالات، بل أن المشرع أدرجها كحالة مستقلة إلى جانب المخاطر الطبيعية، وعليه يثور التساؤل حول ما قصده الشارع الجزائري من القوة القاهرة؟

نقول أنه كان على المشرع الجزائري عدم التطرق إلى حالة أخطار وحوادث البحر، وإنما تستنج من ذلك من ضمن الحوادث التي لا ينسب فعلها للناقل، ذلك لأن مدلول القوة القاهرة واسع يشمل كل حادث فجائي غير معلوم، بالإضافة إلى أنه لا يمكن حصر الحوادث البحرية والتي تعد من ضمن القوة القاهرة، فمتى بلغ الحادث غير متوقع من القوة ما يجعله غير مستطاع الدفع كان من قبيل القوة القاهرة التي تصلح سببا قانونيا للإعفاء المدين من المسؤولية.

ثانياً: أهم أسباب وقوع التصادم القهري أو الفجائي

لم تتطرق مختلف التشريعات البحرية للأسباب التي يعتد بها للإدعاء بالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي، وإنما اكتفت بالنص على وجود التصادم القهري من بين حالات التصادم تاركة الأمر للقضاء، والذي اعتبر التغيرات المناخية وأحوال الطقس من القوة القاهرة التي تعفي من المسؤولية.

I- الرياح والأعاصير الشديدة

بالرغم من التأثير الإيجابي للرياح فيما يخص السفن الشراعية قديماً، والتي تسير تحت تأثير قوة الرياح من خلال توجيهها وإعطائها قوة دفاعية، نرى أن شدة الرياح والأعاصير من المؤثرات السلبية

يرتكب أي خطأ، في حين إن كان يمكن دفع السبب المؤدي للتصادم فلا نكون هنا أمام قوة القاهرة أو حادث فجائي بل نكون أمام تصادم بحري بسبب الخطأ.

بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص 67.

على استقرار السفن الحديثة والعائمات الضخمة في البحر التي تسير بقوة المحرك، مما يؤدي لاختلال توازنها في البحر الأمر الذي يمكن أن يؤدي بها للتصادم أو حتى الغرق،¹ ومن الأمثلة الشائعة على الحوادث القهرية، حدوث التصادم بسبب رياح شديدة أو الأعاصير التي تتسبب في قطع حبال السفن الراسية في الموانئ.

وتتطلب المحاكم في أغلب الأحيان أن يكون للرياح والأعاصير طابع عدم التوقع وعدم المقاومة،² وأن تكون السفينة قد اتخذت جميع الاحتياطات اللازمة لمواجهة خطر الرياح والعواصف،³ وقد ذهبت محكمة النقض المصرية بأن العواصف والأعاصير وإن كانت متوقعة الحدوث أو يمكن توقعها، لا تعفي من المسؤولية إلا إذا بلغت من الشدة ما يجعلها غير متوقعة الحدوث وغير مستطاعة الدفع، فتصبح سببا قانوني للإعفاء،⁴ لأنه غالبا ما يتواجد ضمن طاقم السفينة أحد المختصين بالأرصاد الجوية لمساعدة الربان في تقييم الحالة الجوية السائدة، في إعداد الخرائط التنبؤية للمتغيرات المناخية.

II- هيجان البحر واضطرابه

¹ إيهاب خضر عرفات الغازي: أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية بغزة، فلسطين، 2013، ص 55.

² وهو ما حدث في قضية بين مؤسسة ميناء وهران ومجهز سفينة ناف م ب، بحيث قامت المحكمة العليا بقبول الطعن شكلا وموضوعا ضد قرار الصادر عن مجلس قضاء وهران في 1987/6/21 والذي ألغى حكم محكمة وهران الصادر بتاريخ 1983/10/19 والفصل من جديد في القضية معتبرا أن الاصطدام الذي سبب أضرار لمؤسسة ميناء وهران كان ناتجا عن قوة قاهرة. مما دفع بمؤسسة ميناء وهران لتقديم الطعن ضد القرار مؤسسا ذلك على قصور الأسباب في اعتبار الحادث ناتجا عن قوة قاهرة ناتجة عن العاصفة والتي من أهم شروطها عدم التوقع والتغلب عن نتائجها، من دون التحقق من توفر هذين الشرطين خاصة وأن قائد السفينة غادر الميناء بعد إعلامه في الوقت المناسب بالعاصفة.

قرار صادر بتاريخ 1991/6/2 ملف رقم 73657، المجلة القضائية 1991، ص 147.

³ وهو ما حدث لسفينة رون Ron البخارية في منطقة الكاربي عند اتجاهها لجزر فرجين البريطانية التي غرقت في 1967/10/27 عند هبوب عاصفة في بريطانيا، وقد تابع الربان مساره رغم العواصف ظنا منه أنها ستقاوم، لكنه أخطأ فسرعان ما قسمت السفينة إلى نصفين وغرقت على الفور، ومنذ ذلك الوقت لازال حطام السفينة رون في قعر المحيط قرب جزيرة سوت.

www.youtube.com

⁴ سوزان على حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2004، ص 136.

قد يتسبب في وقوع التصادم تلاطم أمواج البحر والذي لا يمكن تفاديه، سواء كانت تلك الأمواج التي تعلو سطح البحر أو تلك التي توجد في أعماق البحار، وتساهم الأمطار الغزيرة والثلوج في ارتفاع الأمواج في البحار، مما يفقد السفينة قدرتها على التقدم وبالتالي وقوع التصادم رغم اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوعه وعدم ارتكاب أي خطأ أو إهمال من قبل الربان، الأمر الذي يؤكد القضاء الفرنسي ويعارضه القضاء المغربي، حيث قضى بأن هياج البحر لا يشكل قوة قاهرة له مما يمكن التغلب عليه والحيلولة دون وقوع أية أضرار.¹

III- الضباب الكثيف والظلام الحالك

يترتب عن الضباب الكثيف والظلام الحالك أيضا لا سيما خارج الموانئ، حدوث عدة تصادمات في أعالي البحار أو أثناء الاقتراب من الدخول للميناء، رغم أنها من المسائل الطبيعية التي يمكن للسفن مواجهتها، لذلك فإن غالبية القضاء قضى باستبعاد التصادم الذي ينجم عن الضباب أو الظلام تصادما قهريا خاصة إذا تبين من خلال التحقيقات أنه كان هناك إفراط في السرعة مثلا، أي عدم اتخاذ الاحتياطات الضرورية أثناء السير الأمر الذي لا يمكن معه رد الحادث لقوة قاهرة أو حادث فجائي بل لخطأ السفينة.²

كما لا يعد قهريا التصادم الذي يقع في فصل الشتاء في وجود الضباب، لأن وجوده في هذا الفصل لا يشكل واقعة استثنائية وغير متوقعة، بل متوقع الوجود،³ خاصة وأن الجزائر تقع على ساحل

¹ قرار رقم 5548 الصادر عن محكمة الاستئناف بالرباط في 1963/7/6.

² أحياظ محمد، المرجع السابق، ص163.

³ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص224.

³ LE CLERE, op cit, p109.

البحر المتوسط ومن العرف البحري عدم الإبحار في الفصل السيء *Mauvaise saison*، وصارت قاعدة من قواعد الملاحة البحرية.¹

بالإضافة لهذه الأسباب، قد يحدث التصادم القهري والفجائي بفعل طرف ثالث، بمعنى أن التصادم يكون نتيجة خطأ سفينة ثالثة، ومتى تبث أنه لم يكن بوسع السفينتين المتصادمتين توقع خطأ هذه السفينة وتجنب آثارها فالتصادم هنا يعد تصادماً قهرياً، ويحق في هذه الحالة لكل من السفينتين المتصادمتين طلب التعويض عما لحقهما من ضرر، من السفينة المخطئة.²

الفرع الثاني: التصادم المشكوك في سببه

إن كان التصادم القهري يتم نسبته إلى القوة القاهرة، والتصادم الخطأ إلى خطأ إحدى السفينتين أو كلاهما، فإن التصادم المشتبه فيه أو المشكوك في سببه من خلال تسميته نجد أنه ذلك التصادم الذي لا يمكن نسبته إلى سبب معين على وجه اليقين، ولا إلقاء تبعته على سبب محدد،³ وعجز أولى الشأن في ضوء الظروف التي وقع فيها عن إقامة الدليل على أسباب حدوثه، فهناك عدم ثقة واشتباه وشك حول الواقعة، فتم بذلك جهل الحكم المطبق نظراً للشبهة الموجودة، وحسب القواعد العامة على المضورور في هذه الحالة إقامة الدليل حتى يرفع هذا الشك فلا مسؤولية في تصادم أسبابه مجهولة.

ينشأ هذا التصادم في الأصل بناء على خطأ، لكن القضاء عجز عن معرفة أسباب الحادث لتعذر الإثبات أو تناقض الأدلة،⁴ كأن تكون تصريحات الربانة متعارضة أو كانت تقارير الخبراء متناقضة، إذ يحاول كل طرف إلقاء عبء المسؤولية على الطرف الآخر، كما أنه وفي بعض الحالات تغيب المعطيات التي تساعد في الوصول إلى مرتكب الخطأ، فنكون أمام مجرد احتمالات فقط لا هي

¹ احمد حسني، المرجع السابق، ص3.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص44.

³ أحمد محمود خليل، المرجع السابق، ص100.

⁴ بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص130.

متناقضة ولا متشابهة، كما يعتبر التصادم البحري مشكوكا في سببه، إذا كان مؤكدا أنه نشأ عن خطأ مع جهالة المخطيء.¹

وبناء على ذلك، حتى يدعي المخطأ أنه قد حصل له الاشتباه والشك لا بد من توافر بعض الشروط، تجعل من هذا الشك عذرا أو سببا معتبرا، وهذه الشروط ثلاثة كمايلي:

- لا بد أن يكون حادث التصادم خفيا ويوجد شك في سببهن أو في مدى تطبيق الربان للقواعد الملاحية.

- أن يكون سبب الاشتباه والشك قويا، أي يكون معتبرا ومسوغا للشك فلا يكون ضعيفا لا أثر له، كأن يدعي الربان أن أضواء السفينة لم تكن تعمل.

- أن يصعب على القاضي معرفة سبب التصادم، وذلك بأن يبذل كل الجهد والامكانيات للتحقيق في الحادث ومعرفة الأسباب، إلا أنه لا يتوصل لأية نتيجة فيكون الحادث مشتبه فيها.²

وبتوافر الشروط وأمام عجز وسائل الإثبات على إتيان الأدلة للوصول إلى حقيقة التصادم، يبقى إدعاء الطرف المتضرر بخطأ السفينة غير ثابت مما يجعل القضاء يميل إلى الشك، لأن الفعل المسبب للتصادم أصبح مستحيل الإثبات.

الفرع الثالث: حكم المسؤولية في التصادم القهري أو الفجائي والتصادم المشكوك في سببه

تذهب غالبية التشريعات ومنها التشريع الجزائري، إلى عدم التمييز في الحكم بين التصادم المشتبه فيه والتصادم القهري، وبالتالي يتحمل كل طرف الأضرار اللاحقة به واعتبار التصادم مشتبه فيها أو قهريا،³ وتقضي م 281 ق بح ج: "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت

¹ حسن حرب بشير اللصاصة، المرجع السابق، ص 88.

² عايش بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص 178.

³ زيادة على ما ذكرنا آنفا، هناك بعض القوانين الخاصة التي تهدف إلى حماية مصلحة ما وترى هذه المصلحة من الأهمية بمكان، بحيث يصبح مالك السفينة مسؤولا مسؤولية موضوعية دونما الحاجة لإثبات الخطأ أو الإهمال من جانبه، مثل القانون الانجليزي الصادر سنة 1847 والخاص بالموانئ والأحواض والأرصفة البحرية، وبالتالي هل من الجائز أن يدفع مالك السفينة بتلك المسؤولية الموضوعية بالقول بأن التصادم كان قهريا؟

شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم".

من خلال النص، نجد أن المشرع الجزائري جمع بين التصادم القهري والمشتبه في سببه وطبق عليهما حكما واحدا، بتقريره عدم مساءلة السفينة الصادمة إذا كان التصادم راجعا لقوة القاهرة أو حادث فجائي أو كان هناك شك في وقوعه، وإلحاقه السبب المجهول بحالة القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، وبالتالي تتحمل السفينة المصدومة ما أصابها من أضرار سواء كانت السفن المتضررة أو إحداها أثناء المسير أو كانت راسية وقت الحادث.¹

فالمضور من التصادم القهري أو المشتبه فيه يتحمل الضرر الناشئ ولا يكون له حق الرجوع على أحد، ومن ثم فإن السفينة الصادمة ليست مسؤولة عن التصادم حالة حصوله إما نتيجة أحداث خارجة عن نطاق توقعها مع انعدام أي خطأ أو إهمال، أو كان نتيجة سبب مشكوك فيه، وعليه تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر،² وهو نفس الحكم الذي جاءت به م 2 من اتفاقية Bruxelles لسنة

من أجل الإجابة على هذا السؤال، نرجع لحكم محكمة استئناف إنجلترا في القضية المعروفة بإسم Mostyn حيث أحدثت السفينة حاملة هذا الإسم، تلفيات بكابلات في ميناء Swan Sea فدفعت مالك السفينة بأنه بذل العناية اللازمة لتلافي هذا الحادث، وبالتالي فالتصادم كان قهريا وقضت المحكمة بمسؤوليته عن تعويض الميناء عن الأضرار التي لحقت به، أي أن الحادث القهري لا يعد سببا لدفع المسؤولية الموضوعية.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 63.

¹ وهو ما قضت به الغرفة التجارية والبحرية في القرار رقم 65920 في 11/6/1990 ففي قضية شركة (أ.ن) ضد: مؤسسة ميناء وهران، إذ قضت بنقض القرار المطعون فيه لأن قضاة الاستئناف قضوا بمسؤولية طاقم السفينة عن الأضرار اللاحقة بالميناء التي سببتها قوة الرياح، معتبرة الأمر مخالفا للقانون.

القانون البحري في ضوء الممارسة القضائية، ط 4، برقي للنشر، دالي ابراهيم، الجزائر، 2012، ص 82.

² حسن حرب بشير اللصاصمة: المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الأردني والسعودي (دراسة قانونية فقهية مقارنة)، المرجع السابق، ص 15.

وخلافا لذلك استقر القضاء الإنجليزي على ضرورة التفرقة بين التصادم القهري والتصادم المشتبه في وقوعه، حيث لا يمكن في حالة التصادم المشكوك في سببه أن يدفع بأنه نتيجة لقوة القاهرة أو حادث فجائي وغن كانت النتيجة في الحالتين واحدة حيث يتحمل كل من الطرفين الخسائر والأضرار التي لحقت من التصادم.

1910 والتي نصت على: "إذا كان التصادم فجائياً أو ناجماً عن حالة القوة القاهرة، أو إذا كان هناك شك في أسباب التصادم يتحمل الأضرار من لحقته..."، بحيث صارت قاعدة تحمل الأضرار ممن تعرض للتصادم القهري أو المشتبه فيه قاعدة دولية، واضحة بذلك حداً للجدل الذي كان سائداً حول إمكانية الإعفاء من المسؤولية وتحمل الخسارة من قبل السفينة المتضررة متى كانت راسية.¹

إلا أن قانون التجارة البحرية المصري سنة 1990 وفي م 1/297 منه، قد ألحق التصادم المشكوك في سببه بحكم الخطأ المشترك، ووضع لهما نفس الحكم وهو توزيع الضرر بين السفن المتصادمة بنسبة خطأ كل منهما، وفي حالة عدم تحديد نسبة الخطأ وزعت المسؤولية بينهما بالتساوي، بينما كانت م 242 من القانون الملغى، توزع التعويض حسب قيمة السفينة المتسببة به، وهو نفس ما يأخذ به قانون التجارة البحرية العراقي في م 249 منه.²

ويذهب بعض الفقهاء لاعتبار هذا الحكم غريب وغير منطقي لانتفاء العلة المعلولة، إذ المعقول بنظرهم إلحاق التصادم المشكوك في سببه بحكم التصادم القهري، والذي تقره أغلب التشريعات البحرية واتفاقية Bruxelles لسنة 1910، على الوجه الذي شرحناه سابقاً.

=على العكس من ذلك، نجد بعض الحكام في القضاء الأمريكي قد خلطت بين النوعين، وتعد القضية المعروفة باسم **The Gumna**، مثالا واضحا على خلط القضاء الأمريكي بين التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه، والتي تتلخص وقائعها في اصطدام السفينة **The Gumna** والتي كانت في الميناء تخضع لعملية قطر بحري، مع سفينة أخرى مبحرة نتيجة لقطع حبل القطر مما أدى إلى اندفاع الأولى بفعل الأمواج العالية تجاه الأخرى والاصطدام بها. راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 65.

¹ بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 68.

² حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص 89.

المطلب الرابع: المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت (النفط) نتيجة التصادم

قد ينتج عن التصادم البحري تلوث البيئة البحرية بالزيت،¹ نتيجة لتسرب كميات هائلة من الزيت المنقول على إحدى السفن المتصادمة كبضاعة، أو لتسربه من مستودعات الزيت المستعمل كوقود، ويسمى التلوث البحري نتيجة للتصادم بالتلوث العرضي، ويعد أكبر وأخطر مصادر التلوث انتشارا على الإطلاق،² ويتسم النظام القانوني الذي يحكم المسؤولية عن التلوث البحري بالزيت، بالتفصيلات الكثيرة التعقيد، سواء في الاتفاقيات الدولية (الفرع الأول) والتي رغم محاولتها السيطرة على هذا التلوث، إلا أن هناك بعض الدول عاجلت الموضوع في قوانين خاصة بها (الفرع الثاني).

¹ يرى الباحثين أن البيئة هي الإطار الذي يجيا فيه الإنسان أو الوسط الذي يولد فيه وينشأ ويعيش فيه، لهذا فالتلوث كذلك من الموضوعات المهمة لدى المختصين، وقد عرفها المؤتمر الدولي للبيئة المنعقد بمدينة استكهولم 1972، على أنها مجموعة من النظم الطبيعية والاجتماعية والثقافية التي يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى والتي يستمدون منها زادهم، وكما هو معروف تتكون البيئة من ثلاثة قطاعات: قطاع البيئة البرية، البحرية والجوية.

وتختلف البيئة البحرية اختلافا جوهريا عن كل من البيئة الأرضية والبيئة الجوية والفضائية، وهذا من حيث الطبيعة المادية الأساسية لكل منهما، إذ نجد أن مكونات البيئة الأرضية تغلب عليها الصلابة، وكما هو معروف فإن الكرة الأرضية تتكون من اليابسة التي تشكل 29% وتشكل المياه 71% فهي تشكل معظم كرتنا الأرضية، وبالتالي فالمياه أهم عناصر الحياة وقد أكد علماء الخلية أن الماء هو المكون الأساسي لتركيب الخلية في معظم الكائنات الحية بما فيها الإنسان. بالنسبة للمشرع الجزائري لم يقدّم باعطاء تعريف دقيق للبيئة في قانون رقم 03/83 المتعلق بحماية البيئة الملغى، ولا قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ولم يفردها بتعريف خاص.

جدي وناسة: الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل الماجستير في القانون تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2007/2008، ص11-17.

² وهناك التلوث الإرادي، ويكون في حالة اتخاذ الريان قرار تفريغ كميات من الزيت المنقول على السفينة في البحر لتخفيف حمولتها، أو من أجل انقاذها بعد تعرضها للتصادم أو الجنوح، ويرجع جزء كبير من تسرب الزيت في البحر إلى الأفعال الإرادية للريان من خلال التفريغات العملية اللازمة لتشغيل السفينة، بالإضافة إلى ما يتسرب بسبب عمليات التنقيب وغيرها من الأنشطة. صلاح أنور حمد عبد الله، المرجع السابق، ص123.

الفرع الأول: جهود المجتمع الدولي حول المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت (النفط) نتيجة التصادم

أسرع المشرع الدولي إلى وضع مجموعة قواعد قانونية تحكم المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن تلوث البيئة البحرية بالزيت، من خلال إبرام اتفاقية Bruxelles لسنة 1969 (أولا)، بالإضافة إلى اهتمام شركات النفط ونقل البترول، وذلك بوضع أنظمة للتعويض والتي كان لها دور كبير للتصدي لمشكلة التلوث البحري (ثانياً).

أولاً: المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت نتيجة التصادم البحري وفقاً لاتفاقية CLC

تعد اتفاقية 1969 Bruxelles أو اتفاقية CLC¹، أول اتفاقية دولية تضع تحقق قفزة نوعية في مجال تعويض عادل للمتضررين في الحسبان، حيث اقتصر كل جهود المجتمع الدولي السابقة عليها على

¹ يرجع تاريخ هذه الاتفاقية في مارس 1967، أين وقعت كارثة بحرية كبيرة تمثلت في جنوح السفينة الليبيرية **Torry Canyon** على بعد حوالي 16 ميلاً من السواحل الجنوبية الغربية لإنجلترا، أدت لتسرب 80 ألف طن من الزيت الخام والذي انتشر بفعل الرياح الشديدة والأمواج على كل من السواحل الإنجليزية والفرنسية، واحتراق 20 ألف مسبباً أضراراً جسيمة لكل من الدولتين، بسبب خطأ الربان الذي لقي مصرعه في الحادث، وقد أدت هذه الحادثة لتنبه الرأي العام العالمي إلى خطورة تلوث البيئة البحرية بالزيت، وجعلت أيضاً المشرع الوطني ينتبه إلى التفاوت في التشريعات التي تحكم المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية على المستويين الدولي والوطني. وبالتالي فإن حادثة Torry Canyon كانت نقطة البداية لإهتمام المشرع الدولي بحماية ضحايا التلوث البحري والبيئة البحرية، حيث تقدمت كل من حكومتى فرنسا وإنجلترا بطلب إلى المنظمة البحرية الاستشارية الدولية IMCO لمواجهة مشكلة التلوث البحري، ووضع اجراءات تكفل الحد منها وتقرير قواعد قانونية لحماية المضرورين من آثارها، وبالفعل تمخض ذلك الطلب عن عقد المعاهدة الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث بالزيت بالعاصمة البلجيكية بروكسل، والتي تسمى بمعاهدة Bruxelles سنة 1969، ولقد تم تعديلها سنة 1976 من خلال بروتوكول لندن، والذي استبدل الفرنك الذهبي بحقوق السحب الخاصة كوحدة حساب، كما خضعت أيضاً للتعديل من خلال بروتوكول لندن 1984، إلا ان هذا البروتوكول لم ير النور حتى الآن، وأخيراً خضعت للتعديل بموجب بروتوكول لندن 1992 والذي أصبح نافذ المفعول سنة 1996.

جلال وفاء محمدين: الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 1996، ص5. ومن أبرز الحوادث البحرية أيضاً في المياه الإقليمية العربية، جنوح الناقلة الهندية **جونفا** فوق شعب أبو نخلة بالقرب من ميناء جدة الإسلامي سنة 1409هـ، حيث تسرب منها 15 ألف برميل من البترول إلى مياه البحر. محمد عبد القادر الحاج، المرجع السابق، هامش رقم 27، ص102، 103.

الاهتمام بمنع تفرغ الزيت في البحر، دونما أي اهتمام بتقرير حماية للأطراف المضرورة من التلوث البحري بالزيت،¹ ولعل هذا الهدف تجلّى بوضوح في مقدمة الاتفاقية، والتي يتبين أنها تسعى لتحقيق هدفين هما تعويض المضرورين من تلوث البيئة البحرية بالزيت، والعمل على توحيد القواعد والاجراءات الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن التلوث البحري بالزيت.²

I- نطاق تطبيق اتفاقية CLC

معرفة نطاق تطبيق اتفاقية CLC، يقتضي بيان ما إذا كانت تسري على جميع حالات التلوث البحري الناتجة عن التصادم البحري بصرف النظر عن نوع المادة الملوثة، أم أنها تسري فقط على التلوث البحري بالزيت؟ وكذلك بيان ما إذا كانت هذه الاتفاقية تسري على حالات التصادم بين السفن البحرية والتي ينتج عنها تلوث بحري، أم أنها تسري فقط على التلوث الناتج عن حوادث معينة؟

(أ) - الزيت (النفط)³

كان أمام القائمين على الاتفاقية CLC سنة 1969، العديد من الخيارات بشأن موضوع الاتفاقية، مثل إدراج المواد الخطرة إلى الزيت باعتبارها من أهم أسباب الملوثة البحرية، فطالب مندوب كل من الكويت وهولندا بمد نطاق الاتفاقية ليشمل بالإضافة للزيت، التلوث بالمواد الخطرة إلا أن هذا

¹ FRANCIS (R) : Le Canada et la pollution de la mer par les navires, MC Gill Law Journal, Vol 23, 1977, p 340.

² صلاح أنور حمد عبد الله، المرجع السابق، ص 157. راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 242، 243.

³ عند تسرب النفط إلى البحر، يبدأ في الانتشار الفوري والامتداد في صورة طبقة رقيقة قد تكون دقيقة جدا في سمكها، وهذا طبعا طبقا لنوعية النفط ودرجة لزوجته، كما تتحرك البقعة الزيتية المتكونة في الموقع الذي تسربت فيه بطريقة تعتمد على عوامل كثيرة منها طبيعة النفط ونوعيته وأحوال البحر البيئية مثل درجة الحرارة وسرعة الرياح واتجاه الموج، كما أنه وبمرور الزمن يمكن أن تتبخر بعض المكونات النفطية نظرا للظروف الجوية، وهذا ما يؤدي إلى خفض كمية النفط العائم منتقلا إلى المناطق الأرضية بواسطة الرياح، مسببا أضرار بالغة بالمتلكات والمحاصيل والحياة. جدي وناسة، المرجع السابق، ص 60.

الطلب قبول بالرفض من قبل باقي الأطراف على أساس أن المعاهدة مقتصرة فقط على التلوث بالزيت، وأن التلوث بالمواد الخطرة يجب أن تخصص له معاهدة مستقلة.¹

وعرف الزيت بموجب م 5 من الاتفاقية على أنه: "أي زيت غير نظيف مثل الزيت الخام أو زيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت الحوت سواء كان محمولا عن السفينة كبضاعة أو في مخازن وقودها".

من الواضح أن مناط تطبيق اتفاقية CLC يعتمد على نوع الزيت المنقول على السفينة، والذي حصرت في الزيت غير النظيف، إلا أنها لم تعرف هذا الزيت غير النظيف والتميز بينه وبين الزيت النقي، كذلك بيان الطريقة التي يتم بها نقل الزيت على السفينة، وهو الزيت المنقول كبضاعة بالإضافة لزيت الوقود.

وعرفت م 2/2 من بروتوكول 1992 الزيت على أنه: "أي زيت هيدروكربوني معدني مداوم مثل: الزيت الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل، زيت التزليق، سواء كان محمولا على متن السفينة كبضاعة أو في مخازن وقودها".²

نلاحظ أن هذا البروتوكول حدد صفة الزيت ووظيفته في السفينة، وإذا قارنا بينه وبين تعريف معاهدة CLC نجد أن التعريفين متطابقين إلى حد ما، على أن المحروقات تعني جميع المحروقات التابثة لا سيما الزيت الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم، المنقولة كلها على ظهر السفينة كحمولة أو في عنابر هذه السفينة.

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق: التوحيد الدولي للقانون الدولي البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، مصر، 2012، ص85.

² مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص87.

(ب) - الواقعة المسببة للتلوث البحري بالزيت

حتى تكتمل فصول الحادث المسبب لتلوث البحري بالزيت، لا بد وأن تتعرض السفينة بما تحمله من زيت لواقعة مادية، فما المقصود بهذه السفينة والواقعة المادية في ظل نصوص اتفاقية 1969 وبرتوكول 1992 المعدل لها؟

1- السفينة

قد سبق التطرق لمفهوم السفينة وفقا لاتفاقية 1969 وبروتوكول 1992، ويتبين من خلال التعريف أن تعريف السفينة يتفق مع هدف الاتفاقية في السيطرة على مشكلة التلوث البحري بالزيت، وأنها أدخلت عاملا خارجيا يتمثل في الحمولة التي تنقلها، مما يعني أنها جعلت من حمولة السفينة المعيار الذي يميزها عن باقي المنشآت البحرية،¹ فناقلة النفط هي السفينة التي يكون فيها الجزء الأكبر من القسم الخاص بشحن البضائع، قد بني وخصص لغرض نقل البضائع السائلة سائبة (صب)، والتي هي في الوقت الحاضر لا تتحمل بضائع غير النفط.

أي أن المشرع الدولي في النصين اشترط المنشأة أو الأداة البحرية مصممة لنقل البترول سائبا كبضاعة، الأمر الذي يسمح بانطباقه على ناقلات النفط الفارغة تبحر دون أن تحمل شحنات الزيت أو النفط، لكن المشكل المطروح هل أن أي سفينة تنقل الزيت سائبا كبضاعة تنطبق عليها الاتفاقية؟ أم أن سريانها قاصر على السفن المخصصة لنقل الزيت؟²

¹ محمد السيد الفقي: المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2000، ص24.

² LANGAVANT(E),op cit,p12.

ذهب الرأي الراجح، إلى أنه لا يقتصر تطبيق الاتفاقية على ناقلات البترول فقط، بل دليل أنها تخرج من نطاق تطبيقها بعد تفريغها من الزيت المنقول عليها، بما يعني أن مناط الاتفاقية ينصب أساساً على نقل الزيت سائبا كبضاعة سواء كان نقله من خلال سفينة عادية أم ناقلة.¹

ولما كانت أحكام التصادم البحري غير قابلة للتطبيق على السفن الحربية والسفن المخصصة لأغراض غير تجارية، فهي خارجة أيضاً من نطاق تطبيق أحكام اتفاقية CLC، وهذا ما نصت عليه الاتفاقية بصراحة من خلال نص م 11 منها.²

2- الواقعة المادية

جاء تعريف الواقعة في كل من اتفاقية CLC 1969 وبروتوكول 1992 مختلفاً، فالمطلع على تعريف الواقعة في كل منهما يلاحظ أن توسعاً قد حدث لمفهومها في البروتوكول مقارنة بالاتفاقية، بحيث عبرت م 8/1 من اتفاقية 1969 عن الواقعة المسببة للتلوث بأنها: "كل حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر وينتج عنها تلوث"، كما نصت م 1/3 على: "إن مالك السفينة لحظة الواقعة... يعتبر مسؤولاً عن أي ضرر تلوث ينتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من سفينته إثر الواقعة".

تتطلب المادتان لوقوع الحادث لمؤدي إلى التلوث البحري، أن تتعرض السفينة لحادث معين كالتصادم أو الجنوح وغيرها من الحوادث البحرية، الذي قد يشكل في ذاته حادثاً في مفهوم الإنقاذ أو المساعدة، يجب أن يتبعه تسرب للزيت من السفينة سواء كان هذا الزيت محملاً كبضاعة أو زيت الوقود،

¹ MARTINE REMOND (G), op cit, p266.

ويرى بعض الفقه أن اشتراط النقل الفعلي للبضاعة (الزيت) لحظة وقوع الحادث، وما يترتب عليه من عدم خضوع التلوث الناشئ عن زيت وقود تشغيل الناقلات فارغة للمعاهدة، يتناقض مع تعريف المحروقات الوارد 5/1 منها والتي تأخذ بعين الاعتبار المحروقات التي تنقلها السفينة كبضاعة وتلك الموجودة في عنابرها والمخصصة لتشغيلها.

محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 25.

² FRANCIS (R), op cit, p341.

الأمر الذي ينتج عنه في النهاية وقوع تلوث،¹ ومن هنا فإن تعرض أي سفينة سواء كانت ناقلة بترول أو غيرها للتصادم ونتج عن ذلك تسرب للزيت فإنها تخضع لأحكام اتفاقية CLC 1969.

كما يلاحظ من نص م 8/1 السالفة الذكر أن المشرع الدولي قد أخذ بمبدأ وحدة الواقعة، عندما اشترط وحدة المصدر حال وقوع سلسلة من الأحداث المؤدية إلى التلوث، فمثلا ناقلة بترول أثناء رحلتها يتسرب جزء من شحنتها في البحر نتيجة لجنوحها مما يؤدي للتلوث، ثم وبعد استكمال رحلتها تتصادم مع سفينة أخرى فتتسرب أطنان من الزيت، وبالتالي فنحن أمام سلسلة من التسربات ذات مصدر واحد وهو الجنوح، أي أننا بصدد حادث واحد.

ومع وقوع حوادث عديدة كشفت النقاب عن أحد أوجه النقص في اتفاقية CLC 1969، والمتمثل في تعريف الواقعة المسببة للتلوث، فضيقت هذا التعريف وعدم امتداده للفترة الواقعة قبل حدوث التسرب الفعلي للزيت يتعارض مع ما هو مسلم به، من أن الإجراءات التي تتخذ في الوقت المناسب فيما يتعلق بسفينة تواجه صعوبات وتهدد بتسرب الزيت منها، يمكن أن تؤدي إلى تفادي أو على الأقل إلى تقليل التلوث بشكل فعال، لتصبح الواقعة المادية المسببة للتلوث البحري طبقا لبروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية CLC 1969، وفقا م 4/2: "كل حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر ينتج عنها تلوث أو تنشئ تهديدا جسيما ومحدقا به".²

وبالنظر لهذا النص يمكن القول بأن تعريف الواقعة المسببة للتلوث إمتد نطاقه للفترة التي تسبق حدوث أي تسرب فعلي للزيت، فالسفينة التي تكون يهددها خطر التصادم وكانت محملة بالزيت، تنطبق عليها الاتفاقية في الفترة ما قبل التصادم لأن تسرب الزيت سيحدث لا محالة، شريطة أن لا يكون توقع مثل هذا التسرب بعيدا من الناحية الزمنية.

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 42.

² محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 48.

II- قواعد المسؤولية عن التلوث البحري بالزيت نتيجة التصادم البحري

من بين المواضيع التي كانت محل نقاش عند إبرام اتفاقية CLC 1969، تحديد المسؤول عن التلوث البحري بالزيت وأساس مسؤوليته.¹

(أ) - المسؤول عن التلوث البحري بالزيت

ذهب فريق من الدول المتعاقدة إلى ضرورة أن يكون مالك البضاعة (الزيت)، هو المسؤول عن التلوث البحري مع إمكانية رجوعه على السفينة الناقلة إذا أثبت وقوع خطأ أو إهمال من جانبها، وتزعمت إيرلندا الدول القائلة بهذا الرأي.²

إلا أنه رأي لم يجد أي صدى من قبل الدول المتعاقدة الأخرى، خاصة فرنسا وإسبانيا وتم رفضه بسبب صعوبات تطبيقه عمليا، فمن الصعب على المضرور التعرف على مالك البضاعة والذي قد يكون عرضة للتغيير طوال المدة التي تستغرقها نقل البضاعة في البحر،³ وعلى ذلك أقرت المعاهدة بأن المسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت تقع على عاتق مالك السفينة، باعتباره المسؤول عن إدارتها وليس مالك البضاعة، وبذلك تتحقق مصلحة المضرور إذ يصبح من السهل عليه تحديد مالك السفينة أكثر من تحديد من هو مالك البضاعة.⁴

¹ ينبغي أن نشير إلى أن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالزيت، هي مسؤولية تقصيرية وليست عقدية، حتى ولو وقع الحادث المتسبب في التلوث البحري بمناسبة تنفيذ عقد نقل بحري للمحروقات، ذلك لأن التلوث ليس ناشئا عن العقد وإنما ناشيء عن إخلال المالك للالتزام قانونين وهو عدم إلحاق ضرر بالغير نتيجة لتسرب الزيت من سفينته أثناء استغلالها. صلاح محمد سليمان: تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2007، ص 533.

² راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 248.

³ FRANCIS (R), ibid, 341.

⁴ عرفت م 3/1 من معاهدة CLC 1969 مالك السفينة بأنه: "الشخص أو الأشخاص المسجلين كأصحاب للسفينة، وإن لم يكن هناك تسجيل للسفينة فهو الشخص أو الأشخاص المالكين للسفينة، على أنه في حالة السفينة المملوكة من قبل الدولة والمشغلة من جانب شركة مسجلة في تلك الدولة على أنها مشغل السفينة، فإن تعبير المالك يعني مثل هذه الشركة".

ويلاحظ أن نص م 4/3 من الاتفاقية عندما يستبعد دعاوى التعويض عن ضرر التلوث المقامة على أساس آخر خلافا للاتفاقية إلا الدعاوى المقامة ضد مالك السفينة، وبمفهوم المخالفة فإن المعاهدة لا تمنع على الإطلاق إقامة دعوى تعويض عن التلوث بالزيت وفقا للقواعد العامة ضد كافة الأشخاص غير مالك السفينة وتابعيه، عندما يتسبب خطأهم كليا أو جزئيا في حدوث التصادم الذي أدى إلى تسرب الزيت وحدث الضرر.¹

(ب) - أساس المسؤولية عن التلوث بالزيت

استند رأي بتأسيس مسؤولية مالك السفينة التي أفلت منها الزيت على الخطأ، وهو العمود الفقري لقانون المسؤولية التقصيرية،² إلا أنه رأي رفض على أساس أنه يحقق مصلحة المالك في الحصول على تأمين ضد مسؤوليته، ومن شأنه أيضا إضافة معاناة وأضرار أخرى للمضروبين من التلوث نظرا لصعوبة إثبات خطأ الناقل، كما أنه يؤدي إلى ضياع حقهم في الحصول على تعويض في الحالات التي يتنفي فيها خطأ مالك السفينة، وإطالة أمد النزاع.³

¹ جرت العادة أن يقوم مالك السفينة باستثمار سفينته في عملية النقل، وقد يقوم بتأجيرها للغير أين يقوم هذا الأخير باستغلالها لحسابه الخاص، مما تولد عن ذلك جدل شائك في مجال المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البحري بالزيت نتيجة التصادم، وذلك بعد إلغاء معاهدة CLC عبيء المسؤولية على عاتق مالك السفينة وليس مستأجرها، حيث أقرت بعض الوفود المتعاقدة بأن مستأجر السفينة لا يمكنه ان يتخلص من مسؤوليته إذا كانت السفينة المستأجرة من طرفه هي محدثة التلوث، خاصة في حالة تأجير السفينة لمدة معينة لن مالك السفينة يفقد الإدارة التجارية لسفينته، ويحتفظ فقط بالإدارة الملاحية، ويكون بذلك المستأجر هو المستغل الحقيقي للسفينة.

محمد صلاح سليمة، المرجع السابق، ص 522.

أكثر من ذلك، في حالة صدور التلوث من سفينة قام مالكها بتأجيرها للغير بملكها، ويفقد بذلك كل رقابة على السفينة ويعتبر المستأجر هو المسؤول الوحيد على السفينة، وبالتالي من غير العادل تحميل مالك السفينة المسؤولية في شيء لا يتولى الإشراف والسيطرة عليه.

كمال حمدي، المرجع السابق، ص 462.

² واعلي جمال: الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2010/2009، ص 255.

³ محمد عبد القادر الحاج، المرجع السابق، ص 105.

من جهة أخرى، فإن تأسيس المسؤولية على خطورة البضاعة المنقولة، وبالتالي تقرير المسؤولية الموضوعية على مالك السفينة يمثل نوعاً من الإجحاف تجاهه، لأنه ليس له أي دور في كون البضاعة المنقولة تمثل خطورة.¹

وتوصل المتعاقدون في الأخير، إلى تقرير المسؤولية الموضوعية (المسؤولية دون خطأ) لمالك السفينة في مقابل إنشاء صندوق تعويض للمضرورين يخفف من وطأة المسؤولية الموضوعية لملاك السفن، بالإضافة إلى إعفاء مالك السفينة من المسؤولية عن التلوث إذا كان نتيجة لأحد الأسباب الواردة بنص م 2/3 من المعاهدة، والتي تنص على: " لا يكون مالك السفينة مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن التلوث إلا إذا أثبت أن ذلك الضرر ناشئ عن:

– عمل حربي أو عدائي أو حرب أهلية أو عصيان أو ظاهرة طبيعية حتمية وقاهرة لا يمكن مقاومتها،

– فعل أو امتناع من قبل طرف ثالث مع النية بإحداث الضرر،

– فعل خاطيء من قبل الحكومة أو أي سلطة مسؤولة عن تقديم المساعدات الملاحية أثناء قيامها بتلك الوظيفة".

وطبقاً لنص م 5 من ذات الاتفاقية، لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن أضرار التلوث بالزيت، وذلك بخصوص أي حادث، بمبلغ قدره 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة وبحد أقصى 210 مليون فرنك،² وعلى الملوث أن لا يتجاوز هذا السقف.

ثانياً: المسؤولية عن التلوث البحري بالزيت نتيجة التصادم البحري وفقاً لأنظمة التعويض الخاصة

¹ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 235.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 160.

إضافة لاهتمام المجتمع الدولي بمشكلة تلوث البيئة البحرية بالزيت نتيجة التصادم البحري، اهتمت أيضا شركات النفط وشركات نقل البترول بهذا الموضوع، من خلال المساهمة في مساعدة المضرورين من التلوث وذلك بوضع أنظمة للتعويض، والتي كان لها دورا كبيرا في التصدي لمشكلة التلوث البحري بالزيت، بحيث أكملت أوجه النقص في معاهدة CLC سنة 1969.¹

I- اتفاق Tovalop²

نتيجة للاستجابة الفورية لحادثة جنوح توري كانيون والمشار إليها سابقا، كانت الدافع لإبرام اتفاق Tovalop والذي دخل حيز التنفيذ في 6 أكتوبر 1969، ويبدو أن هدفه من خلال مقدمته والتي جاء فيها أن الاتفاق يعكس آراء الموقعين عليه من أن قواعد القانون البحري التقليدية، لا تكفل تعويض الحكومات الوطنية مالكي الناقلات عن المصروفات والنفقات التي يتكبدها، لتجنب أو لتخفيف أضرار التلوث البحري الناتج عن تفريغ الزيت في البحر أو الحوادث البحرية، وبالتالي فإن هذا الاتفاق هو نظام لتعويض الحكومات لا الأفراد من النفقات اللازمة لتنظيف السواحل.³

وعليه، فإن الفرق الجوهرى بين اتفاق Tovalop واتفاقية CLC، يتمثل في أن التعويض طبقا لاتفاق Tovalop يقتصر على تعويض الحكومات لا الأفراد، وذلك نظير إزالة البقع الزيتية كما يشمل أيضا تكاليف منع تسرب الزيت عندما يوجد تهديد جدي بذلك، في حين تسمح اتفاقية CLC بالتعويض عن الأضرار التي تنتج عن تسرب الزيت الذي حدث بالفعل أيا كان المضرور.

أيضا، تؤسس مسؤولية مالك السفينة وفقا للاتفاق على الخطأ، فيجب لانعقاد المسؤولية إثبات أن تفريغ أو تسرب الزيت كان بسبب تصادم يرجع إلى خطأ وإهمال المالك، بينما في الاتفاقية يكون

¹ محمد راوي عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 255.

² Tovalop هي الحروف الأولى من Tanker owner voluntary agreement concerning liability for oil pollution، وتعني الاتفاق الودي بين ملاك الناقلات بشأن المسؤولية عن التلوث بالزيت، وقد تم إبرام هذا الاتفاق بواسطة سبعة مالكي لناقلات في يناير 1969 وأصبح نافذا في نفس السنة.

³ محمد راوي عبد الفتاح، نفس المرجع، ص 256.

مالك السفينة مسؤولاً مسؤولاً مسؤولية موضوعية عن أضرار التلوث البحري بالزيت نتيجة التصادم البحري، يكفي للمضور فقط إثبات الضرر ليحصل على تعويض.

ومن بين أهم الفروقات كذلك، هي تغطية الاتفاق للتلوث البحري الناجم عن تصادم ناقلتي بترول وهما مشحونتين أو فارغتين، كما في حالة تسرب الزيت من مستودعات الزيت المستخدم كوقود، بينما تطبق اتفاقية CLC على السفن المخصصة لنقل الزيت فقط سائبا كبضاعة، أو السفن التي تنقل الزيت في براميل أي كشحنة غير سائبة، ومن تم فإن التصادم الناجم عن تلك الناقلات أو السفن لا يخضع للاتفاقية.¹

II - اتفاق Cristal²

أبرم هذا الاتفاق سنة 1971 بواسطة شركات البترول كمالكة للزيت غير نظيف الذي يتم نقله كبضاعة، ويهدف هذا الاتفاق إلى تكملة معاهدة الصندوق المبرمة في Bruxelles سنة 1971، وتكملة التعويض المدفوع طبقا لاتفاق Tovalop واتفاقية CLC 1969.

ففي 14 يناير 1971 تم إبرام المعاهدة الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت، بناء على دعوة المنظمة البحرية الدولية لعقد مؤتمر دبلوماسي في مدينة بروكسل ببلجيكا، وهي تعد استكمالا لاتفاقية CLC والبروتوكول الملحق بها سنة 1992،³ حيث لاحظوا أن سقف التعويض لم يكن يغطي كل الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالزيت، مما يعني ترك الضحايا بدون تعويض كافي.⁴

¹ محمد راوي عبد الفتاح، المرجع السابق، 258، 259.

² Contract an iterim supplement to tanker liability for oil pollution، وتعني الاتفاق التكميلي لمسؤولية ناقلات البترول عن التلوث بالزيت.

³ صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 55/74 المؤرخ في 1974/5/13، ج ر عدد 45 الصادرة بتاريخ 1974/6/4.

⁴ محمد صلاح سليمة، المرجع السابق، ص 585. محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، 335.

قام هذا الاتفاق بوضع قيود فيما يتعلق بمسؤولية مالك الناقل في مواجهة الغير، لم تكن موجودة في اتفاقية الصندوق رغم أن كلاهما يرمي لتعويض الضحايا الذين عجزوا عن الحصول على تعويض كاف طبقا لمعاهدة CLC، حيث يشترط الاتفاق أن تكون السفينة أو الناقله عضوا في اتفاق Tovalop وأن يكون مالك الناقله مسؤولا عن التلوث طبقا لاتفاقية CLC، كما يجب أن تكون البضاعة (البتروال أو الزيت) مملوكة لعضو في اتفاق Cristal، في حين لا تشترط معاهدة الصندوق سوى أن تكون الدولة التابع لها مالك السفينة المشتركة في التصادم الذي نتج عنه التلوث البحري بالزيت، منضمة إلى كل من اتفاقية CLC واتفاقية الصندوق.¹

كما أنه من بين أحد الأسباب الرئيسية لإبرام معاهدة الصندوق، تعويض المضرورين من التلوث عندما لا تنعقد مسؤولية مالك السفينة وفقا لاتفاقية CLC 1969، كأن يكون التصادم راجعا إلى إهمال الدولة في إضاءة ووضع علامات في المواقع الملاحية الخطرة، أو عندما يكون المالك غير قادر على الوفاء بالتعويض المقرر طبقا للمعاهدة، أو في حالة عدم حصول المضرور من التلوث على التعويض الكافي بسبب تمسك مالك السفينة بتحديد مسؤوليته طبقا لنصوص اتفاقية CLC.

وأخيرا، نشير إلى أن معاهدة الصندوق المبرمة سنة 1971، خضعت لعدة تعديلات كان آخرها سنة 1992 وهي مازالت مستمرة ومعمول بها لغاية اليوم، في حين أن اتفاقي Tovalop و Cristal قد انتهى العمل بهما منذ 20 فبراير 1998.²

الفرع الثاني: موقف التشريعات الوطنية من المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت نتيجة التصادم البحري

¹ محمد راوي عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 261.

² صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 474.

رغم الترحيب العالمي الذي حظيت به معاهدة CLC 1969 ومعاهدة الصندوق 1971، تصدى المشرع الوطني لمشكلة تلوث البيئة البحرية، حيث أصدر العديد من القوانين التي تحكم المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية (أولا)، كما توجد أيضا بعض النصوص في القانون البحري الجزائري (ثانيا).

أولا: مكافحة التلوث الزيتي في التشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية

الجزائر وأمام حدة التلوث التي وصلت إليها سواحلها، فهي مهددة بالمواد النفطية التي تنقلها يوميا مئات السفن، فضلا عن المياه المستعملة التي تصب مباشرة في البحر، لم تقف مكتوفة الأيدي أمام هذه المشكلة بإقرار قانون خاص بمنع التلوث البحري، رغم مصادقتها على اتفاقية لندن 1954 واتفاقية CLC 1969.

فقد خصص المشرع الجزائري في قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،¹ مجموعة من المواد إلى موضوع المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية من جراء التلوث، في الفرع الثاني من الفصل الثالث تحت عنوان: "حماية البحر".

والواضح أن المشرع الجزائري في هذا القانون، منع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية، أو تعرقل الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد البحري وتربية المائيات، أو إفساد نوعية المياه البحرية والتقليل من القيمة الجمالية والترفيهية للبحر، وذلك في كل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري.²

كما ألزم هذا القانون على كل صاحب سفينة مبحرة تتعرض لحادث بحري في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، تحمل مواد خطيرة أو محروقات باتخاذ التدابير اللازمة لوضع حد لخطر التلوث البحري،³

¹ قانون رقم 10/03 المؤرخ في 2003/7/19 والمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر عدد 43 الصادرة بتاريخ 2003/7/20.

² م 52 من قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

³ م 1/56 من قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

وضرورة أن يقوم كل ربان سفينة تحمل مواد سامة أو ملوثة عند عبورها للمياه الوطنية الإبلاغ على كل حادث ملاحى من شأنه التهديد بتلويث البيئة البحرية الجزائرية،¹ و قد حددت كيفيات التبليغ عن وقوع الحادث وفقا للمرسوم رقم 327/08.²

ويكون كل مالك سفينة ناقلة للمحروقات، مسؤولا عن الأضرار التي سببها التلوث البحري نتيجة لتسرب الزيت من الناقلة، وفقا لما تقضي به أحكام اتفاقية CLC 1969.³

ومن بين التشريعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث أيضا، نجد المرسوم رقم 14/80 والمتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، والمبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1976 وبروتوكولاتها،⁴ كذلك المرسوم التنفيذي رقم 279/94 والذي يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، الملغى بموجب المرسوم التنفيذي رقم 264/14 والذي يتضمن تنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك.⁵

ثانيا: التلوث الزيتي وفقا للقانون البحري الجزائري

بالنسبة للقانون البحري الجزائري، فقد تطرق لموضوع التلوث البحري في الفقرة الثالثة من الفصل الثالث بعنوان: "نظام التلوث".

¹ م 1/57 من قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
² المرسوم رقم 327/08 المؤرخ في 2008/10/21، والذي يتضمن إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث بالبحر، المعدل بموجب ج ر عدد 61 الصادرة بتاريخ 2008/11/02.
³ م 58 من قانون 10/03.
⁴ المرسوم رقم 14/80 المؤرخ في 1980/1/26، والمتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والمبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1976 وبروتوكولاتها، ج ر عدد 5 الصادرة بتاريخ 1980/1/29.
⁵ المرسوم التنفيذي رقم 279/94 المؤرخ في 1994/9/17، والذي يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج ر عدد 59 الصادرة بتاريخ 1994/9/21، الملغى بموجب المرسوم التنفيذي رقم 264/14 المؤرخ في 2014/09/22 يتعلق بتنظيم التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج ر عدد 58 الصادرة بتاريخ 2014/10/01.

والملاحظ أن المشرع الجزائري، لم يفرد التلوث البحري بتعريف خاص، واكتفى بمنعه فقط في نص م 210 ق بح ج، والتي جاءت متطابقة مع نص م 52 من قانون 10/03 السالفة الذكر، شاملا لجميع أنواع الملوثات البحرية من دون استثناء ومن دون تخصيص نصوص خاصة بالتلوث الزيتي أو النفطي، والذي يعد من أكبر الملوثات البحرية وأخطرها، كما أنه ركز أكثر على التلوث العمدي وهذا ما تبرره نصوص المواد 213، 214، 215 منه، دون إدراج أي نصوص تتعلق بالتلوث الناجم عن الحوادث البحرية وبالأخص التصادم البحري.

ويكون مالك السفينة أو تجهزها مسؤولا عن الأضرار اللاحقة بالأمالك العمومية البحرية، والمتولدة عن التلوث البحري بتسديد المصاريف الناشئة عن تدابير الوقاية المخصصة لتجنب الأضرار أو الحد منها، وفي حالة تعدد المسؤولين يعتبر مالكو السفن المعنية مسؤولين بالتضامن عن مجموع الضرر الذي لا يمكن تقسيمه بصفة معقولة.¹

من خلال ما تقدم، نخلص إلى أن المشرع الجزائري قام ببعض الجهود من أجل حماية البيئة البحرية، والتي لا يمكن وصفها بالجهود الكبيرة ولا يمكن القول أنها فعالة في القضاء ولو نسبيا على مشكل التلوث البحري، إذ جاءت مفتقرة للتشديد على ضرورة وقاية البيئة البحرية من أخطار التلوث خاصة التلوث النفطي، وهذا ما نستشفه من نص م 215 ق بح ج والتي جاءت عكس مبادرات الجزائر في التصديق على معاهدات حماية البيئة البحرية، كما حدث من فعالية تلك النصوص بتقريرها إمكانية تلويث البيئة البحرية بموجب رخصة مسبقة من الهيئة المختصة.

¹ م 219، 220 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

الفصل الثاني: آثار المسؤولية عن التصادم البحري

التقدم التقني في صناعة السفن وإن كان قلة من حالات التصادم، إلا أنه لم يستطع أن يقلل من نتائجه فهي قد ازدادت خطورة عن ذي قبل، فضخامة السفن الحديثة وسرعتها الفائقة أثناء السير قد ضاعفت الكوارث التي تنجم عن التصادم، سواء من حيث عدد الموتى أو الخسارات في الأموال، فالتصادم البحري من الحوادث البحرية التي ينجم عنها في أغلبية الأحيان نتائج خطيرة وخسائر فادحة مادية كانت أو بشرية، ما يؤدي لتعدد ذوي المصلحة فيه، خاصة وأن الأمر يتعلق بتحديد الفعل وسبب التصادم، لهذا وبعد حدوث التصادم البحري وثبوت خطأ إحدى السفينتين أو كلاهما، ينشغل المتصادمون برفع دعوى لتعويض الأضرار الناجمة عن هذا التصادم.

وينشأ في الغالب دعويين؛ إحداهما جنائية يتابع بموجبها الربان نتيجة خطئه وإهماله، والذي يشكل مخالفة معاقب عليها جنائياً إلى جانب الدعوى التأديبية التي تهدف إلى توقيع عقوبة تأديبية لعدم احترام الربان لقواعد المهنة، مما يقتضي إيجاد ووضع قواعد لزجر المخالفات المترتبة عن خرق القواعد التنظيمية للملاحة البحرية، وذلك باصدار تشريعات جنائية وتأديبية لتنظيم هذه العقوبات الجنائية التي تترتب عن كل مخالفة لقواعد السير في البحر، إلى جانب العقوبات التأديبية (المبحث الأول).

وأخرى مدنية يرفعها المضرور من أجل الحصول على تعويض للأضرار المادية اللاحقة به إثر التصادم، مما يقتضي معرفة القانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة بالملاحة البحرية تتم بطبيعتها بين دول متعددة وأشخاص مختلفي الجنسية، والتوصل في الأخير لكيفية تقدير الأضرار التي يلتزم مرتكب التصادم بتعويضها (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الدعوى الجنائية والتأديبية

بوصول السفن المتصادمة إلى الميناء، أو بعد ارتطام سفينة بإحدى المنشآت البحرية ثابتة كانت أو عائمة أو بأشياء ثابتة واقعة بالأملاك العمومية البحرية، يشرع في التدابير المستعجلة من قبل الجهات المختصة، وذلك حيث يكون التصادم البحري قد نتج عنه جنحة مقررّة في التشريع الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية (المطلب الأول)، والمتضمن عدة عقوبات جنائية صادرة في حق كل من ارتكب إحدى المخالفات المترتب عنها حدوث جروح أو وفاة نتيجة ارتكاب الخطأ أو الإهمال (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الإجراءات التي تتخذ بعد وقوع التصادم البحري

عادة ما يشرع في بعض الإجراءات المستعجلة، مباشرة بعد وقوع التصادم البحري من قبل السلطات المختصة، والتي تختلف من دولة لأخرى حسب القوانين التي تنظم هذه الإجراءات وتحديدًا الجهات المخول لها القيام بالتحقيق (الفرع الأول)، وفي بعض الحالات يطالب المضرور من التصادم البحري ببعض الإجراءات كطلب الحجز التحفظي على السفينة المخطئة (الفرع الثاني)، أو تقديم طلب إلى المحكمة المختصة لإجراء خبرة على السفينة الصادمة أو المصدومة كما قد تقوم بهذا الإجراء المحكمة من تلقاء نفسها حينما يتعلق الأمر بجوانب فنية وتكون وسائل الإثبات متناقضة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التحقيق في حادث التصادم البحري

يهدف التحقيق بوجه عام إلى إثبات الحقيقة في حادث معين من خلال جمع الأدلة المختلفة التي توضح هذه الحقيقة، ونظرا لأهمية التحقيق البحري وما يترتب عليه من آثار فقد تطلبت المنظمات الدولية (أولا)، والتشريعات المحلية ومن بينها القانون الجزائري (ثانيا)، على أن يباشر في عمليات التحقيق في الحادث من قبل السلطة المعنية فور وصول السفينتين إلى الميناء أو بعد وقوعه في الميناء.

أولاً: التحقيق البحري في القانون الدولي

إن موضوع التحقيق في الحوادث البحرية، من الموضوعات التي لاقت اهتماماً كبيراً على المستوى الدولي، تكمن الأهداف المتوخاة منه في غرض استبيان الأسباب التي ساهمت في وقوع الحادث البحري ودراسة الظروف المحيطة به وبمركبه وبالتالي كشف الحقيقة، ومن ثم الحد من خطر وقوعها في المستقبل بما في ذلك أسباب الوفاة إن وجدت، وتحديد ما إذا كان هناك سلوك مخالف أو عدم التأهيل أو إهمال أو نقص في التدريب أو حتى عمل إرادي لخرق التنظيمات البحرية والقانون.¹

ويختص بالتحقيق أشخاص مؤهلين تابعين لدولة علم السفينة طبقاً لنص م 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982،² كل ذلك لتحديد ما إذا كان هناك دليل يبين وجود تصرف يعرض صاحبه إلى عقوبة جزائية منصوص عليها قانوناً، مما يستدعي اتخاذ التدابير الملائمة للمتابعة الجزائية، وتقرير ما إذا كانت هناك حاجة لقانون أو نظام جديدين أو تعديل للقانون أو النظام الموجودين، بغرض منع وقوع حوادث مماثلة في المستقبل.

لهذا الغرض فقد نال موضوع التحقيق في الحوادث البحرية اهتماماً كبيراً على المستوى الدولي، من أجل معرفة الأسباب الحقيقية وراء وقوع الحوادث البحرية خاصة حادث التصادم البحري، فعمدت المنظمة البحرية الدولية OMI إلى إصدار عدة توصيات لضرورة القيام بإجراءات التحقيق في الحوادث البحرية من أجل التوصل لاعتماد منهج موحد لجميع الدول فيما يخص إجراءات التحقيق البحرية، من بين هذه التوصيات التوصية رقم (21) 884، الصادرة عن الجمعية العامة للمنظمة في 1999/11/25،³ والتوصية رقم 1025 سنة 2009 بشأن التحقيق في حوادث القرصنة البحرية.

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 15.

² محمد محسن النجار، المرجع السابق، ص 244.

³ بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 177.

ورغم ذلك فإنه لا يوجد أي اتفاقية أو معاهدة خاصة بالتحقيق في الحوادث البحرية، إلا أنه موضوع أشارت إليه العديد من الاتفاقيات الدولية، بالنص على ضرورة القيام بالتحقيقات البحرية بعد وقوع أي حادث بحري، وهو ما نجده في:

I- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNLOS 1982

تضمنت م 94 على اختصاص دولة العلم بإجراء التحقيق في حالات التصادم الواقعة في أعالي البحار، أدت لقيام مسؤولية الربان الجنائية أو المدنية أو التأديبية أو على كل شخص يعمل على متن السفينة، وفقا لسلطات دولة العلم أو الدولة التي يكون فيها هذا الشخص أحد رعاياها.

كما نصت م 217 على أن لدولة العلم القيام بكل الالتزامات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، وعليه وحال وقوع أي حادث بحري يمس البيئة البحرية على دولة العلم أن تقوم بمباشرة اجراءات التحقيق.

II- اتفاقية SOLAS 1974¹

أشارت اتفاقية SOLAS هي الأخرى في اللائحة رقم 21 من الفصل الأول وتعديلاتها، إلى التزام دولة العلم القيام بالتحقيق البحري في الحوادث التي تتعرض لها السفن الخاضعة لأحكام هذه الاتفاقية وتسببت بأضرار للبيئة البحرية، أو عند خرق نصوص الاتفاقية.²

¹ صادقت الجزائر على اتفاقية SOLAS والمتعلقة بسلامة الأرواح في البحار والمبرمة في 1974/11/1 ب لندن، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 510/83 المؤرخ في 1983/08/27، ج ر عدد 36 ، الصادرة بتاريخ 1983/8/30.

² LANGAVANT(E),op cit,p67.

III- معاهدة خطوط الشحن الدولية والتحميل 1966 وتعديلها سنة 1988

ورد في نص م 23 من المعاهدة على اجراءات التحقيق في الحوادث البحرية الواقعة للسفن الخاضعة لأحكام المعاهدة، إذا كان هذا التحقيق قد يؤدي بها لإجراء تعديلات ضرورية على نصوص المعاهدة.

IV- اتفاقية MARPOL لمنع تلوث البحر 1973 وتعديلاتها سنة 1978 و 2007

نصت الاتفاقية في م 12 على ضرورة التزام الدول الخاضعة لأحكام هذه الاتفاقية، باجراء تحقيقات بحرية في الحوادث الواقعة لسفن الدول المتعاقدة والمؤدية لأضرار بالبيئة البحرية.

V- اتفاقية العمل البحري MLC 2006¹

تضمنت اللائحة 5 من اتفاقية العمل البحري المبرمة بـ Genève في 2006/02/13، على تحقيقات الشكاوى المقدمة من طرف طاقم سفينة الدولة العضو في الاتفاقية، والمتعلقة بظروف العمل على متنها وما ينجم عن ذلك من حوادث بحرية.²

VI- الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر 1978 STCW وتعديلاتها سنة 1995 و 2010³

أشارت هذه الاتفاقية بشكل غير مباشر إلى التحقيق في الحوادث البحرية، وذلك من خلال نصها على التدابير الوقائية لتجنب الوقوع في الحوادث ومنع أسبابها في المستقبل.

¹ صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 260/15 المؤرخ في 2015/10/7، ج ر عدد 5، الصادرة بتاريخ 2016/1/31.

² صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص30.

³ والمحرة في 1978/7/7 بـ لندن ودخلت حيز التنفيذ في 1984/4/27، انضمت الجزائر لهذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 1988/4/26، ج ر عدد 17، الصادرة بتاريخ 1988

من خلال هذه الاتفاقيات نجد أنها لم تكن ترمي في مجملها على ضرورة إجراء تحقيق في الحوادث التي تتعرض لها السفن في البحر، بقدر ما كان هدفها هو تحديد اجراءات التحقيق التي سوف تطبق على الحوادث الواقعة للسفن التي تنطبق عليها أحكام كل اتفاقية.

ثانيا: التحقيق البحري في القانون الجزائري والإجراءات المعمول بها

التحقيق البحري مرحلة تسبق صدور القرار والتصريف في هذا التحقيق، ويبدو أن المشرع الجزائري

تأثر بما ورد عن المنظمة البحرية الدولية من توصيات ومن خلال انضمامه أيضا للاتفاقيات الدولية التي تضمنت موضوع التحقيق البحري،¹ من أجل معرفة العوامل التي أدت لوقوع الحادث البحري لا سيما التصادم البحري، للحد أو بالأحرى التقليل من تكرار هذه الحوادث.

I- التحقيق البحري في القانون الجزائري

يختص بالتحقيق شخص أو أشخاص مؤهلين تابعين للدولة الجزائرية بحسب الأصل، وهو اختصاص الدولة صاحبة العلم التي لها حق ممارسة سيادتها على سفنها بإجراء تحقيق في الحوادث البحرية التي تقع لسفنها، وذلك طبقا للائحة رقم 21 من اتفاقية SOLAS 1974، و م 94 من اتفاقية

¹ وهي تتمثل في : اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار UNLOS 1982، اتفاقية MARPOL لمنع التلوث من السفن 1973، اتفاقية SOLAS 1974، الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر STCW 1978، اتفاقية خطوط التحميل الدولية 1966.

وقد حدد المشرع الجزائري السفن التي لا تخضع لأحكام هذه المعاهدات، في المرسوم التنفيذي رقم 200/07 المؤرخ في 2007/6/23، ج ر عدد 42، الصادرة بتاريخ 2007/6/24، في م 3 منه، وهي:

- سفن الشحن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طنة،
- سفن نقل الركاب التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن،
- سفن الصيد،
- السفن المساعدة التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طنة،
- السفن التي تنعدم فيها وسيلة الدفع الميكانيكي،
- سفن النزهة.

الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، و م 23 من اتفاقية خطوط الشحن 1966، و م 12 من اتفاقية Marpol 1973، وكذلك طبقا لما تنص عليه نصوص القانون البحري الجزائري والذي من خلاله، نجد أنه قام بتقسيم التحقيقات في الحوادث البحرية إلى نوعين :

- التحقيق الإداري والتقني،

- التحقيق القضائي.

(أ) - التحقيق الإداري والتقني

تطرق المشرع الجزائري في المادتين 237 و 241 ق بح ج، إلى التحقيق الإداري والتقني في الحوادث البحرية وهو تحقيق مبدئي غير رسمي يتم في موقع الحادث،¹ وأسنده إلى كل من اللجنة المركزية للسلامة واللجنة المحلية لتفتيش السفن، أو ما يعرف بـ: **Commission de sécurité** حسب م 235 ق بح ج، والتي تنص على: " من أجل تطبيق هذا الأمر والاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة البحرية والمحافظة على الأرواح في البحر والصحة وصلاحية السكن وظروف العمل على متن السفن، تنشأ لجنة مركزية للسلامة وكذلك لجان محلية للتفتيش".

1- اللجنة المحلية للتفتيش **La commission locale d'inspection**

من خلال م 1/238 ق بح ج والتي تنص على أنه: " تنعقد لجنة محلية للتفتيش لدى كل منظمة بحرية وبمكثها أن تجتمع في أي ميناء آخر توجد به السفينة التي ستتم معاينتها، إذا رأت ضرورة ذلك".²

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 202.

² الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

ونجد أن المشرع الجزائري أسند مهمة معاينة وتفتيش السفن إلى اللجنة المحلية للتفتيش،¹ وهي تخضع في تنظيمها وقواعد سيرها للقرار المؤرخ في 2003/5/7.²

- تشكيل اللجنة المحلية للتفتيش:

- تتكون اللجنة المحلية للتفتيش من 8 اعضاء يرأسهم رئيس الدائرة البحرية أو ممثله، موزعين كما يلي:
- متصرف إداري في الشؤون البحرية،
 - مفتشين إثنين للملاحة والعمل البحري،
 - مفتش مكلف بالاتصالات اللاسلكية،
 - ممثل الوزارة المكلفة بالاتصالات السلكية واللاسلكية،
 - ممثل مجهز السفينة،
 - ممثل مديرية الصيد في الولاية المعنية إذا تعلق الأمر بسفينة صيد،
 - ممثل المؤسسة المينائية.³

¹ إن التفتيش كإجراء من إجراءات التحقيق يعتبر كأى موضوع من المواضيع الإجرائية، حيث لا يتسنى للقارئ فهم معناه والوصول إلى خباياه إلا إذا أدرك معناه العام والذي بدوره يقودنا إلى معرفة التفتيش الخاص إن صح التعبير وهو التفتيش التحقيقي. صالح عبد الزهرة الحسون: أحكام التفتيش وآثاره في القانون العراقي، دراسة مقارنة، ط1، ب د ن، 1989، ص 25. ولم تتضمن التشريعات ومن بينها التشريع الجزائري، ولعل حجتها في ذلك ترك مثل هذه المسائل للفقه ليتولى شرحها، لذلك تعددت التعريفات التي صاغها الفقه وجميعها لا تخرج على أنه إجراء من إجراءات التحقيق يهدف إلى البحث عن الدليل وضبطه إثر وقوع حادث ما، ونسبتها إلى المتهم وفقا للإجراءات القانونية المقررة، وكل ما يفيد في كشف الحقيقة، كما عرف على أنه البحث والاستقصاء، الغاية منه جمع الاستدلالات.

أحسن بوسقيعة: التحقيق القضائي، ط11، دار هومة، الجزائر، 2014، ص85.

² قرار مؤرخ في 2003/5/7 يحدد كفيات تنظيم اللجان المحلية للتفتيش وقواعد سيرها، ج ر عدد 36، الصادرة بتاريخ 2003/6/8.

³ م 2 من القرار المؤرخ في 2003/5/7.

يعين هؤلاء الأعضاء بموجب مقرر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لمدة 3 سنوات، تنتهي عهدهم بانتهاء وظيفتهم، ويجتمعون كلما اقتضت الحاجة إلى ذلك باستدعاء من رئيسها، حسب م 3 و 5 من القرار المؤرخ في 2003/5/7.

- اختصاصاتها:

يتمثل التفتيش الذي تقوم به اللجنة المحلية للتفتيش حسب م 1 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02¹ والذي يحدد قواعد تفتيش السفن طبقا لما قضت به م 238 ق بح ج، في معاينات لجوانب التجهيز وأجهزة الأمن وتأهيل الطاقم والنظافة وصلاحيات الإقامة على متن السفينة قبل وضعها في الخدمة البحرية، أي أنها تقوم ببحث مادي للسفينة الصادمة عن طريق معاينة الجوانب التقنية المتعلقة بمعدات تجهيز السفينة وبنيتها ومدى صلاحيتها للقيام بالملاحة البحرية حسب نص المادتين 222 و 223 ق بح ج، من أجل التمكن من الإدراك المباشر لأسباب الحادث والأدلة المادية الموجودة.

كما أنها تهدف أيضا بهذه التفتيشات إلى مراقبة الجانب الإداري، من خلال قيامها بمعاينات دورية حسبما أشارت إليه م 241 ق بح ج، بحيث تتأكد من أن الشهادات وجميع الوثائق المتعلقة بسلامة السفينة موجودة على متن السفينة قبل إقلاعها،² مقابل تسليم شهادات السلامة المنصوص عليها في م 246 ق بح ج من طرف السلطة الادارية البحرية على إثر قيام اللجنة بهذا التفتيش، وبعد صدور الرأي الموافق من اللجنة المحلية للتفتيش،³ إضافة لتدوين والتوقيع على جميع ملاحظات ومقررات اللجنة في دفتر المحاضر الخاص بتفتيش سلامة السفن الموجود لدى الريان على متن السفينة،⁴ والتي يتعين على

¹ المرسوم التنفيذي رقم 149/02 المؤرخ في 2002/5/9، يحدد قواعد تفتيش السفن، ج ر عدد 33، الصادرة في 2002/5/12.

² يقع على عاتق الريان أن يسهر على أن تكون الوثائق المطلوبة والمتعلقة بالسفينة وتجهيزها موجودة على متن السفينة، م 594 ق بح ج.

³ م 245 ق بح ج، م 1/8 من القرار المؤرخ في 2003/5/7.

⁴ م 255، 256 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

الربان السهر على تنفيذها،¹ باختصار يمكن القول على أن هذا التفتيش هو تفتيش وقائي وإجراء تحفظي من أجل تجنب الوقوع في الحادث.

إلا أنه وبعد وقوع أي حادث بحري للسفينة، فإن عمليات التفتيش في الحوادث البحرية للسفن التي نصت عليها الفقرة 3 من م 241 ق بح ج، هي معاينات إضافية *Inspections supplémentaires*، ذلك لأن عمليات التفتيش والمعاينة تخضع لها كل سفينة رافعة للعلم الجزائري بعنوان رقابة الدولة صاحبة العلم، وكل سفينة رافعة للعلم الأجنبي بعنوان رقابة الدولة على الميناء،² بدون وقوع حوادث بحرية كما سبق وذكرنا، سواء كانت معاينات سنوية، وسطية، دورية، معاينة التجديد أو تفتيش القعر الخارجي لقعر السفينة، وهي تشمل تفتيش السفن قبل وبعد الخدمة على كامل المعدات والأجهزة والماكينات والمخططات وجميع البيانات المتعلقة بأمن وسلامة السفن،³ مقابل تسليم شهادة السلامة من طرف السلطة البحرية الإدارية المختصة وبعد صدور موافقة اللجنة المحلية للتفتيش حسب ما هو محدد في المواد 246 إلى 254 ق بح ج، غير أنه وبعد وقوع أي حادث بحري للسفينة فإنها تكون موضع معاينات وتحقيقات إضافية من أجل معرفة وتوضيح أسباب الحادث، بمعنى أن الهدف هو التنقيب عن الأدلة المادية التقنية والإدارية التي تفيد في كشف الحقيقة.

بالرجوع للفقرة الأولى من م 241 ق بح ج على أن اللجنة المحلية للتفتيش مختصة للقيام بالتفتيشات المنصوص عليها بالمواد 229، 230، 232، وهي تفتيشات تتعلق بالترتيب بالمعاينات التي تتم للسفن قبل وضعها في الخدمة، والمعاينات الدورية كل سنة أو سنتين، وتفتيش السفر الذي يتم قبل مغادرة السفن أحد الموانئ الجزائرية، يلاحظ أن المشرع الجزائري استثنى التفتيش الإضافي التي يتم إثر وقوع أي حادث بحري أو عيب يطرأ على السفينة في هذه الفقرة، بينما ينص في الفقرة 3 من نفس المادة على أن اللجنة المحلية للتفتيش تكلف للقيام بتحقيقات إدارية وتقنية إثر وقوع حوادث بحرية للسفن في البحر،

¹ م 598 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 2 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02.

³ م 2، 3 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02 ونص م 228 ق بح ج.

وتتمثل في التفتيشات الإضافية المنصوص عليها في م 231 ق بح ج و م 9 من المرسوم التنفيذي 149/02، الأمر الذي فيه تناقضا كبيرا في موقف المشرع الجزائري، مما يستوجب توضيح موقفه بخصوص تحقيقات اللجنة المحلية للتفتيش عند وقوع حادث بحري.

2- اللجنة المركزية للسلامة La commission centrale de sécurité

أو اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية، تجتمع هذه اللجنة لدى المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ،¹ يحدد تشكيلها وقواعد سيرها طبق للمرسوم التنفيذي 198/99.²

- تشكيل اللجنة المركزية للسلامة:

تتكون اللجنة المركزية لأمن الملاحة برئاسة مدير البحرية التجارية، من 11 عضوا معينين من قبل الوزير المكلف بالبحرية بموجب قرار وبناء على اقتراح من السلطة التي ينتمون إليها لمدة 3 سنوات،³ موزعين كالآتي:

- 03 أعضاء ممثلين عن الوزارة المكلفة بالبحرية،
- 03 أعضاء ممثلين عن المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ،
- ممثل عن وزارة البريد والمواصلات،
- ممثل عن المديرية العامة للصيد البحري،
- طبيب البحارة تعينه الوزارة المكلفة بالصحة،
- المدير العام للديوان الوطني للإشارة البحرية،

¹ م 1/236 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² المرسوم التنفيذي رقم 198/99 المؤرخ في 18/8/1999، والذي يحدد تشكيلة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها، ج ر عدد 57، الصادرة بتاريخ 22/8/1999.

³ م 3 من المرسوم التنفيذي رقم 198/99.

- القنصل المختص إقليمياً.¹

- إختصاصاتها:

تختص اللجنة المركزية للسلامة حسب م 1/237 ق بح ج، بالقيام بالموافقة على مخططات بناء السفن أو إعادة تأسيسها والتصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات التجهيز والاتصال اللاسلكي والطعن في المقررات الصادرة عن اللجنة المحلية للتفتيش، وبالتالي فإن هدفها الرئيس يتمثل في مراقبة مدى توفر شروط الأمان في السفينة ومعداتنا ومدى صلاحيتها للقيام بالملاحة البحرية قبل إقلاعها من الميناء تقنيا وإداريا، أي فحص السفينة ذاتها ومعداتنا من أجل تفادي وقوع أي حادث للسفينة في البحر، وفقا لنص المادتين 222 و 223 ق بح ج، وحسبما أقرت به اللجنة المحلية للتفتيش.

بالرجوع لنص الفقرة 2 من م 237 ق بح ج، والتي تنص على: "تكلف من ناحية أخرى بالقيام بتحقيقات إدارية وتقنية على إثر أحداث أو حوادث تقع للسفن في البحر"، وبالتالي إضافة لمراقبة أمن السفينة قبل الإقلاع يمكنها القيام بالتحقيق الإداري والتقني الذي يكون إثر وقوع أي حادث بحري يقع للسفن ومن بينها حادث التصادم البحري، فتقوم هذه اللجنة بجمع وتحديد المعلومات المفيدة لبيان الظروف والأسباب الحقيقية المتسببة في وقوع الحادث، أي أنها تبحث في الجانب التقني للسفينة وتجهيزها ومعرفة هل هذه السفينة كانت سببا في وقوع حادث التصادم أم لا؟ وبالتالي هي لا تهدف بالدرجة الأولى لتحديد الأخطاء والمسؤولية، بقدر ما يكون هدفها بمعنى أدق التحقيق في صحة التفتيشات والمعائنات التي قامت بها اللجنة المحلية للتفتيش ووجود أخطاء فنية أو قصور وأي إهمال مما أدى لوقوع

¹ م 2 من المرسوم التنفيذي رقم 198/99.

الحادث، ويتجلى ذلك من خلال البث في الطعن في المقررات الصادرة عن هذه الأخيرة لتصدر قرارها غيابيا وتقوم بتبليغه إلى السلطة الادارية البحرية وإلى الطاعن في أجل 5 أيام من تاريخ رفع الطعن.¹

وفي حالة توصل اللجنة المركزية للأمن وسلامة السفن إلى عدم توفر الشروط القانونية للسلامة، تقوم السلطة الادارية البحرية باتخاذ جميع الإجراءات الضرورية، لسحب شهادات السلامة ومنع السفينة من الإبحار وحتى تتمكن من الإبحار بدون خطر على المسافرين والطاقم.²

وما يجب الإشارة إليه هو أن التحقيق الذي تقوم به اللجنة المركزية للسلامة، هو أمر اختياري وليس إجباري إذا كانت هناك ضرورة للمساعدة من قبل هذه اللجنة، ويستشف ذلك من خلال عبارة "يمكن" الواردة في الفقرة 3 من م 237 ق بح ج، ذلك لأن اللجنة المحلية للتفتيش هي المكلفة بالقيام بهذه التحقيقات كما ورد في الفقرة 3 من م 241 ق بح ج من خلال عبارة "تكلف".

أما بخصوص الحوادث الواقعة للسفن الأجنبية في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، فإن السلطة البحرية تقوم بإبلاغ دولة التزقيم فور وقوع الحادث بكل المعلومات وملابسات الحادث، والسماح بحضور ممثل أو مجموعة ممثلين عن هذه الدولة للتحقيق.³

(ب) - التحقيق القضائي

لمح المشرع الجزائري وبصفة غير واضحة في م 565 ق بح ج إلى التحقيق القضائي على أنه وبعد فقدان سفينة أو اصطدامها أو جنوحها وبعد كل حادث بحري أو مخالفة، منصوص عليها في أحكام القانون البحري، فإن الربان أو المرشد حسب الحالة ملزم برفع تقرير عن الوقائع إلى المتصرف

¹ المواد 257 إلى 260 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 1/262 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ م 4/237 و م 2/262 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

الأول للشؤون البحرية الذي يمكنه الاتصال به، وعلى هذا الأخير أن يبلغ فوراً وكيل الجمهورية المختص إقليمياً.

هذه المادة في فحواها أشارت لكن بطريقة غير مباشرة إلى التحقيق القضائي، حيث أنه من جهة فإن رفع تقرير إلى المتصرف الأول للشؤون البحرية عن حادث بحري باعتبار هذا المتصرف شخصاً مؤهلاً للبحث والمعاينة طبقاً لأحكام م 557 ق ب ج، وكذلك إبلاغ هذا المتصرف لوكيل الجمهورية من جهة أخرى، فيه إشارة إلى مباشرة إجراءات قضائية يمكن أن يكون فيها التحقيق القضائي وكذلك المتابعات القضائية من بين هذه الإجراءات.¹

1- رفع تقرير الربان أو المرشد إلى المتصرف الإداري الأول للشؤون البحرية

ألزم المشرع الجزائري عند حصول أي حادث بحري الربان أو المرشد حسب الحالة،² تحرير تقرير عن

¹ GHANEM MOHAMED(Y),REZZEG(T),op.cit,82.

المشرع الأمريكي لم يقيم بتقسيم التحقيق البحري إلى تقني أو إداري أو حتى قضائي، بل اكتفى بتسميته "تحقيق بحري"، إلا أنه صنف التحقيقات البحرية على أساس الهيئة التي تقوم بإجرائها إلى فئتين، الفئة الأولى وهي التي يقوم بها حراس السواحل الأمريكية وتشمل كل من التحقيق الابتدائي وتحقيق اللجنة البحرية، ويهدف هذا التحقيق إلى سحب شهادات الأهلية لأداء وظائف على متن السفن أو توقيع غرامات مالية أو عقوبات جزائية عن طريق العدالة.

أما الفئة الثانية فهي التحقيق الممارس من قبل ما يعرف باللجنة الوطنية لسلامة النقل N.T.S.B التي تتكون من خمسة أعضاء يعينون من طرف رئيس الولايات المتحدة الأمريكية بناء على اقتراح من مجلس الشيوخ ويعين من بينهم رئيس ونائب الرئيس، كما تمتاز هذه الهيئة بالاستقلالية، ويجبر التشريع الأمريكي حراس السواحل إخطار N.T.S.B بجميع الحوادث البحرية، ويهدف التحقيق الذي تقوم هيئة N.T.S.B إلى تحديد الأسباب أو الأسباب المحتملة لوقوع الحوادث البحرية لاقتراح التدابير الواجب اتخاذها لتجنب وقوع حوادث مشابهة في المستقبل.

العقيد زيرير يوسف، النقيب سبنتوت، الملازمة سعدود فاطمة، الخدمة الوطنية لحراس السواحل: الجوانب القانونية للحوادث البحرية-

دراسة مقارنة- أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية 2 و 3 ماي 2009، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2015، ص 73.

² قد يقع الحادث أثناء قيادة الربان للسفينة فيكون هو الملزم برفع التقرير، كما يقع الحادث أثناء قيام المرشد البحري بمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول أو الخروج من الميناء، فيكون في هذه الحالة هو الملزم برفع التقرير البحري.

وقائع الحادث والذي أدى لحدوث أضرار للسفينة وحمولتها وللمتواجدين على متنها وذلك في غضون 24 ساعة التي تلي وقوع الحادثة والتوقف الأول للسفينة في الميناء، يبين فيه أسباب وملاسات الحادث واستنتاجاته الشاملة للحادث محل التقرير،¹ ليقدمه إلى السلطة البحرية المختصة للميناء مقابل تسليمه إيصالا بذلك، وتتضمن هذه السلطة حسب ما أحالت إليه م 607 ق بح ج، في القرار المتعلق بتدقيق تقرير البحر والتحقيق في الحوادث المصرح بها،² في:

- الإدارة البحرية المختصة في حالة وقوع الحادث في الجزائر،

- قنصلية الجزائر إذا وقع الحادث في دولة أجنبية، وفي حالة عدم وجود ممثلي القنصلية فالسفينة قائد هنا ملزم باتباع الاجراءات المحلية للدولة الأجنبية.³

يتولى المتصرف الإداري الأول⁴ تمثيل الإدارة البحرية المختصة، فيقوم بإسناد سلطة البث في تقرير البحر إلى مفتش التجارة البحرية الموضوع تحت سلطتها، إذ يقوم قبل البدء بالتحريات ودراسة جميع

¹ محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 126.

² قرار مؤرخ في 1988/5/15 يتعلق بتدقيق تقرير البحر والتحقيق في الحوادث المصرح بها، ج ر عدد 24، الصادرة بتاريخ 1988/6/15. كذلك نص م 604 ق بح ج.

³ المادتين 2 و 3 من القرار الذي يتعلق بتدقيق تقرير البحر والتحقيق في الحوادث المصرح بها، وم 606 ق بح ج.

⁴ يتولى المتصرفون الإداريون في الشؤون البحرية وظائف الإدارة البحرية، بعد أداء اليمين الشرعية أمام الجهات القضائية المختصة الموجودة مكان إقامتهم، ويشتمل السلم الإداري للمتصرفين الإداريين على الرتب الإدارية التالية:

الضباط الأعوان:

- متصرف إداري من الدرجة 3،

- متصرف إداري من الدرجة 2،

- متصرف إداري من الدرجة 1.

الضباط السامون:

- متصرف إداري رئيسي،

- متصرف إداري رئيس من الدرجة 2،

- متصرف إداري رئيس من الدرجة 1.

م 3/557 ق بح ج، والمادتين 2 و 3 من المرسوم الرئاسي رقم 437/96 المؤرخ في 1996/12/1، يتضمن إحداث أسلاك المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري وأعوان حراسي الشواطئ، ج ر عدد 75، الصادرة بتاريخ 1996/12/4.

وقائع الحادث ومدى مطابقة المعلومات الواردة بالتقرير مع سجل السفينة، بالتحقق من مدى قيام قائد السفينة بإعلام المجهز عن كل عيب تتعرض له السفينة أثناء رحلتها البحرية، وذلك خلال أجل 24 ساعة من تاريخ تكليفه بسلطة البث.¹

2- تبليغ وكيل الجمهورية المختص إقليميا

يقوم المتصرف الإداري الأول للشؤون البحرية بعد أن يقوم مفتش التجارة البحرية بالانتهاء من عرض استنتاجاته وتحرياته عليه، وبعد انتهاء مرحلة جمع الاستدلالات كما أسلفنا والقيام بجميع المعاينات والاستماع أو المواجهات التي تساعد في إظهار الحقيقة، بإبلاغ وكيل الجمهورية المختص إقليميا بموجب محضر موقع للحادث المحقق فيه والمعد طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية، لتقوم المحكمة المختصة بتولي النظر في الحادث وهي محكمة ميناء ارتكاب المخالفة أو الميناء الجزائري للوصول، أو ميناء مغادرة السفينة إذا وقعت المخالفة في البحر، وتكون لهذا المحضر الحجية الكاملة أمام القضاء إلى غاية ثبوت العكس.²

من خلال ما تقدم، نجد أن المشرع الجزائري من خلال المادتين 237 و 241 ق بح ج أسند للجنة المركزية للسلامة واللجنة المحلية للتفتيش على التوالي، بفتح تحقيق تقني وإداري إثر وقوع حوادث بحرية للسفن في البحر ومن بينها حادث التصادم، وهي تحقيقات يمكن القول بأنها تشكل مرحلة جمع الاستدلالات التي تسبق التحقيق القضائي ومرحلة تمهيدية للتحقيق في الحادث، إلا أنه لم يتم بتعريف التحقيق التقني أو الإداري أو توضيح الإجراءات الواجب اتخاذها، حتى أن التنظيم الذي تركت له المادتين 236 و 241 من نفس القانون المجال لتحديد الحالات والشروط التي يتم فيها القيام

¹ المواد 2/4،5،8 من القرار الذي يتعلق بتدقيق تقرير البحر والتحقيق في الحوادث المصرح بها.

² المواد 272،270،269،558،566 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

إن قرارات المتصرف الإداري هي قرارات قضائية قابلة للطعن، حيث أنه وبعد تقييم الوقائع يقرر المتصرف الإداري إلى وجه المتابعة في حالة عدم توفر الأدلة التي تدين الفاعل، أما إذا كانت الوقائع تشكل مخالفات تأديبية تستحق عقوبات تأديبية فقط، فيعود للمتصرف الإداري في الشؤون البحرية، إما النطق بهذه العقوبات التأديبية أو رفع الملف إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية لتوقيع العقوبة التأديبية مثل سحب الشهادات البحرية.

العقيد زيزير يوسف، النقيب سبنتوت، الملازمة سعدود فاطمة، الخدمة الوطنية لحراس السواحل، المرجع السابق، ص76.

بالتحقيقات الإدارية والتقنية كما سبق وتطرقتنا لم يقم بهذا الدور إلى يومنا هذا، فصيافة المادتين 237 و 241 جاءت عامة سواء من خلال عبارة "في البحر"، ربما هذا راجع إلى أن المشرع الجزائري لا يعطي أي اهتمام للمياه التي يقع فيها التصادم فالعبرة ليست بمياه وقوع التصادم، فيمكن أن يحدث التصادم في المياه الداخلية أو الأنهار وحتى البحار كما سبق التوصل إليه في الفصل الأول،¹ كما أن أغلب حوادث التصادم الواقعة في الجزائر هي حالات تحدث في الميناء كتصادمها بالرصيف، أو مع القاطرات داخل الميناء،² كذلك نص م 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي تقضي باختصاص دولة العلم للقيام بالتحقيق في حوادث التصادم إذا كانت سفنها طرفا في الكارثة، وذلك في أي مكان يحدث فيه التصادم حتى لو حدث في المياه الداخلية لدولة أجنبية.³

ومن جهة أخرى عموم عبارة "حوادث"، وهو ما يؤدي إلى بنا إلى التساؤل حول: هل أن كل حادث بحري ومن بينها حادث التصادم، يؤدي إلى فتح التحقيقين المذكورين؟⁴ خاصة وأن التحقيقات

¹ لكن من تواجد ممثلين من مصلحة حراس الشواطئ الوطنية من ضمن أعضاء اللجنة المركزية للسلامة، فإنه يمكن القول بأن اختصاص اللجنة يكون على الأملاك الوطنية العمومية البحرية لا سيما المياه الإقليمية ومنطقة الصيد البحري المحتفظ بها وكذلك في أي مجال بحري آخر خاضع لجهة قضائية وطنية بموجب القانون، حسب نص م 2 من المرسوم التنفيذي رقم 164/95 المؤرخ في 14/6/1995، ج ر عدد 33 الصادرة بتاريخ 21/6/1995، يعدل ويتمم الأمر المتعلق بإحداث المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ رقم 12/73 المؤرخ في 3/4/1973، ج ر عدد 28، الصادرة بتاريخ 6/4/1973.

² عن القسم القانوني لمؤسسة ميناء وهران EPO.

³ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 205.

⁴ لم تبني فرنسا التحقيق التقني والإداري في الحوادث البحرية إلا ابتداء من 1981 عندما واجهت كارثة غرق حاملة النفط أموكو كاديس **Amoco Cadix**، حيث أصدرت حينها المرسوم رقم 81-63 المؤرخ في 21 جانفي 1981، فأستت به لجنة التحقيق الإداري والتقني في الحوادث البحرية كما حددت أهداف هذا التحقيق التي تتمثل أساسا في تعزيز الأمن البحري عن طريق تحديد الأسباب الحقيقية لمختلف الحوادث البحرية ومنه إدخال التعديلات الضرورية لتجنب وقوع حوادث مماثلة في المستقبل. العقيد زيزر يوسف، النقيب سبتوت، الملازمة سعدود فاطمة، الخدمة الوطنية لحراس السواحل، المرجع السابق، ص 74.

البحرية تختلف باختلاف الحادث، فالمحقق في التصادم البحري يضع في اعتباره القواعد الدولية لمنع التصادم 1972 وقواعد STCW 1978.¹

هذا الموضوع كان محل نقاش في أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية المنعقد يومي 2 و3 ماي 2009 بجامعة وهران، فالمشرع الجزائري في القانون البحري، لم يخصص نصوصاً صريحة تتناول التحقيق القضائي في التصادم البحري بصفة خاصة والحوادث البحرية بشكل عام ولا حتى الإجراءات المتعلقة بها أو الهيئات القضائية المختصة بذلك، ولم يصدر لحد الآن قانون مستقل وخاص بالتحقيق في الحوادث البحرية، وهو الدرب الذي سارت عليه القوانين العربية،² حيث نجده في م 565 اكتفى بالتلميح فقط كما سبقت الإشارة إليه، حينما نص على أنه بعد وقوع حادث بحري يرفع المتصرف الإداري تبعا لتقرير ربان السفينة أو المرشد تقريرا عن ذلك إلى وكيل الجمهورية الذي بدوره يتولى الإجراءات القضائية اللازمة، إضافة إلى هذا فإن القانون البحري الجزائري أحال في م 566 إلى قانون الإجراءات الجزائية فيما يخص إجراءات التحقيق الابتدائي.³

¹ محمد محسن النجار، المرجع السابق، ص 248.

² من بينها القانون التجارة البحرية الكويتي لسنة 1980 نص فقط على بعض سلطات الربان في المحافظة على النظام العام داخل السفينة وتوقيع بعض العقوبات التأديبية، والقيام بالتحريات اللازمة حالة وقوع جريمة على ظهر السفينة والتي تساعد في إظهار الحقيقة.

كما سارت الإمارات على نفس المنهج في القانون الاتحادي لدولة الإمارات بأن الربان له سلطة اتخاذ إجراءات التحقيق في الحوادث البحرية حالة غياب السلطة المختصة، لكن في حالة وجود السفينة في البحر. لمزيد من التفصيل راجع في ذلك صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 49-53.

³ في التشريع الفرنسي الإجراءات التي تحكم التحقيق القضائي في الحوادث البحرية قد نص عليها بصفة مفصلة المرسوم الصادر في 24 أوت 1963، الذي حل محل القواعد المنصوص عليها في التنظيم الصادر في 1927، هذا المرسوم يخول للمتصرف في الشؤون البحرية (Administrateur des Affaires Maritimes) فتح تحقيق قضائي تلقائياً كلما وقع حادث بحري مع إلزام ربان السفن والمرشدين إبلاغ هذا المتصرف الإداري فوراً عن أي حادث مثل الجنوح أو التصادم.

ونظراً للتعقيدات المتعلقة بالحوادث البحرية فقد نص هذا المرسوم على ضرورة تعيين مفتشين للملاحة والعمل البحري أو ضباط أمن البحرية الفرنسية لتقديم المساعدة التقنية للمتصرف الإداري في الشؤون البحرية أثناء قيامه بالتحقيق القضائي في الحوادث البحرية، ومن أهم الصلاحيات التي خوّلت للمتصرف في الشؤون البحرية لأداء مهامه هي سلطة إصدار أوامر إحضار بدون الرجوع إلى القضاء.

تبقى النقطة الأهم، وهي نقطة الأهداف المرجوة من وراء التحقيق الإداري والتقني وكذلك القضائي الذي لم يتطرق إليه المشرع الجزائري بصفة صريحة وواضحة، إلا ما ورد في نص م 566 ق بح ج على أن هذه الاجراءات تساعد في إظهار الحقيقة، ويبقى الهدف الرئيسي ليس توزيع اللوم والعقاب بقدر ما يكون هدفها هو التوصل لمنع وقوع حوادث مماثلة في المستقبل.¹

II- التحقيق البحري حسب المعمول به في الموانئ الجزائرية

وإن كانت الإجراءات السابقة هي إجراءات التحقيق الواردة في نصوص القانون البحري، إلا أن الواقع العملي له إجراءات أخرى فأغلبية الموانئ الجزائرية تسند مهمة التحقيق في الحادث إلى ضابط الميناء،² ليتولى تحرير معايمة للحادث دون أن يتجاوز حدود الميناء، أما في حالة أن وقع حادث التصادم خارج حدود الميناء فإن مهمة رفع التحقيق من اختصاص حراس الشواطئ، مع امكانية الاستعانة بضابط الميناء إذا استدعت الضرورة ذلك، هذا لأن الحوادث التي تحدث في الجزائر أغلبها حوادث صغيرة لم

=العقيد زريزر يوسف، النقيب سبتوت، الملازمة سعدود فاطمة، الخدمة الوطنية لحراس السواحل، المرجع السابق، ص 75.

وفي مصر يقوم المدير العام لمصلحة الموانئ بتعيين أحد موظفي المصلحة للقيام بالتحقيق في الحادث بمقتضى قرار من وزير الحربية، ويكون هذا التحقيق مكتوبا يثبت فيه المحقق كل ما اتخذ من اجراءات التحقيق، ويعرض المحضر بعد ذلك بعد توقيعه على مدير مصلحة الموانئ المختص اقليميا وفي حال ثبوت التهمة على الشخص المنسوب إليه المخالفة، أحيل إلى الجهات القضائية من اجل محاكمته بواسطة مجلس التأديب. ملك شقلب، المرجع السابق، ص 349.

¹ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 208.

² المرسوم رقم 195/68 المتضمن القانون الأساسي الخاص بضباط الميناء والمؤرخ في 1968/5/30، ج ر عدد 44، الصادرة بتاريخ 1968/5/31، لم يعرف ضابط الميناء مكثفيا بالنص على أهم اختصاصاته في م 1 منه والمتمثلة في مراقبة الموانئ وملحقاتها وبشرطتها وباستغلالها.

لكن من خلال نص م 4 من نفس المرسوم والتي أحوالت للأمر 133/66 والمتعلق بالقانون الأساسي العام للوظيفة العمومية، يمكن تعريف ضابط الميناء على أنه موظف عمومي في الموانئ البحرية، يكلف قائد الميناء بتنسيق نشاطه.

تصل إلى درجة التصادم بين السفن في البحر، إلا التصادم مع حاميات الميناء أو الأرصفة وهي حوادث تقع في حدود الميناء، لهذا فإن لجان السلامة السابق ذكرها لا تنشأ على المستوى العملي.¹

ويتم التحقيق في الحوادث البحرية وفقا للمعمول به في المواثيق الجزائرية، على حسب المعلومات التي تلقيناها أثناء زيارتنا لمؤسسة ميناء الجزائر كالتالي:

(أ) - تحرير محضر إثبات

بعد وقوع أي حادث بحري يتم تحرير محضر إثبات PV من قبل مديرية قيادة الميناء يحرره ضابط الميناء، ليرسل إلى مؤسسة الميناء يتضمن جميع المعاينات والوقائع التي تمت معاينتها والتصريحات من قبل الشرطة والأمن المينائيين، والممثلة حسب نص م 933 ق بح ج في المستخدمون المحلفون التابعون لحراس الشواطئ، أعوان الأمن الوطني وضباط وحراس المواثيق.

(ب) - البيان التقديري والكمي

ترسل نسخة من محضر الإثبات أيضا إلى مديرية الأشغال والتنمية بالضبط مصلحة الأشغال البحرية DTD، لتقوم بدورها بعمل بيان تقديري وكمي للخسائر وتحديد قيمة التعويض، وترسل هذا البيان إلى مؤسسة الميناء، ليتم حل المسألة بين الطرفين (مؤسسة الميناء والسفينة) سلميا دون اللجوء إلى القضاء.

(ج) - اللجوء للقضاء

في حالة عدم امتثال السفينة لما قضت به مصلحة الأشغال البحرية، يتم اللجوء إلى رفع دعوى عن طريق المحضر القضائي لدى القسم التجاري والبحري، وعن طريق محامي متعاقد مع مؤسسة الميناء

¹ حسب ما صرح به السيد: قوماط أمين ضابط ميناء الغزوات، والقسم القانوني والقسم القانوني لمؤسسة ميناء وهران EPO، والقسم القانوني لمؤسسة ميناء الجزائر EPA.

وترفع الدعوى طبقاً للأشكال المعمول بها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وقد يتم في الكثير من الأحيان تعيين خبير بحري من قبل القاضي، وقد يكون هذا الخبير المؤسسة الوطنية للاعتماد والمراقبة التقنية.¹

الفرع الثاني: الحجز التحفظي على السفينة الصادمة

الحجز التحفظي بعد حادث التصادم كثير الوقوع، خاصة إذا تعلق الأمر بالسفن التجارية الأجنبية،² ويخشى المضرور قيام السفينة برحلات بحرية مقبلة، فالسفينة بوصفها من الأشياء الداخلة في دائرة التعامل تعد عنصراً إيجابياً للذمة المالية، (أولاً)، وبالتالي يجوز لأصحاب الدين الناشئ إثر التصادم البحري طلب الحجز التحفظي على السفينة من السلطات المختصة، بمنع هذه السفينة من السفر خشية ارتحاله وقيام المجهز بتفريتها، خاصة وأنها تشكل ضماناً لهم³ (ثانياً).

أولاً: تعريف الحجز التحفظي وشروط توقيعه

لتوقيعه لا بد من شروط تحددها القواعد الواردة في القانون البحري الجزائري وكذا المعاهدات الدولية، مع ضرورة الرجوع لما جاء في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري باعتباره الشريعة العامة.

I- تعريف الحجز التحفظي على السفن

¹ عن القسم القانوني لمؤسسة ميناء الجزائر EPA.

² تحظر اتفاقية 1926 Bruxelles والخاصة بحصانة سفن الدولة، الحجز على السفن الأجنبية العامة، وسبب عدم جواز الحجز عليها هو ما تتمتع به من حصانة أمام قضاء الدول الأجنبية تحول دون مقاضاتها أمام محاكمها، إلا أن هذه الحصانة قاصرة على السفن الأجنبية الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة دون السفن الأجنبية المخصصة لأغراض تجارية والتي لا تتمتع بحصانة خاصة فيجوز توقيع الحجز عليها، كما أنها تخضع لاختصاص القضاء الوطني في مختلف الدول. محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 93.

ولم تتعرض اتفاقية 1952 Bruxelles لموضوع توقيع الحجز التحفظي على السفن المملوكة للدولة، على عكس اتفاقية Genève 1999 بشأن توقيع الحجز التحفظي على السفينة والتي نصت م 3/8 منها على عدم تطبيقها على أي سفينة حربية، أو سفن حربية مساعدة أو سفن أخرى تمتلكها أو تشغيلها الدولة وتستخدمها الدولة مؤقتاً في خدمات عامة غير تجارية.

³ PUTZEYS(J),op cit,p83.

يعد الحجز التحفظي مرحلة أولية يكون هدفها مجرد وضع الأموال المنقولة التي يملكها المدين تحت يد القضاء، لتجميدها ومنع المدين من التصرف فيها تصرفا يضر بالحاجز، ونظرا لأهمية الحجز على السفن فقد أولت له مختلف التشريعات ومنها التشريع الجزائري أهمية كبيرة، كما نظمت أحكام الحجز التحفظي على السفن على المستوى الدولي معاهدتين دوليتين هما: اتفاقية Bruxelles المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز على السفن، واتفاقية Genève والتي صادقت عليهما الجزائر.

(أ) - وفقا للاتفاقيات الدولية

نظرا لما يثيره موضوع الحجز على السفن من منازعات بين الدول، بسبب اختلاف قواعد الحجز التحفظي من دولة إلى أخرى، ونظرا لما يترتب عنه من خسائر مالية كبيرة تلحق بأصحاب السفن المحجوزة، وجد المجتمع الدولي ضرورة تنظيم الحجز التحفظي تنظيما مشتركا، أدى إلى توحيد بعض قواعده بموجب اتفاقية Bruxelles في 10/5/1952¹، والاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن والمعتمدة بـ Genève يوم 12 مارس سنة 1999².

1- اتفاقية Bruxelles 1952 ونطاق تطبيقها

حددت م 1 الفقرة 2 مفهوم الحجز التحفظي الخاضع لأحكامها بأنه: " منع السفينة من التحرك

¹ اهتمت اللجنة البحرية الدولية بنوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، فأعدت مشروع معاهدة للحجز التحفظي على السفن عرض على المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد في بروكسل بين 3 و 10 ماي 1952، وانتهى هذا المؤتمر بالموافقة على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن في 10 ماي 1952. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 56.

وقد انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم رقم 171/64 المؤرخ في 1964/6/8، ج ر عدد 17 الصادرة بتاريخ 1964/7/28. ² المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 474/03 المؤرخ في 2003/12/6، ج ر عدد 77، الصادرة بتاريخ 2003/12/10.

بإذن السلطة القضائية المختصة لأجل ضمان دين بحري و لا يدخل في ذلك حجز سفينة تنفيذاً لسند"¹، كما حددت الاتفاقية في مادتها الثامنة نطاق تطبيقها وحصرته في ما يلي:

- تسري أحكام المعاهدة على السفن التي تحمل علم احدى الدول المتعاقدة، عندما يكون محل الإقامة المعتاد لطالب الحجز أو مركزه الرئيسي في الدولة المذكورة، معنى ذلك أن هذه المعاهدة تسري في الجزائر على السفن الجزائرية فيما يتعلق بتوقيع الحجز التحفظي عليها من شخص ليس له محل إقامة معتاد في الجزائر، فإذا كان طالب الحجز مقيماً بصفة معتادة في الجزائر أو له مركز رئيسي فيها، فإن أحكام القانون البحري الجزائري هي التي تكون واجبة التطبيق دون أحكام المعاهدة، لأن العلاقة القانونية التي يستند إليها طالب الحجز ستكون عناصرها الأساسية إن لم تكن كل عناصرها جزائرية بحتة، ومن ثم لا مجال لإخضاعها لمعاهدة دولية.²

- تسري المعاهدة في كل دولة متعاقدة على السفن الأجنبية سواء كانت هذه السفن تابعة لدولة متعاقدة أو دولة ليست طرفاً في المعاهدة، بحيث يجوز الحجز عليها سواء لدين من الديون المنصوص عليها بالمعاهدة أو لدين آخر منصوص عليه في القانون الداخلي للدولة المتعاقدة.³

- يجوز لكل دولة متعاقدة أن ترفض منح كل أو بعض مزايا هذه المعاهدة لدولة غير متعاقدة أو لأي شخص ليس له يوم الحجز محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في احدى الدول المتعاقدة.

- يعتبر كل شخص حل محل الدائن الأصلي في الدين البحري، له نفس محل الإقامة المعتاد أو المركز

الرئيسي الذي للدائن الأصلي فيما يتعلق بتطبيق هذه المعاهدة.¹

¹ ARNAUD(M),op cit,p81.

² بن عميرة وسيلة، جلال فريدة: الحجز على السفينة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة التكوين المتخصص للقضاة فرع قانون بحري بالمعهد البحري العالي ببوسماعيل، الدفعة الثانية، الدورة التكوينية 2002/2001، ص 3.

³ لأن أي معاهدة لا تلزم الدولة الدولية التي انضمت إليها إلا قبل الدول الأطراف لذات المعاهدة، أما في مواجهة الدول غير الموقعة فيه تمارس سيادتها الطبيعية متمثلة في تطبيق قانونها الذي يكون هنا ليس فقط من التشريع الصادر من سلطتها التشريعية، بل حتى من المعاهدات التي انضمت إليها وجعلتها بذلك جزءاً من نظامها القانوني.

محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 157.

2- اتفاقية Genève 1999²

عرفت م1 فقرة 2 من الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن والمعتمدة بـ Genève يوم 12 مارس سنة 1999 حجز السفن على أنه: "احتجاز لسفينة أو تقييد تنقلها لتدبير تحفظي بموجب أمر من محكمة لتأمين إدعاء بحري، لكنه لا يتضمن احتجاز سفينة تنفيذاً أو تلبية لحكم أو قرار تحكيمي أو سند آخر واجب التنفيذ".

من الملاحظ أن مفهوم الحجز التحفظي على السفن، بقي واضحاً من خلال هذه الاتفاقية، مع تأكيد عدم امكانية الحجز على السفينة تنفيذاً لحكم، كما يلاحظ إضافة عبارة "أو أي سند تنفيذي آخر" وذلك بغية الإشارة للقرارات التحكيمية.

(ب) - وفقاً للقانون البحري الجزائري

الحجز التحفظي قانوناً هو إجراء قضائي مؤقت ينحصر أثره في وضع أموال المدين بإذن منالقاضي تحت يد القضاء حتى لا يتمكن المدين من التصرف فيها تصرفاً يضر بالدائنين، بإيقافها أو تقييد إجبارها، فلا يعدو أن يكون إجراءً وقتياً فقط.¹

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص173.

² قررت اللجنة البحرية الدولية CMI خلال مؤتمرها المنعقد بـ لشبونة العاصمة البرتغالية سنة 1985، لمراجعة أحكام اتفاقية 1952 Bruxelles ووضع مشروع لاتفاقية جديدة تنظم وتوحد قواعد الحجز التحفظي على السفن. وبتاريخ 1997/12/18 وبموجب القرار رقم 182/52 عبرت الجمعية العامة لهيئة الأمم المتحدة عن رغبتها في عقد مؤتمر دبلوماسي يكفل بدراسة وتبني اتفاقية جديدة حول الحجز التحفظي للسفن، وانعقد هذا المؤتمر في Genève من تاريخ 1 مارس إلى غاية 12 مارس 1999، وقد حضر هذا المؤتمر ممثلي دول عديدة كان من بينها ممثل الجزائر، وعدة هيئات حكومية أخرى وغير حكومية.

بشارة نصيرة: نعم أم لا لإنضمام الجزائر إلى اتفاقية الدولية المؤرخة في 12 مارس 1999 بجنيف المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، مذكرة نهاية التبرص لنيل شهادة التكوين المتخصص في القانون البحري، المعهد العالي للبحرية ببوسماعيل، السنة الدراسية 2001/2000، ص3.

عرفه المشرع الجزائري في م 646 من ق إ م إ²، بأنه وضع أموال المدين المنقولة المادية والعقارية تحت يد القضاء ومنعه من التصرف فيها،³ فالحجز التحفظي إجراء قضائي مؤقت أثره المباشر هو الحفاظ على مال أو حق المدين بوضعه تحت يد القضاء، وتحقيقا لمصلحة الدائن حتى لا يقوم المدين بتهرب أمواله أو أي تصرف من شأنه تهديد الضمان العام للدائن.⁴

فيما خصص للحجز التحفظي على السفينة المواد من 150 إلى 150 ق بح ج، ولقد استقى أهم أحكام هذه المواد من معاهدة بروكسل الخاصة بالحجز، مع إجراء بعض التعديلات اللازمة في المضمون والصياغة في الحدود التي يتطلبها الحجز التحفظي ويتلاءم معها التشريع الوطني، والذي جاء بالتزامن مع انضمام الجزائر لاتفاقية جنيف في 2003/12/6 بتعديل القانون البحري سنة 2010، وذلك بموجب القانون 04/10 حيث تبنى أحكامها بموجب هذا التعديل.⁵

فذهبت م 150 ق بح ج إلى تعريف الحجز التحفظي على السفن بأنه: "يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمنا لدين بحري"، ووفقا لهذه المادة فهو إيقاف السفينة لضمان دين بحري، فالسفينة هي ضمان عام للدائن

¹ مجير محمد: الحجز على السفن، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية 2 و3 ماي 2009، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2015، ص141.

هشام فضلي: التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2012، ص3.

² قانون رقم 09/08 المؤرخ في 2008/2/25، يتضمن قانون الاجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 24، الصادرة بتاريخ 2008/3/24.

³ المشرع اعتبر أن اتخاذ إجراءات الحجز التحفظي ترد على المنقولات المادية و العقارية ويعد ذلك تراجعاً عن الموقف الذي اتخذته في إطار الأمر رقم 154/66 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والذي جعل محل الحجز التحفظي أموال المدين المنقولة دون العقارية وفقاً للمادة 345 مبتعداً عن الرأي القائل أن الحجز التحفظي لا يجوز إلا في المنقول دون العقار بدعوى أن العقار لا يتصور تحريبه ونقله، وبالتالي لا حاجة إلى ضبطه وهي حجة ينتقدها الفقه إذ استحالة التصرف المادي في العقار أو صعوبته الشديدة لا تنفي إمكانية التصرف فيه تصرف قانوني يترتب عليه إخراجه من الضمان العام.

⁴ عمار بومرازق: المبسط في طرق التنفيذ، مطبعة الشهاب، الجزائر، ص52.

⁵ العربي شحط عبد القادر: إجراءات الحجز على السفن في التشريع الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، ع الثاني، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2015، ص186.

والحجز التحفظي على السفينة مجرد صورة عاجلة من صور الحماية القضائية للتحفظ على أموال المدين، إذا كان لدى الدائن خوف حقيقي في أن يفقد ضمان حقه، أو إذا كان هناك استعجال وخطر يهددان ضمانه، ويلجأ إلى هذا النوع من الحجز الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي،¹ وهو بهذا المفهوم مرحلة أولية يكون هدفها مجرد وضع الأموال المنقولة التي يملكها المدين تحت يد القضاء، لتجميدها ولتجنب المدين من التصرف فيها تصرفاً يضر بالحاجز.

مما يبدو أن أهمية توقيع الحجز التحفظي على السفن، تبدو أساساً بالنسبة لدائنين الذين لا يملكون سندا من توقيع الحجز التنفيذي مباشرة لاستيفاء حقوقهم وتتضاعف بالنسبة للسفن الأجنبية خاصة في حالات التصادم البحري، كما تظهر بوضوح الأهمية العملية للحجز التحفظي على السفينة، في كون السفينة الأداة الرئيسية للملاحة وذلك بالنسبة لطرف المدين والذي يتمثل في المجهز حيث تمثل السفينة نطاق ثروته البحرية، والتي يخشى فيها المضرور أو صاحب الدين من هروب السفينة مرتكبة التصادم قبل استيفاء التعويضات المستحقة عليها إلى السفينة ضحية التصادم، لهذا يلجأ ملاك السفينة المضرورة وغيرهم من الدائنين للإسراع بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة مرتكبة التصادم بغية تكبيرها وعدم تمكينها من الفرار من الميناء قبل الوفاء بالالتزامات القانونية الناجمة عن هذا التصادم.²

II- شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة

لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة، لابد من توافر شرطين:

- أن يكون الدين المطالب بتوقيع الحجز من أجله ديناً بحرياً،
- أن تكون السفينة الصادمة قابلة للحجز.

¹ محمود شحات، المرجع السابق، ص 103.

² محمد عبد الفتاح ترك: الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 10.

(أ) - أن يكون الدين المطالب توقيع الحجز من أجله ديناً بحرياً

لا يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة المخطئة في التصادم البحري وفقاً للاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري إلا لدين بحري (Créance maritime)¹، والمقصود بالدين البحري هو إدعاء حق أو دين مصدره أحد الأسباب من 22 سبب الواردة بنص م 151 ق بح ج، بعدما كان قبل التعديل يحصره في ثلاث حالات معدودة يدور موضوعها حول أداة الملاحة وهي السفينة والنشاطات الخاصة بها.

من الواضح أن المشرع الجزائري لم يقيم بتعريف الدين البحري مكتفياً بتعداد أسباب نشوئه، وهي نفس أسباب نشوء الدين البحري وفقاً لمعاهدة بروكسل في م 1 فقرة 1 والمتمثلة في 16 سبباً²، وما جاءت به اتفاقية Genève من توسيع لنطاق الديون البحرية لتصبح 22 حالة، وقد استعمل واضعوها مصطلح "المطالبة البحرية" بدلا من الدين البحري، وقد قام المشرع الجزائري على إثر ذلك بتوسيع الدين البحري أخذاً بذلك كل ما له علاقة بالملاحة البحرية واستغلال السفينة، والملاحظ أن الدين البحري لا يستمد طبيعته البحرية إلا من خلال سببه لا من خلال طرفيه، أو محله³.

كما أن المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ENTMV رأت أن هذه الاتفاقية، قد أثرت قائمة الديون البحرية بإضافة ديون جديدة ونفس الهدف سعى إليه القانون البحري الجزائري، على غرار الشركة الوطنية للنقل البحري CNAN والتي رأت هذا التوسيع جاء في غير مصلحة الأسطول الجزائري

¹ وهو ما أكدته م 2/1 من معاهدة بروكسل، م 2/1 من اتفاقية جنيف.

FRAIKECH(A): **La saisie du navire**, revue marocaine de droit et d'économie du développement, N°38, 1997, p 2.

² ويمكن توزيع الديون المحصورة في اتفاقية بروكسل إلى ثلاثة أقسام:

القسم الأول: ويشمل الديون المتولدة من الأعمال القانونية المرتبطة باستغلال السفينة.

القسم الثاني: الديون التي يرجع مصدرها إلى حق الملكية والحقوق العينية الأخرى.

القسم الثالث: ويشمل الأسباب التي يرتد مصدرها إلى الحقوق الشخصية ذات الطبيعة العقدية.

هشام فضلي، المرجع السابق، ص 43، 42. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 58.

³ طلعت دويدار: **النظرية العامة للتنفيذ القضائي**، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 298.

لأنه من السهل جدا حجز أي سفينة تجارية جزائرية في الموانئ الأجنبية على أساس أن كل السفن تابعة لملكية الدولة الجزائرية.¹

ويشمل الدين البحري بمفهوم م 151 ق بح ج الذي يمكن أن يرتب عليه حجز السفينة، عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية:

- الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة،
- الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء ويتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة،
- عمليات الإنقاذ المتصلة أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك عند الاقتضاء، التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضرار محققا بالبيئة،
- الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالوسط أو بالشريط الساحلي أو بالمصالح المتصلة بهما، والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر، والتعويض عن هذا الضرر، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، والخسارة التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر، والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره في هذه الفقرة الفرعية (د).
- التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلى عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها وإعالة طاقمها،
- أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة وسواء ورد في مشاركة إيجار أو غيرها،
- أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها،

¹ بشارة نصيرة، المرجع السابق، ص 22، 21.

- الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع (بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السفينة، أو الذي يتصل بهذه البضائع،
- العوارية العامة،
- القطر،
- الإرشاد،
- البضائع، أو المواد أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات (بما في ذلك الحاويات) التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أدت للسفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها، أو المحافظة عليها، أو صيانتها،
- تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة،
- رسوم وأعباء الموانئ والقنوات والأحواض والمرافئ وغيرها من المجاري المائية،
- الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة، وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات الضمان الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم،
- المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها،
- أقساط التأمين، بما في ذلك اشتراكات التأمين التعاضدي، الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،
- أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،
- أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها،
- أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها،
- رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة،
- أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة.

وما تجب الإشارة إليه هو أن هذه الحالات هي واردة على سبيل الحصر لا المثال، فلا يجوز توقيع الحجز إلا لسبب أحد هذه الديون، لكن ما يؤخذ على المشرع الجزائري لم يشترط لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة سوى أن يكون الدين بحريا متجاهلا الشروط الموضوعية اللازمة في الدين أو الحق المطلوب الحجز التحفظي لضمانه، كأن يكون محقق الوجود أو حال الأداء فهل هذا يعني جواز توقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة حتى لو كان الدين متنازع فيه أو مقترن بأجل؟¹

(ب) - أن تكون السفينة قابلة للحجز

لم تبين اتفاقية 1999 Genève و 1952 Bruxelles المقصود بالمنشأة القائمة التي يمكن أن تكون محلا للحجز، كما أن المشرع الجزائري لم يعمل على تحديد السفن القابلة للحجز يكفي أن تكون مملوكة للمدين، مما يعني تطبيق أحكام القانون البحري الجزائري متى توافر وصف السفينة بالمعنى الذي حددته م 13 ق بح ج وملحقاتها، جاز الحجز عليها تحفظيا.²

¹ يرى بعض الفقهاء أنه يكفي أن يكون الدين بحريا لإمكانية توقيع الحجز التحفظي على السفينة بمقتضاه، فلا يشترط أن يكون محقق الوجود، لأن هذا الشرط من شأنه أن يجعل توقيع الحجز التحفظي مستحيلا في كثير من الحالات كما في حالة التصادم بسبب خطأ السفينة الأجنبية، كما لا يشترط أن يكون معين المقدار أو حال الأداء، فلكل من يدعي حقا ظاهر الجدية أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة قبل أن يفلت ضمانه من يده.

مدحت حافظ إبراهيم: الحقوق العينية التبعية والحجز على السفن طبقا لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الأول، مصر، 1996، ص 48.

إلا أنه وإن كان المشرع البحري قد استلزم للأمر بالحجز التحفظي على السفينة وجود دين بحري فقط، فإنه سيرجع للقواعد العامة في ق إ م إ وهذا يستلزم منه أن يراعي توافر صفتي الوجود وحال الأداء قبل أن يصدره.

² تخرج لاعتبارات خاصة تتعلق بالمصلحة العامة والنظام العام أنواع معينة من السفن من الضمان العام لدائني مالكيها، ورغم عدم نص المشرع الجزائري صراحة في القانون البحري على استبعاد فئة معينة من السفن وحظر الحجز عليها، إلا أنه وفقا للقواعد العامة وما سبق ذكره في الفصل الأول من هذا الباب حول السفن التي تخضع لأحكام التصادم البحري بصفة خاصة والقانون البحري بشكل عام، يمكن تقسيم السفن التي لا يجوز الحجز عليها إلى ما يلي:

- السفن الحربية.

=- والسفن المخصصة لخدمة عامة.

وبما أننا بصدد دراسة الحجز التحفظي على السفينة فلا بد من معرفة موقعها بين تقسيم الأموال، حتى نعرف أحكام الحجز التي تسري عليها، ولاشك أن السفينة تعتبر مالا فهي ليست من الأشياء الخارجة عن التعامل بطبيعتها، وإذا ما قنا أنها مال فالمعروف أن الأموال تنقسم إلى أموال منقولة وأموال عقارية فأين موقع السفينة منهما؟ وضمن أي خانة من الأموال يصنفها المشرع الجزائري؟

1- الوضع القانوني للسفينة

نستخلص بمفهوم المخالفة من نص م 683 ق م ج والتي عرفت العقار،¹ أن السفينة هي مال منقول أعدت بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر فهي تجوب البحار، وهي غير ثابتة وغير مستقرة تنتقل من مكان لآخر دون تلف، والقول بذلك يعني خضوعها لأحكام القانون المدني الخاصة بالمنقول، لأنها مشمولة بالعبارة الأخيرة من النص (كل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول)، فهي تنتقل من مكان لآخر وليس لها حيز تستقر وتثبت فيه دون تلف.

أكثر من ذلك فهي وجدت من أجل أن تنتقل، وهذا ما تؤكد م 56 ق بح ج فهي تنص على أنه " تعد السفينة والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة"، وهو تصنيف أغلب التشريعات التي تكاد تجمع على أن السفينة بطبيعتها هي مال منقول خاصة وأنها تتوفر على أبرز خاصية في المنقول، ألا وهي الحركية.

هذا وبالإضافة إلى الاتفاقيات الثنائية التي أبرمت بين الجزائر ومجموعة من الدول، فإن السفن التابعة لهذه الدول لا يجوز حجزها، ومن بين هذه الدول على سبيل المثال:

- بلغاريا بموجب الأمر رقم 58/69 المؤرخ في 1969/7/28، ج ر عدد 66، الصادرة بتاريخ 1969/8/5.
 - غينيا بموجب المرسوم الرئاسي رقم 220/72 المؤرخ في 1972/10/18، ج ر عدد 92، الصادرة بتاريخ 1972/11/17.
 - المملكة الأردنية الهاشمية بموجب المرسوم الرئاسي 426/2000 المؤرخ في 2000/12/17، ج ر عدد 79، الصادرة بتاريخ 2000/12/23.
 - ألمانيا بموجب المرسوم الرئاسي رقم 446/2000 المؤرخ في 2000/12/23، ج ر عدد 1، الصادرة بتاريخ 2001/1/3.
- ¹ كل شيء مستقر بحيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله منه دون تلف فهو عقار، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول... م 683 من الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.

إلا أن هذا التكييف انتقد كون أن السفينة وإن كانت مال منقول إلا أنها لا تخضع لأهم قاعدة وهي (الحيازة في المنقول سند الملكية)¹، فملكية السفينة لا تكتسب بالحيازة وحيازتها لا تعني ملكيتها، لأن حجمها كمنشأة أكبر مما يمكن أن تتم ملكيتها عن طريق الحيازة. ضف إلى ذلك أن بيعها لا يتم إلا بعقد رسمي واجب القيد في سجل السفينة الممسوك من طرف مصلحة التسجيل البحري، ومرد ذلك أنها من المنقولات التي لها أهمية كبيرة في التجارة والاقتصاد الوطني وذات قيمة مالية معتبرة.²

من جهة أخرى في نظر بعض الفقهاء السفينة هي مال عقار، لدرجة أن أطلق عليها (عقارات البحر)، وهذا ما تستشفه من المشرع الجزائري في نص م 56 ق ج على أنها مثل العقار يجوز رهنها رسميا وهذا ما يشبه الرهن الرسمي على العقار، فحق الامتياز الوارد على السفينة في التقنين البحري يتيح لصاحبه سلطة تتبع السفينة في أي يد كانت، وهذا الحق لا يترتب إلا لصاحب الحق على العقار.³

هذا وأن إنشاء أو نقل أو انقضاء الحق على السفينة وغيره من الحقوق العينية يستوجب إفراغه في محرر رسمي كما تقضي بذلك المادة 44 ق ج، إلا أنه لا يصح القول بذلك كون أن السفينة غير مستقرة بمكان ثابت فالعقار لا يمكن نقله، فهو ثابت في محله، وإن كان من خلال مما سبق يتضح أن السفينة تشبه العقار، إلا أن ذلك لا يعني أنها أصبحت في طبيعتها عقارا حيث أن خضوعها لبعض من أحكام العقار له ما يبرره من اعتبارات اقتصادية وسياسية.⁴

¹ بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 48.

² إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 27.

³ بوكعبان العربي: القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، وهران، 2010، ص 51.

⁴ محمد محمد هلالية: الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ب س ن، ص 44.

كما أن هناك بعض التشريعات ترى أن السفينة لا تندرج تحت مسمى واحد من القسمين المذكورين، وأن للسفينة طبيعة خاصة تختلف تماما عن العقار والمنقول، وهذه التشريعات هي: النرويج، السويد، ألمانيا. مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 16.

كما ذهب البعض الآخر إلى تشبيه السفينة بالأشخاص،¹ بل ذهبوا إلى أكثر من ذلك في إضفاء الشخصية المعنوية على السفينة،² وذلك لأن تنفرد بحالة مدنية شبيهة بالأفراد لتمتعها ببعض الصفات كالاسم والموطن والجنسية كما هو بنص م 14 ق بح ج، لها ذاتيتها الخاصة وصفاتها المميزة،³ وقد برروا رأيهم بالقول أن السفينة تولد بالبناء كما تولد الشركة بعقد الإنشاء ولها اسم وموطن وجنسية وتموت موتا طبيعيا إذا صارت حطاما أو موتا حكما مع احتساب المدة القانونية المحددة.⁴

إلا أن المشرع الجزائري عند تحديده للأشخاص الاعتبارية في القانون المدني لم يذكر السفينة، كما لا يوجد أي دليل في القانون البحري بأن المشرع أضفى عليها الشخصية القانونية، بل العكس م 56 ق بح ج تعتبرها مال منقول.

غير أنه، وإن كان يمكن إدراج السفينة ضمن طائفة الأموال المنقولة إلا أنها ليست كأبي منقول عادي إذ تعامل معاملة العقار، مثل إلزامية تسجيل السفن إذ نصت م 34 ق بح ج على ضرورة قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية المختصة، فهي إلى حد ما وسيط بين العقار والمنقول،⁵ كما لا يمكن أيضا أن نتجاهل ما بينها وبين الأشخاص من تشابه، إلا أن تمتعها ببعض الصفات التي يتمتع بها الأشخاص، كالاسم والموطن والجنسية لا يجعلها تتمتع بشخصية معنوية إنما هو أمر تقتضيه ضرورات عملية ليس إلا.

لذلك كله يرى البعض أن السفينة إذن هي أداة للملاحة البحرية ذات طبيعة خاصة، تخضع لنظام قانوني خاص يتلاءم وطبيعة الأخطار البحرية التي تواجهها السفينة أثناء قيامها بالملاحة البحرية، فلا هي ضمن خانة المنقولات ولا خانة الأموال العقارية، بل تنفرد بطبيعة قانونية خاصة بها يجب

¹ LAURENT (L),MICHEL(V),op cit, p18. DELEBECQUE (PH),op.cit,P.81.

² لطيف جبر كوماني: القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998، ص33.

³ بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص26.

⁴ HESSE(P.J),BEURIER(J.P),CHAUMETTE(P),TASSEL(Y),MESNARD(A.H),REZENTHEL (R),op cit,p249.

⁵ بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص50.

تنظيمها والمحافظة عليها، وذلك لا يتأتى إلا بإخضاعها لوضع قانوني دقيق وخاص وهذا عن طريق وضعها تحت إجراءات قانونية دقيقة كإجراءات حجزها، أو نقل ملكيتها، أو رهنها أو الامتيازات البحرية التي تقع عليها.¹

ونحن نميل إلى تصنيف المشرع الجزائري على أنها مال منقول، خاصة وأنها أعدت للتنقل والقيام بالملاحة البحرية، تستوحي بعض الأحكام من العقار عند بيعها ورهنها فهي بمثابة الأرض التي أقيمت وأنشأت عليها حقوق عينية دون أن يغير ذلك من طبيعتها المنقولة، لها اسم وموطن وجنسية مثلها مثل الأشخاص، إلا أنها تبقى عاجزة عن ممارسة هذه الحقوق بنفسها.

2- السفن التي يجوز الحجز عليها

إن كان الأصل العام هو ملكية المدين للسفينة المحجوزة شخصيا، إلا أن هناك حالات أخرى يمكن الحجز فيها على السفينة.

- السفن التي تعود ملكيتها للمدين شخصيا

يجوز لكل من يتمسك صاحب حق أو دين (le créancier) من الديون البحرية الوارد ذكرها في م 151 ق بح ج، أن يحجز السفينة الصادمة التي يتعلق بها الدين البحري أو أي سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشوء الدين، وهذا من أجل الضغط عليه لتسديد ديونه وللدائن الخيار إما أن يحجز على السفينة محل الدين وهو الأصل، أو يحجز على أي سفينة أخرى مملوكة للمدين وقت نشأة الدين أي سفينة شقيقة Sister-ship، وأساس ذلك أن السفن المملوكة للمدين وقت نشوء الدين ضامنة للوفاء بديونه،² حتى وإن كانت السفينة غير تلك التي نشأ الدين بسببها، فيجوز حجز السفينة الصادمة

¹ محمد محمد هلالية، المرجع السابق، ص 44.

² ما يعرف بالسفن الظاهرة Les navires apparentés فيقوم الدائن بالحجز على أية سفينة تابعة للشخص الذي كان وقت نشوء الدين البحري، مالكا للسفينة التي تعلق بها الدين.

عباسة بوزيد، زور نصيرة: الحجز التحفظي في المواد البحرية، المعهد العالي البحري ببيوسماعيل، دفعة 2001/2000، ص 21.

التي تم بيعها بعد نشوء الدين البحري، فما يهم ليس ملكية السفينة وقت الحجز وإنما وقت نشوء الدين البحري، لكن لا يمكنه الجمع بين الاثنين.¹

والمشرع الجزائري لم يشذ عن قاعدة أن جميع أموال المدين ضامنة لوفاء ديونه، فجعل كل سفن المدين المملوكة له وقت نشوء الدين ضامنة للوفاء بديونه البحرية بشرط أن تتعلق بهم هذه الديون، إلا أنه خرج عن القاعدة العامة عندما اشترط إمكانية الحجز على السفن الأخرى المملوكة للمدين بشرط أن تكون هذه السفن مملوكة له وقت نشوء الدين ولو كانت على أهبة السفر،² بمعنى أن السفن التي يمتلكها بعد نشوء الدين فلا تخصص للوفاء.³

- السفن المؤجرة

يجوز إيقاع الحجز على السفينة الصادمة حتى عندما لا يكون المدين مالكا لها، بشرط أن تكون

¹ وهو ما نصت عليه م 3/3 من اتفاقية 1952 Bruxelles بعدم توقيع عدة حجوزات من نفس الدائن لاستيفاء دين واحد أو يطلب كفالة أكثر من مرة لنفس الحجز، وهو أمر قد يجزئه الدائن طمعا لحث المدين على الوفاء.

NAVARRÉ-LAROCHE(C): **La saisie conservatoire des navires**, thèse, Bordeaux, 1999, p73.

إلا أن اتفاقية 1999 Genève أجازت في م 2/5 حق تكرار الحجز أو الحجز المتعدد في الحالات التالية:

- إذا كان مقدار الضمان الذي سبق استلامه غير كافي ولكن بشرط ان لا يتجاوز قيمة السفينة،
- إذا كان الشخص الذي قدم الضمان غير قادر على الوفاء بالمبلغ جزئيا أو كليا،
- إذا رفع الحجز على السفينة أو أفرج عن الضمان المقدم بناء على طلب المدعي أو موافقته على أساس أسباب معقولة أو لم يتمكن المدعي من رفع الحجز.

هشام فضلي، المرجع السابق، ص 62.

مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 60.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فلم ينص على تعداد الحجوز لاستيفاء نفس الدين.

² م 154 ق ب ج، م 3 من اتفاقية 1952 Bruxelles.

³ حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 66.

لكن وإن كان المشرع الجزائري قد أجاز لنفس الدائن الحجز على أي سفينة يملكها المدين وقت نشأة الدين من أجل استيفاء دينه، إلا أنه لا يجوز له أن يسيء استعمال حقه في توقيع الحجز ويقوم بتوقيع الحجز على نفس السفينة أو يطلب ضمان عنها لأكثر من مرة واحدة، وهو ما يعرف بتعدد الحجوز لاستيفاء نفس الدين.

السفينة مؤجرة وأن يكون هو المسئول عن إدارتها الملاحية،¹ فالمستأجر يكون ضامنا لوحده دينا بحريا خاصا بهذه السفينة، وبالتالي جاز لدائن هذا المستأجر توقيع الحجز على هذه السفينة رغم أنها غير مملوكة للمدين،² ولكن يمتنع على الدائن الحجز على أية سفينة أخرى مملوكة للمالك المؤجر بموجب هذا الدين، ويطبق هذا على جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزما بدين بحري كالربان.³

لكن السؤال الذي يطرح هو حول جواز حجز السفينة الصادمة من أجل دين للمستأجر بعد انتهاء عقد الإيجار؟

جاءت م 155 ق بح ج عامة ولم تحدد ما إذا كان الحجز من أجل دين المستأجر يكون أثناء سريان عقد الإيجار أو بعده، وعليه إذا تم الحجز أثناء سريان عقد الإيجار فإن ذلك لا يؤثر على المالك المؤجر وإنما يمس المجهز المستأجر وذلك بحرمانه من استغلال السفينة وتوقيفها طيلة مدة الحجز، أما إذا تم الحجز بعد انقضاء عقد الإيجار فإن المتضرر الوحيد من هذا الحجز هو المالك المؤجر، إذ يمنع من استغلال سفينته أثناء مدة الحجز من أجل دين ليس له أية علاقة به.

وهو ما أخذت به المحاكم الفرنسية بعدم جواز حجز السفينة بعد انتهاء مدة الإيجار، ذلك أن حجز السفينة لدين نشأ في ذمة مستأجرها يكون مرتبطا ليس فقط بالسفينة التي تعلق بها الدين وإنما أيضا بشخص المدين، وبالتالي لا يمتد إلى الأحوال التي يتم فيها تسليم السفينة لمالكها.⁴

¹ يرى الأستاذ Emmanuel du pontavice في كتابه السفن أن المقصود بالسفن المؤجرة، هو إيجار السفينة لمدة معينة وعلى الأخص استئجار السفينة بملكها، لأن الإدارة الملاحية لا تكون للمستأجر إلا في هذه الحالة، ومن ثم إذا كانت السفينة مؤجرة لمدة معينة مع احتفاظ المؤجر بالإدارة الملاحية فإنه لا يمكن حجزها.

KAREN(R): **Saisie conservatoire d'un navire affrète pour dette de l'affréteur**, université de paris, 1991/1992,p27.

² VIALARD (A):**La Saisie conservatoire du navire pour dette de l'affréteur a temps**, DMF, 1985,p597.

³ م 155 ق بح ج، م 4/3 من اتفاقية Bruxelles 1952.

⁴ بن عميرة وسيلة،جلاد فريد، المرجع السابق،ص 9. هشام فضلي،المرجع السابق،ص76.

- السفن المتأهبة للسفر¹

لا يجوز حجز السفن المتأهبة للسفر كأصل عام، والحكمة من حظر الحجز على السفن المستعدة للسفر هو حماية المصلحة العامة للتجارة، وما يقتضيه نجاح الرحلة البحرية من التضحية بمصلحة الحاجز، لأن توقيع الحجز على السفن المتأهبة للسفر فيه تعطيل للمصالح وعلى الأخص الرحلة التي استعدت السفينة للقيام بها مما يحول دون تحقيق الهدف من الرسالة البحرية، وهي مصالح على جانب كبير من الأهمية الاقتصادية لارتباطها بمصالح الشاحنين أصحاب البضائع والمرسل إليهم، والمسافرين،² ومن التشريعات من يرى التأهب للسفر ظرفاً مانعاً من الحجز التحفظي على السفينة، المشرع المصري في نص م 29 من قانون التجارة البحرية المصري، إلا إذا كان من أجل ديون مقترضة للسفر المتأهبة له، أيضاً المشرع السعودي في م 178 من نظام المحكمة التجارية السعودي.³

ومع ذلك المشرع الجزائري ساير في م 154 ق بح ج أحكام معاهدة بروكسل 1952 بجواز الحجز على السفن التي على وشك الإبحار، باستثناء اتفاقية 1999 Genève التي جاءت خالية من أي نص يميز الحجز على السفينة إذا كانت متأهبة للسفر،⁴ غير أنه لا يجوز بأي حال من الأحوال

¹ وتعتبر السفينة متأهبة للسفر، منذ اللحظة التي يحصل فيها الریان على الأوراق اللازمة للسفر من قبل سلطات الميناء قبل بدء الرحلة، على أن لا يسعى الریان للحصول عليها إلا والسفينة على وشك الإقلاع، لهذا فإن حصول الریان عليها لا يعد سبباً لعدم إمكانية توقيع الحجز عليها إذا لم يتطابق مع الحالة الفعلية للسفينة، فالعبرة بحالة التأهب ذاتها.

علي حسن يونس: أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، مصر، 1977، ص 161.

² مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق: التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، ط 1، الاسكندرية مصر، 2012، ص 61.

³ بهجت عبد الله فايد: الحجز التحفظي على السفن - دراسة مقارنة - مجلة القانون والإقتصاد للبحوث القانونية والإقتصادية، ع 58، مطبعة جامعة القاهرة، 1991، ص 19، 20.

⁴ أملت اتفاقية 1999 Genève بكل أحكام اتفاقية 1952 Bruxelles باستثناء حذف جواز حجز السفن المتأهبة للسفر والتي كانت المعاهدة تستنبطه من م 215 من القانون التجاري الفرنسي الملغاة حالياً، إلا إذا كان سبب الحجز متعلق بالرحلة ذاتها التي توشك السفينة ان تبدأ فيها، ويرجع السبب في منع حجز السفينة المستعدة للإبحار، إلى أن ذلك قد يسبب للسفينة نفسها أضراراً أو للسفن المتواجدة بالقرب منها.

مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 61.

توقيع الحجز على السفينة أثناء إبحارها، ولا اثناء توقفها لسبب ما مادام لم تنهي رحلتها، بل يجب الانتظار إلى أن ينتهي من رحلتها البحرية.¹

- حجز السفينة في يد الغير

من مميزات الحجز التحفظي على السفينة، هو جواز توقيعه على سفينة حتى وإن مالكتها ليس المدين المحجوز عليه، فيجوز تتبع السفينة في أي يد مالكتها الجديد إذا انتقلت إليه مثقلة برهن رسمي، أو تعلق بها أحد الديون الممتازة الواردة بنص م 73 ق بح ج، وحسب الشروط التالية:

- أن ينشأ الدين الممتاز أو الرهن الرسمي، قد نشأ قبل انتقال ملكيتها للغير تم تسجيله في سجل السفينة.

- أن لا يكون البيع القضائي سببا لانتقال الملكية إلى الغير.

- إن حق الحجز والتتبع للديون الممتازة، يجب أن يمارس خلال 3 أشهر من تاريخ عقد نقل الملكية إذا تم البيع اختياريا، كما ورد بنص م 87 ق بح ج.

3- السفن التي لا يجوز الحجز عليها

قد يمنع الحجز التحفظي لبعض الأسباب وذلك بسبب صفة مالكتها، كما لو كانت مملوكة لأشخاص القانون العام، والسفن المملوكة للدولة يمكن أن تخصص للمصلحة العامة، أو بسبب نوع استغلالها كما لو كانت سفينة حربية أو مخصصة لخدمة عامة،² مما يثير التساؤل عما إذا كانت هذه السفن تخضع هي الأخرى للحجز؟

الجواب على هذا السؤال يرجع إلى خلاف فقهي منذ القديم فيما يخص أموال الدولة، حيث أن هناك من يقول بعدم جواز الحجز على السفن المملوكة للدولة استنادا إلى اقتدار الدولة ويسرها، ولكن

¹ محمود سمير الشقاوي، المرجع السابق، ص 171.

² بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 28.

يجوز حجز هذه السفن لأنها تباشر نفس النشاط الذي تباشره السفن المملوكة للأفراد أو الشركات الخاصة، ومن تم تخضع لنفس القواعد.¹

وعلى مستوى الاتفاقيات الدولية، وبالتحديد اتفاقية Bruxelles لسنة 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية، قضت في مادتها الثالثة كما سبق التطرق إليه في الفصل الأول، بعدم جواز توقيع الحجز على السفن المملوكة للدولة والمخصصة للمنفعة العامة،² إلا في القضايا الناجمة عن التصادم البحري، وكانت مستغلة في إطار أنشطة تجارية، وذلك لأن مثل هذا الحجز يعطل سير المرفق العام، ومنع هذا الحجز من قبل الدائنين أمر محل نقد خاصة إذا كنا في عصر تثقل فيه الديون كاهل الدولة، فأسباب عدم جواز توقيع الحجز على الموال المملوكة لأشخاص القانون العام، لم تعد مبررة في عصر تمارس فيه هذه الأشخاص أنشطة صناعية وتجارية مختلفة.³

في التشريعات المقارنة فنجد في إنجلترا أن سفن الدولة كانت تتمتع بالحصانة، حيث القوانين تمنع مقاضاة دولة أجنبية أمام قضائها، إلا أن الوضع تغير وأصبحت معه حصانة الدولة غير مقررة بالنسبة للسفن المملوكة لها، طالما أنها كانت مستعملة لأغراض تجارية، وهو ما يعمل به القضاء الأمريكي أيضا.⁴

ثانيا: إجراءات الحجز التحفظي على السفينة الصادمة

لتوقيع الحجز التحفظي لا بد من اتباع إجراءات معينة، ولم تتطرق اتفاقية 1952 Bruxelles لهذه الإجراءات تاركة المسألة للقوانين الوطنية،⁵ وقد عمد المشرع الجزائري على تنظيم القواعد القانونية

¹ محمد الهواري: الحجز على السفينة في القانون المغربي-دراسة مقارنة- ط1، مكتبة دار السلام للنشر والتوزيع، الرباط، المغرب، 2016، ص43.

² محمد الهواري، نفس المرجع، ص44.

³ بهجت عبد الله قايد، نفس المرجع، ص30.

⁴ جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص95.

⁵ ARNAUD(M), op cit, p81.

الإجرائية التي تحكم الحجز على السفن من خلال القانون البحري وقانون الإجراءات المدنية والإدارية،¹ والمعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

I- صدور الأمر بتوقيع الحجز

لا يتم الحجز التحفظي على السفينة الصادمة، إلا بعد أن يطالب الدائن بدين بحري من المحكمة

المختصة الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على سفينة مدينه لضمان استيفاء حقه.²

(أ) - طبيعة الأمر بتوقيع الحجز

يقدم طلب الحجز التحفظي على السفينة الصادمة بناء على عريضة طبق لما ورد في ق إ م إ،³ إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها الأموال المراد الحجز عليها، أي التي يوجد في دائرة اختصاصها الميناء الذي توجد فيه السفينة الصادمة وقت إصدار الأمر، وإذا لم تكن موجودة في أحد الموانئ الجزائرية، جاز إصدار الأمر من المحكمة التي يتبعها الميناء المسجلة فيه.

ويصدر الأمر بالحجز التحفظي على السفينة الصادمة بموجب أمر على عريضة، بعدما تولى القاضي المختص فحص العريضة المرفوعة إليه والوثائق المرفقة بها، بالإضافة إلى استدعاء السلطة المينائية فوار للحضور أمامه لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز وذلك تحت طائلة عدم قبول الطلب، كما يمكن أن يأمر عند الحاجة بحضور السلطة الإدارية البحرية المحلية.⁴

¹ اهتمام المشرع انصب أساسا على تنظيم الحجز التنفيذي، الأمر الذي دفع الفقه والقضاء للرجوع إلى القواعد العامة في الحجز التحفظي، وبالتحديد الحجز التحفظي على المنقول والمنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية والتي لا تتعارض مع طبيعة السفينة، وعلى ذلك تخضع إجراءات الحجز التحفظي على السفن في الجزائر إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

² م 1/152 ق بح ج، م 4 من اتفاقية 1952 Bruxelles، م 1/2 من اتفاقية 1999 Genève.

³ المواد من 14 إلى 17 ق إ م إ.

⁴ م 2،4/152 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، م 646 ق إ م إ.

من جهة أخرى على القاضي أن يفرض كشرط لحجز السفينة على الطالب الذي يسعى لحجزها تقديم ضمان لا يقل عن 10 % من قيمة الدين، يحدد نوعه ومقداره وشروطه إزاء أية خسارة قد يتحملها المحجوز عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن الطالب هو المسؤول عنها.¹

(ب)- الجهة القضائية المختصة بالبث في طلبات الحجز

لم تتعرض اتفاقية 1952 Bruxelles واتفاقية 1999 Genève، لتنظيم إجراءات الحجز التحفظي على السفينة، وأحالتا لقانون الدولة المتعاقدة ومعنى ذلك أن القانون الجزائري هو المرجع في تحديد الجهة القضائية المختصة في الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة.

وبالرجوع لنص م 152 ق بح ج نجد أنها لم تحدد الجهة القضائية للنظر في طلب الحجز التحفظي، ومن ثم يتعين الرجوع للقواعد العامة وبالتحديد قواعد الحجز على المنقول، التي أوكلت الاختصاص بإصدار الأمر بالحجز إلى رئيس المحكمة الابتدائية - باعتباره قاضي الأمور المستعجلة- التي يقع في دائرة اختصاصها إما موطن المدين، أو مقر الأموال المطلوب حجزها.²

ويتضمن الأمر بالحجز تعيين حارس على السفينة لضمان بقائها تحت القضاء، وتوقيع الحجز التحفظي على السفينة جوازي يخضع لتقدير رئيس المحكمة المختصة والذي يصدره باعتباره قاضي الأمور الوقتية (الاستعجالية).³

II- توقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة

بصدور الأمر بالحجز من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة تبدأ مرحلة توقيع الحجز L'acte de saisie، وذلك من خلال تحرير محضر الحجز من طرف المحضر القضائي بناء على طلب الدائن، بعد

¹ م 152 مكرر من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 649 ق إم إ .

³ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 105.

ذلك يتم تبليغ هذا المحضر إلى المدين المحجوز عليه ثم إعلان المحضر عن طريق تسليم نسخة منه إلى الربان وإلى السلطات المينائية، بعدها يتم تسجيل هذا الحجز في سجل السفن.¹

(أ) - محضر الحجز

بعد حصول الدائن على أمر بالحجز التحفظي يتوجب عليه التوجه إلى مكتب المحضر القضائي (L'huissier) ليقوم بتبليغ المحجوز عليه، باعتباره الشخص المؤهل قانونا للقيام بتبليغ وتنفيذ الأحكام الصادرة عن الجهات القضائية المختصة وكذا تنفيذ المستندات الممهورة بالصيغة التنفيذية.

يتولى المحضر القضائي تبليغ المحجوز عليه، وإذا لم يكن هذا الأخير مقيما في دائرة اختصاص المحكمة المختصة، تسلم له التبليغات بواسطة ربان السفينة وفي غيابه تسلم إلى الشخص الذي يمثله، كما تبلغ نسخة للربان والسلطات المينائية المعنية والسلطة الإدارية البحرية المحلية، وعند الاقتضاء إلى الممثلة القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها.²

¹ وهو ما حدث بقضية ارتطام سفينة حاملة للجنسية التركية برصيف من أرصفة ميناء وهران، مما تسبب في وقوع أضرار وخسائر للمؤسسة المينائية بتاريخ 2015/6/29، وبعد تحرير محضر من قبل المحضر القضائي بطلب من ضابط الميناء، تم توقيع الحجز التحفظي على السفينة المسماة **MEKONG SPIRIT** والتابعة للمجهز ستارليو شيبولدينغ كومباني، من قبل مجلس قضاء وهران والراسية بميناء وهران رصيف غابس جنوب **GABES SUD**.

قضية رقم 15/5190 بتاريخ 2015/7/2. عن القسم القانوني لمؤسسة ميناء وهران EPO.

² م 5/152 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

وهو ما نص عليه المشرع الفرنسي بوجوب تبليغ السلطات القنصلية لدولة العلم، في م 39 من المرسوم رقم 976/67، على هذا النحو:

"Lorsque le navire saisi n'est pas Français, la procédure de l'article précédent subit les modifications qui suivent:

=La dénonciation est adressée au consul désigné à l'article 35 .

Le délai de comparution est de trente à soixante jours après cette dénonciation."

وبانتهاء إجراءات التبليغ يتوجه المحضر القضائي إلى الميناء الذي توجد فيه السفينة الصادمة المراد حجزها، ليتولى على الفور تعيينها تعيينا دقيقا مع وصفها وتحرير محضر حجز لها، وفقا لما تقضي به م 659 ق إ م إ، وتمنع بذلك من السفر ولو بالقوة حسبما أكدته م 152 مكرر 1 ق بح ج.

وقد أعطت م 159 ق بح ج للسلطات البحرية الجزائرية القبض على كل سفينة تكون محلا للحجز، تمر في المياه الخاضعة للقضاء الوطني وتحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية، فإن للشرطة القضائية لها حق مطاردة السفينة والقبض عليها واقتيادها مباشرة بعد إبلاغها رسميا لميناء جزائري، حتى لو تم ذلك بالقوة واطلاق طلقات إنذار من دون إصابة الأشخاص المتواجدين على متنها، وذلك حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة.¹

ويرى الدكتور **عطا الله غريبي** أن المشرع الجزائري في نص م 159 لم يوضح الكيفية التي يمكن ان تعلم بها السلطة الإدارية البحرية أنه حجز تحفظي على السفينة، بخلاف الوضع في الحجز التنفيذي حيث أكد في م 2/160 ق بح ج على تبليغ أمر الحجز التنفيذي للسلطة البحرية بواسطة المحضر القضائي، وأن النص الملغى من م 159 المعدلة كانت أكثر وضوحا في هذا الجانب عندما ربط تدخل السلطة البحرية لفرض احترام السفينة للحجز الموقع عليها بواجب إبلاغها بأمر الحجز.²

(ب) - دعوى تثبيت الحجز التحفظي

لابد على الدائن أن يرفع دعوى قضائية يطالب فيها بتثبيت الدين وصحة الحجز، حتى لا يتم إبطال الإجراءات التحفظية التي قام بها، وتعتبر هذه الدعوى دعوى موضوعية للنظر في المديونية وصحة الحجز معا وترفع بالإجراءات المعتادة أمام محكمة الموضوع المختصة نوعيا ومحليا، والحكم الصادر فيها موضوعي يحسم النزاع على أصل الحق وتحقق قابلية الطعن فيه لاستئناف بقيمة الدعوى.

¹ م 159 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² عطا الله غريبي: تدخل السلطة المينائية لتأكيد فعالية الحجز التحفظي على السفن (نظرة تحليلية للمادة 159 ق بح ج)، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية 2 و3 ماي 2009، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2015، ص 111، 112.

وبصدور الحكم في الدعوى بصحة وثبوت حق الدائن من المحكمة المختصة بنظر دعوى ثبوت الحق وصحة الحجز وهي المحكمة التي تختص طبقاً للقواعد العامة نوعياً ومحلياً، فإن الحاجز يستوفي حقه من السفينة المحجوزة.¹

III- رفع الحجز التحفظي عن السفينة الصادمة

يشكل الحجز التحفظي على السفينة الصادمة باعتباره مانعاً لها من السفر، نقطة ضعف كل مجهزي السفن سواء كانوا مالكيها أو مستغليها فقط، كونها تمثل مالا متنقل بطبيعته مما يجعله معرضاً لخطر الحجز والمؤسس في أغلب الأحيان على مجرد احتجاج بدين بحري، مما يؤدي لتعطيل استغلالها وإلحاق المحجوز عليه أضراراً يكون من مصلحته تفاديها بإمكانية رفع الحجز عنها، إذا ما قدم كفالة لضمان مبلغ الدين، فيتغير محل الحجز وينتقل إلى الضمان المقدم ويأذن القاضي المختص للمالك باستغلال السفينة أو تنظيم استغلالها أثناء مدة الحجز مما يقترب في الحقيقة من رفع الحجز، أي مبدأ وضع ضمان مقابل رفع الحجز.²

تحدد هذه الضمانات باتفاق الخصوم وفي حالة عدم اتفاقهم تقوم المحكمة المختصة بتحديد نوعها ومقدارها بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة، والجدير بالذكر أن هذا الطلب برفع الحجز لا يفسر على أنه اعتراف بالمسؤولية أو عن ميزة التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة.³

¹ بن عميرة وسيلة، جلاد فريدة، المرجع السابق، ص18.

² ففي معظم الحالات لا يهدف الحجز التحفظي إلا للحصول على كفالة لضمان الدين، لما يسببه الحجز على السفينة من تعطيل استغلالها، فهو لا يهدف لبيعها من أجل استيفاء الدين كما لا يعد تغيير محل الحجز تجديداً له، وإنما يظل محتفظاً بصفته وبطبيعته. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص63.

وهو ما حدث في قضية ارتطام السفينة التركية Mekong spirit والمذكورة سابقاً، في الأمر رقم 15/5378 الصادر بتاريخ 2015/7/13 عن القسم البحري لمحكمة وهران، برفع الحجز عن السفينة بعد التوصل إلى اتفاق ودي بدفع مبلغ الكفالة. عن القسم القانوني لمؤسسة ميناء وهران EPO .

³ م 156، 157 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، م 4 من اتفاقية Genève 1999، م 5 من اتفاقية 1952 Bruxelles.

كما يمكن أن يقدم طلب رفع الحجز عن السفينة، من قبل السلطة المينائية المختصة أو السلطة الإدارية البحرية المحلية، بناء على أسباب تتعلق بالأمن والنظام العام.¹

IV- آثار توقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة

إن الهدف الأساسي من توقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة هو ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء، وذلك لمنع المدين من التصرف فيه بشكل يضر بمصلحة الدائن الحاجز، وهو بذلك يرتب آثاره،² والمثمتلة في أثرين رئيسيين هما:

- منع السفينة وتكبيّلها من مغادرة الميناء والإبحار أو ما يعرف بوضع السفينة تحت السلاسل، تمهيدا للانفيذ عليها وحتى لا يفقد الدائن ضمانه عند مغادرتها خشية عدم عودتها أصلا، لأن الحجز التحفظي لا يهدف لبيع السفينة كما في الحجز التنفيذي، وإنما ضمان حق الدائن وهذا يستلزم تعيين حارس قضائي يتولى حارستها، يعين من قبل المحضر القضائي في محضر الحجز وتكون مهمته حراسة السفينة إلى غاية مدة الحجز،³ ولا يتم هذا المنع إلا بتدخل السلطة المينائية لتجسيده في الميدان ذلك لأنه يتعذر على طالب الحجز القيام بمفرده بمنعها من الإبحار.⁴

¹ م 156 مكرر من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² FRAIKECH(A), op cit, p4.

³ م 660 ق إ م إ.

HADDOUM (K): **Problématique des navires saisis sur le port**, revue Le phare, p4.

وإن كان بعض الباحثين في مجال الحجز التحفظي على السفينة، لا يمنع المحجوز عليه من التصرف فيها كالفقيه Rodier الذي يرى بأن الحجز التحفظي لا يحرم مالك السفينة أي من حقوق ملكيته، فله حق التصرف في سفينته المحجوزة بالبيع والرهن، وهو نفس المسار الذي سار عليه الفقه المغربي. محمد الهواري، المرجع السابق، ص 84، 85.

⁴ ولا يجوز تحميل السلطة المينائية مسؤولية حراسة السفينة المحجوزة ولا رقابتها، وتنحصر مهمتها فقط في منع السفينة من السفر إذ لا تنتقل لها حياة السفينة بمفهومها القانوني المادي، إمتثالا لنص م 145 من الدستور والتي أوجبت على أجهزة الدولة كل حسب موقعه تنفيذ الأحكام القضائية الصادرة عن القضاء الوطني. عطا الله غربي، المرجع السابق، ص 113.

- تقييد حق المدين المحجوز عليه في استعمال واستغلال السفينة، وهو تقييد في الحدود التي يتطلبها للمحافظة على المال المحجوز لاستيفاء حقوق الحاجزين.¹

ومن ناحية أخرى فإن ازدياد عدد السفن المحجوزة من شأنه أن يؤثر على سلامة الميناء، بأن يزيد من مخاطر التصادم بالإضافة لعدة تعقيدات والتي تدفع غالبا الموانئ ثمنها، أين تبقى أرصفتها محجوزة لمدة تتجاوز عدة أشهر دون أن تقوم بوظيفتها الأساسية المتمثلة في شحن وتفريغ السلع، وهو ما يجعل الموانئ دائما مكرهة لاستقبالها للسفن المحجوزة تحفظيا، وما ينجر عنه من آثار سلبية على الأنشطة المينائية وعلى الاقتصاد الوطني والبيئة خاصة أمام ضيق الموانئ في الجزائر، وعلى البحارة أيضا وما يسببه من حالات عصبية على متن السفينة المحجوزة،² لذلك فالعديد من الدول تسعى للتقليل من هذه النتائج عن طريق تشريع داخلي مناسب.³

الفرع الثالث: الخبرة

تعد الخبرة طريق من طرق التحقيق الهادفة لجمع المعلومات والأدلة، التي لا يمكن الحصول عليها إلا بمساعدة شخص أو أشخاص مختصين بموجب قرار قضائي، وبناء على طلب من أحد الخصوم أو إذا رأت المحكمة المختصة ضرورة لذلك.¹

¹ مع الإشارة إلى أن توقيع الحجز التحفظي عليها لا يؤثر على استمرار عمل طاقمها المتمثل في ربان السفينة وبجارتها، فهو مجرد إجراء وقائي لا أثر له على استمرارهم في وظائفهم، وعلى استمرار حقهم في الحصول على أجورهم بطريقة منتظمة طوال فترة الحجز، وأن هذه الأجور كغيرها من المصروفات اللازمة للسفينة المحجوزة يتحملها المالك المحجوز عليه وحده.

² لا القانون البحري الجزائري ولا الاتفاقيات الدولية إهتمت بهذه النقطة الهامة: ما مصير طاقم السفينة المحجوزة تحفظيا؟ خاصة عندما لا يملك المدين سوى السفينة المحجوزة كأمالك وعدم قدرته على دفع كفالة أو رفض دفعها، لهذا يجب على القانون الجزائري أن يهتم بهذه الناحية بوضع قانون للسفينة في حالة الحجز، خاصة الحجز في بلد أجنبي.

³ وكان وزير العدل حافظ الأختام قد أكد في أحد تصريحاته عقب تعديل القانون البحري سنة 2010 على أن الجزائر على غرار الدول التي تطل على البحر، تعرف عدة مشاكل وعلى وجه الخصوص في مجال حجز السفن، موضحا في سياق متصل أن هذا المجال يعد الوسيلة الأكثر ملائمة لضمان تحصيل الديون الناتجة عن مخاطر النقل البحر للأشخاص والبضائع والذي تترتب عنه أضرار مالية ونزاعات كبيرة بين الأطراف، وبغرض التخفيف من العوائق التي تعترض الجزائر في مجال حجز السفن، قال أن تعديل 2010 جاء ليقترح عدة حلول لمواجهة المكوث الطويل للسفن المحجوزة بالموانئ.

عن مقال منشور في جريدة الشعب على الموقع: www.vitamedz.org

أولاً: تعريف الخبرة

الخبرة هي الاستعانة بأحد أهل الاختصاص له دراية وكفاءة علمية وفنية، للحصول على إيضاحات في المسائل التي تخرج عن نطاق معرفة القاضي توصلنا إلى الحقيقة، بمعنى آخر هي بمثابة تحقيق تقني للقضية، فيلجأ القاضي إلى ندب الخبراء² كلما كانت هناك مسألة فنية أو علمية لا يستطيع إبداء الرأي فيها تدخل في نطاق التحقيق الذي يقوم به القاضي.³

ولما كانت قواعد منع التصادم في البحر لسنة 1972 قد تضمنت أموراً فنية لا يلم بها رجال القانون عادة، الأمر الذي يدعو القضاة إلى الاستعانة بأهل الخبرة من أجل تحديد أسباب وقوع التصادم والأخطاء التي وقعت من طاقم السفينة.

مسألة إجراء الخبرة أمر اختياري موكول لاجتهاد قضاة الموضوع،⁴ فلهم أن يقضوا بما ولهم أن يرفضوها على شرط أن يصدر قراراً مسبباً إذا ارتأوا أنه لا موجب لإجرائها، والخبرة في مجال التصادم البحري نجد أنه من الصعب على المحكمة المختصة اتخاذ أي موقف حول مسؤولية أحد المتصادمين دون أن تعرض الحادثة على الخبراء من أجل إبراز أخطاء الربانة، خاصة حين يكون الخطأ الناتج عنه التصادم غير واضح فهي تعد بمثابة تحقيق تقني للقضية، كحالة وقوع التصادم في أعالي البحار حيث لا يوجد شهود على الحادث سوى البحارة والمسافرين، والذين في الغالب يشهدون لصالح السفينة التي كانوا

¹ ملك شقلم، المرجع السابق، ص 354.

² الخبير هو كل شخص ذي كفاءة عالية في اختصاص معين كالكيميائي المختص في التحليلات المطلوبة للبحث عن السموم في جرائم التسمم مثلاً، والأخصائي في علم البيولوجيا المختص بالتحليلات الخاصة ببقع الدم في جرائم الدم، والمتخصص في المخطوطات ومضاهاة الخطوط للكشف عن جرائم التزوير، والطبيب الشرعي في البحث عن الجروح والإصابات لتحديد أسباب الوفاة الحقيقية في جرائم القتل المشتبه فيها، والطبيب النفسي أو العقلي لتحديد مدى مسؤولية الأشخاص والخبير المحاسب في جرائم الاختلاس وتبديد الأموال والجرائم الاقتصادية.

أحمد حريط: مذكرات في قانون الإجراءات الجزائية، ط1، دار هومة، 2006، ص 114.

³ محمود توفيق اسكندر: الخبرة القضائية، ط1، دار هومة، 2006، ص 113.

⁴ في إنجلترا تعد الخبرة إجبارية بحيث لا يجوز للقاضي اتخاذ أي قرار إلا بعد اللجوء إليها. أخياض محمد، المرجع السابق، ص 309.

عليها،¹ رغم ذلك لا يوجد أي نص في الاتفاقيات الدولية ولا القانون البحري الجزائري يجيز للقاضي اللجوء للخبرة في مادة التصادم.

لهذا وفي ظل غياب النصوص الخاصة بالخبرة البحرية، فإنه يتم الرجوع إلى القواعد العامة في قانون الإجراءات الجزائية المواد من 143 إلى 156 ق إ ج،² والذي لم يعرف بدوره الخبرة.

ثانياً: كيفية سير الخبرة في مادة التصادم البحري

يقوم القاضي المختص في حادث التصادم، بتعيين خبير بناء على طلب أحد الخصوم أو من تلقاء نفسه إذا تناقضت الأدلة أمامه، من أجل إبداء رأيه في أسباب التصادم حين يكون الخطأ الناتج عنه هذا التصادم غير واضح، أو كان تقدير قيمة الأضرار والخسائر مبالغ فيه،³ كون أنه له دراية خاصة ومن تم الاستهداء برأيه.

وتجرى الخبرة في الوقت الذي تكون فيه السفن المتصادمة أو السفينة الصادمة في عين المكان الذي حصلت فيه الوقائع، بعد الإطلاع على تقارير الربان ودفاتر يومية السفينة، وكذا المحاضر الواقعة من قبل لجان السلامة البحرية، كما يمكن للخبير الاستعانة على كل معلومة يرى أنها تفيده في عملية التحقيق وبحث الظروف المحيطة بوقوع التصادم، كالأرصاء الجوية مثلاً.

¹ محمد بيجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 118.

² الأمر رقم 155/66 المؤرخ في 1966/6/8، الذي يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم، ج ر عدد 48، الصادرة بتاريخ 1966/6/10.

³ وهو ما حدث في قضية ارتطام السفينة التركية Mekong spirit برصيف ميناء وهران والمذكورة سابقاً، إذ طلب مجهز السفينة تعيين خبير آخر من أجل إعادة تقييم الخسائر كون أن المبلغ المطلوب من قبل مؤسسة ميناء وهران أكبر من حجم الخسائر، في الحكم الصادر بتاريخ 2015/12/14 عن القسم البحري لمحكمة وهران. عن القسم القانوني لمؤسسة ميناء وهران EPO .

يمكن للخبير البحري وفي إطار مهمته إذا استعصت عليه مسألة خارجة عن اختصاصه، أن يطلب من القاضي ضم فنيين آخرين إليه يعينهم بأسمائهم، وإن تم ذلك يؤدي هؤلاء الفنيون المعينون اليمين بالصيغة التي يؤدي بها الخبراء يمينهم.¹

تنتهي عمليات الخبرة، بتحرير تقرير موقع يشتمل على وصف ما تم التوصل إليه من نتائج عمله والتي تجيب أساساً على الأسئلة التي يكون قاضي التحقيق قد طرحها، وعلى شهادته بقيامه شخصياً بمباشرة هذه الأعمال التي عهد بها إليه باتخاذها، وفي حالة تعدد الخبراء واختلاف الآراء يتعين على كل واحد منهم تعيين رأيه وتحفظاته مع التعليل، ويودع هذا التقرير لدى الجهة المختصة التي أمرت بالخبرة.²

في الأخير نقول أنه ورغم ما يقوم به الخبير في كشف الحقيقة التقنية والفنية التي كانت وراء وقوع الحادث، ورغم دقة قدرتها على تحديد الأخطاء، إلا أنه يبقى مجرد مساعد للقاضي تنحصر مهمته في إنارته بخصوص المسائل الفنية موضع مأموريته، ولا يجوز بأي حال من الأحوال أن يحل محل القاضي أو ينوب عنه.

المطلب الثاني: العقوبات المقررة للتصادم الخطأ

بانتهاؤ مرحلة التحقيقات في حادث التصادم وثبوت خطأ السفينة الصادمة، تأتي مرحلة تسليط العقاب الجنائي على كل الأخطاء التي تشكل خرقاً للقواعد البحرية التنظيمية، أو الإهمال الناتج عن عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة من أجل تفادي التصادم (الفرع الأول)، أو تعرض لعقوبة تأديبية إذا

¹ م 145، 149 ق إ ج.

² م 153 ق إ ج.

تبين أن هذه المخالفات لا تشكل العناصر المنشئة لجنحة جنائية (الفرع الثاني)،¹ ويبقى السؤال المطروح بعد تحديد نوع المخالفة حول الجهة المختصة التي سيعرض عليها الحادث؟ (الفرع الثالث).

الفرع الأول: العقوبات الجنائية

وجود القواعد المتعلقة بمنع التصادم وفرض احترامها يقتضي وجود قواعد زجرية إلى جانبها، وقد استعرض المشرع الجزائري في القانون البحري المخالفات التي قد يعاقب عليها جنائيا، في الفقرة الثانية من القسم الثالث من الفصل الثاني بعنوان: الجرح والجنائيات البحرية.

فبموجب م 483 ق بح ج يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحدى العقوبات كل ربان أو ضابط² أو قائد أو أي عضو آخر من الطاقم تسبب في ارتكاب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية أو أي فعل آخر من الإهمال، تسبب لسفينته أو لسفينة أخرى في اصطدام أو جنوح أو تصادم مع عائق ظاهر أو معروف، أو تسبب في عطب للسفينة أو لحمولتها، أو في المساس بالبيئة.

يتبين من خلال المادة أن خرق التنظيمات البحرية أو الإهمال وعدم التبصر في مراعتها، سواء كان المخطئ ربان السفينة أو ضابط أو قائد أو أي عضو آخر من أعضاء الطاقم، قد يفسر بالإضافة

¹ يعد تاريخ العقوبة الجنائية في حادث التصادم حيث العهد لدى أغلبية التشريعات البحرية، ولم يكن هناك ما يسمى القانون الجنائي الخاص بالملاحة البحرية، وحتى سنة 1891 كانت العقوبات في فرنسا تأديبية فقط مالم يتم اللجوء لنص من نصوص القانون الجنائي، إلى غاية 1926 صدر قانون خاص بالعقوبات الجنائية والتأديبية المتعلقة بالملاحة البحرية الفرنسي.

كما صدر القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية المغربي سنة 1919، والذي أصبح متجاوزا عنه بعد استقلال المغرب وتعويضه بنصوص في القانون البحري المغربي تتعلق بالنظام التأديبي والجنائي للبحرية التجارية، نفس الأمر بالنسبة للقانون البحري الجزائري الذي أفرد فصلا كاملا مخصص للنظام التأديبي وهو الفصل الثالث من الباب الثاني بعنوان النظام التأديبي لرجال البحر، أما في مصر فقد صدر القانون رقم 167 سنة 196 والمتعلق بالأمن والنظام والتأديب على السفن. ملك شقلم، المرجع السابق، 360، 361.

² الضابط أو الضباط هم المسؤولون عن بالسطح وبالمكينات وبالخدمة العامة ويعدون رؤساء لكل الطاقم العاملين بأصنافهم، أكثر من ذلك وعند غياب الربان أو في حالة وجود مانع له في ممارسته لمهامه على متن السفينة يستبدل هذا الأخير بأحد ضباط السطح. م 461 و 462 ق بح ج.

للتصادم البحري أو الجنوح حصول عطب للسفينة أو بالبضاعة المشحونة مما يعطي الحق لمالك البضاعة الحق بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت ببضاعته، أو ضررا بالبيئة البحرية.¹

في الأغلب أو بالمعنى الصحيح أن الأضرار اللاحقة بالبضاعة وبالبيئة البحرية، تنجم عن التصادم البحري بحيث تسأل السفينة الصادمة عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة نتيجة التصادم، كما تسأل أيضا عن ثلوث البيئة البحرية نتيجة لتسرب الزيت المستعمل كوقود والذي يعد أخطر مصادر الثلوث وأكبر الملوثات على الإطلاق.²

في ذات السياق، تنص م 493 ق بح ج على المعاقبة بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى العقوبتين ربان أية سفينة جزائرية أو أجنبية يخالف في المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية، أية قاعدة من قواعد الحركة البحرية تطبيقا للاتفاقيات الدولية حول الوقاية من الاصطدامات في البحر.

أكثر من ذلك تطبق نفس العقوبة على ربان كل سفينة جزائرية يخالف خارج المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية، أية قاعدة من قواعد الحركة البحرية تطبيقا للاتفاقيات الدولية حول الوقاية من الاصطدام في البحر، وتكون العقوبة بالسجن من خمس (5) سنوات إلى عشر (10) سنوات إذا ارتكبت نفس المخالفات المذكورة وقت الحرب.³

الملاحظ من هذه العقوبات أن المستهدف الأول هو الربان إذا صدرت حين تصدر عنه أية مخالفة لقاعدة من قواعد منع التصادم البحري أو عن الإهمال في اتخاذ الامكانيات الضرورية لتجنب وقوع التصادم، وفي جانب آخر يتعلق الأمر بأي عضو آخر من أفراد الطاقم البحري فيعد كل واحد مسؤولا

¹ GHANEM MOHAMED(Y),REZZEG(T),op.cit,p26.

² نعمت الله عيسى: مخاطر ثلوث البيئة على الإنسان، دار الفكر العربي، بيروت، لبنان، 1998، ص 120.

³ م 6،7/493 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

ومن ثم يعاقب بنفس العقوبة إذا أخل بالواجبات الملقاة على عاتق كل واحد منهم، لهذا لا تنصب العقوبات السابق ذكرها على الربان فقط فالطاقم بدوره يخضع للعقاب إذا لم يحم بالمهام الموكلة إليه.

الملاحظ أن المشرع الجزائري جمع بين الخطأ والإهمال لنفس العقوبة، أكثر من ذلك لم يفرق بين الخطأ الصادر عن الربان والمجهز وذلك الصادر عن الطاقم، على عكس القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية الفرنسية والذي يفرق بين الربان ومجهز السفينة من جهة وبين الطاقم من جهة أخرى وقضى لكل واحد عقوبته الخاصة، إذ من غير المعقول أن يخضع أفراد الطاقم لنفس العقوبات نظرا للدور الذي يلعبه كل من الربان على السفينة، باعتباره الرئيس السلمي لجميع أفراد الطاقم ويمثل المجهز على متن السفينة،¹ ولهذا الغرض تقتضي أن تكون عقوبته أكثر تشديدا حتى لا يقع أي تهاون أو إهمال، فهو المسئول عن تسيير وقيادة السفينة إلى جانب المجهز.²

من جهة أخرى تنص م 1/479 ق بح ج على المعاقبة بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 300.000 دج على كل ربان يبحر بإرادته أو يتهاون منه بسفينة بحالة سيئة للملاحة، وغير مجهزة بكفاية وغير معدة أو مموّنة، وكل مجهز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة.

يمكن القول أن عبارة "حالة سيئة للملاحة" يقصد بها مخالفة الربان أو المجهز للتنظيمات المتعلقة بمنع التصادم والخاصة بهيكل السفينة كتلك المتعلقة بالإشارات الصوتية أو الأنوار والأشكال، لعدم تجهيزها بالمعدات والأدوات التي تضمن تشغيلها وإدارتها بشكل سليم، وحتى عدم تزويدها بطاقم مؤهل وكفاء مما يعد خرقا لهذه القواعد، كما يلاحظ أنها تنظم المخالفات المرتكبة عن عمد وقصد من الربان والمجهز.

¹ م 1/460 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² ملك شقلم، المرجع السابق، ص 366-370.

الفرع الثاني: العقوبات التأديبية

إلى جانب العقوبات الجنائية، يترتب على التصادم البحري بعض العقوبات التأديبية والتي تهدف للوقاية من تكرار ارتكاب الأخطاء، وهو تطرق إليه القانون البحري الجزائري في القسم الثاني من الفصل الثالث تحت عنوان: المخالفات التأديبية.

تقضي م 471 ق بح ج بأنه: "دون الإخلال بالمتابعة الجزائية، يعاقب عن خطأ تأديبي بإحدى العقوبات الآتية:

أ- التوبيخ،

ب- الإنذار الشفوي أو الكتابي،

ج- الإيداع على متن السفينة،

د- التأنيب،

هـ- المنع من ممارسة الوظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام واحد،

و- الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة،

ز- التنزيل من الرتبة،

ح- العزل،

ط- الشطب من سجل رجال البحر،

ي- السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة."

يتعرض لأحد العقوبات التأديبية السابق ذكرها، كل عضو من أعضاء الطاقم، يرتكب عملا يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة،¹ والذي قد يترتب عليه حادث بحري

¹ م 468 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

وذلك في حالة خرق المخالفات الماسة بالأنظمة الجاري بها العمل،¹ كما يتعرض لها كل ربان يخالف النظام بعدم مراعاته القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية.²

كما يمكن في هذا الشأن أن ينطق ربان السفينة تجاه أعضاء الطاقم بالعقوبات المذكورة في الفقرات أ، ب، ج من م 471 ق بح ج، وينطق المجهز بالعقوبات المنصوص عليها في الفقرات د، هـ، و، ز، ح من نفس المادة، إذا كانت من اختصاصهما أو رفع الملف إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية لتوقيع العقوبة التأديبية مثل سحب الشهادات البحرية، على أن تتقدم ملاحقة الخطأ التأديبي بانقضاء ستة أشهر اعتباراً من اليوم الذي ارتكب فيه الخطأ.³

في مصر تقضي م 6 من القانون رقم 167 المتعلق بالأمن والنظام والتأديب في السفن، بأنه: "مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها هذا القانون أو أي قانون آخر يعاقب تأديبياً بأحد الجزاءات الآتية كل ربان أو فرد من طاقم السفينة ارتكب خطأ فنيا ترتب عليه حادث بحري فيه خطر على الأرواح والأموال أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع مثل هذا الحادث".⁴

الملاحظ أن المشرع المصري حصر المخالفات التأديبية في الأخطاء الفنية التقنية والتي لا ترقى لدرجة العقاب الجنائي من شأنها أن تؤدي لاحتمال وقوع حادث بحري، بعكس المشرع الجزائري إذ جاءت عبارتي "يسيء للسير العادي" و"مخالفة النظام" عامتين، فهل المقصود هو مخالفة جميع التنظيمات البحرية والقواعد البحرية والتي أدت لوقوع حوادث بحرية كالتصادم البحري؟ أم أن المشرع الجزائري قصد خرق التنظيمات والقواعد البحرية التي كادت أن تؤدي لوقوع الحادث البحري ومن بينها حادث التصادم؟

¹ م 469 الفقرة (هـ) و (ي) من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 470 الفقرة (ح) من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ م 472 و م 476 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁴ ملك شقلم، المرجع السابق، ص 377، 378.

الفرع الثالث: الاختصاص¹ الجزائي في مادة التصادم البحري

ثار خلاف حول الجهات القضائية المختصة للبحث في حادث التصادم البحري، خاصة عندما يتعلق الأمر بتصادم سفن أجنبية في المياه الإقليمية أو الداخلية، ومن أجل تجنب هذا الاختلاف ظهرت اتفاقية Bruxelles سنة 1952 لتوحيد قواعد الاختصاص في التصادم البحري (أولا)، والتي حصدت ثمارها عندما اهتمت بها أغلب التشريعات البحرية من بينها القانون البحري الجزائري، في كيفية تنظيم قواعد الاختصاص الجنائي في مادة التصادم البحري (ثانيا).

أولا: الاختصاص الجزائي وفقا لاتفاقية 1952 Bruxelles

لم تتضمن اتفاقية Bruxelles لسنة 1910 المتعلقة بتوحيد قواعد التصادم البحري، أي حكم يتعلق بالاختصاص الجنائي في حادث التصادم البحري، وبالتالي تركت مسألة هذا الاختصاص ليتم حله عن طريق القوانين الوطنية بحيث يكون الأمر سهلا بالنسبة لها إذا كانت السفن المتصادمة تابعة لنفس الدولة، إلا أن أغلبية التصادمات تقع بين سفن تنتمي لدول مختلفة، مما يقتضي البحث عن المحكمة المختصة.²

في هذا الصدد كان لقضية اللوتس Lotus عام 1926 أثرا قويا في البحث عن مشروع معاهدة متعلقة باختصاص الجنائي، وذلك على إثر اصطدام وقع في أعالي البحار بين ناقلة النفط التركية بوزكورت والسفينة الفرنسية اللوتس، أسفر لوقوع عدة ضحايا من الجانب التركي، وعند رسو السفينة الفرنسية في ميناء اسطنبول أُلقت السلطات التركية القبض على الربان الفرنسي وتم إيداعه في السجن،

¹ يعرف الاختصاص على أنه صلاحية التحقيق والحكم بمقتضى القانون في خصومة معينة، ويعرف أيضا على أنه توزيع العمل القضائي بين الجهات القضائية المختلفة وبين محاكم هذه الجهات.

بوشير محمد أمقران: النظام القضائي الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 1994، ص267.

² أخياظ محمد، المرجع السابق، ص352.

مما استدعى فرنسا للاحتجاج من أجل إحالة القضية لمحكمة العدل الدولية، لكن المشكل الذي ثار انه لا توجد قواعد في القانون الدولي تحدد الاختصاص بهذا الشأن.¹

نتيجة لذلك تم التوقيع على اتفاقية Bruxelles بتاريخ 10 ماي سنة 1952، الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في قضايا التصادم البحري وغيره من الحوادث البحرية والواقعة في أعالي البحار، وتم الحكم بعدم ثبوت الاختصاص لتركيبا ذلك لأن الاختصاص القضائي لا يكون لسلطات الدولة المضرورة وإنما لدولة علم السفينة المسؤولة عن حدوث التصادم.

ويرجع الاختصاص الجنائي والتأديبي وفقا للمادة الأولى من الاتفاقية، إلى السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي ترفع السفينة رايتها، بالنسبة للتصادمات التي تنشأ عنها مسؤولية الربان أو الضابط أو كل شخص آخر يعمل في خدمة السفينة، وأضافت م 2 منها على عدم جواز حجز السفينة التي تسببت في وقوع التصادم أو منعها من السفر، من قبل سلطات غير سلطات دولة العلم.²

ثانيا: الاختصاص الجزائي في التصادم البحري وفقا للتشريع الجزائري

تطرق المشرع الجزائري في القانون البحري لمجال الاختصاص الجنائي، في الفقرة الرابعة من القسم الأول من الفصل الرابع، بعنوان: "الاختصاص الجزائي"، المواد 294-298، بحيث تقضي م 294 ق بح ج بأنه وفي حالة وقوع تصادم السفن في البحار والذي تترتب عليه مسؤولية الربان الجزائرية أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة السفينة، فلا تجرى أي ملاحقة إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم.

من خلال المادة، نلاحظ أن المشرع الجزائري أورد نفس الحكم الوارد بنص م 1 من اتفاقية 1952 Bruxelles، ليس فقط في تحديد الاختصاص الجزائي، بل تحديد القانون الواجب التطبيق

¹ GHANEM MOHAMED(Y),REZZEG(T),op.cit,p35.

² زيان عبد القادر، المرجع السابق، ص 113.

وهو قانون علم السفينة، وبالتالي اختصاص السلطات القضائية أو الإدارية للدولة الجزائرية للنظر في المخالفات الجنائية أو التأديبية المقترفة في عرض البحر والتي أدت لوقوع التصادم، على متن السفن التي تحمل الراية الجزائرية مهما كانت جنسية مقترف المخالفات، ولا يمكن في هذه الحالة الأمر بأي حجز أو توقيف للسفينة للقيام بإجراءات التحقيق، من طرف السلطات غير سلطات الجزائر والتي كانت السفينة تحمل رايتها.¹

بل وأكثر من ذلك فإن السلطات القضائية أو الإدارية الجزائرية، يمتد نطاق اختصاصها إلى التصادم الذي يقع في المياه الداخلية وفي المياه الإقليمية الجزائرية، والتي تترتب عنها المسؤولية الجنائية للربان أو أي فرد من أفراد الطاقم في خدمة سفينة تحمل الراية الأجنبية،² ولعل السبب في امتداد هذا الاختصاص يعود لكون أن المياه الداخلية والمياه الإقليمية تعد جزءا من إقليم الدولة الجزائرية، وبالتالي فإن ارتكاب المخالفات والتي نجم عنها التصادم البحري يعد خرقا لتنظيمات جزائرية حتى لو كانت السفينتان المتصادمتان أجنبيتان، وبالتالي خضوع هذا الحادث فعلا للسلطات القضائية الجزائرية، والتي تستطيع الأمر بحجز أو توقيف أي سفينة أجنبية إذا بررت ظروف التصادم هذه الإجراءات.³

من الواضح أن المشرع الجزائري حسم الاختصاص الجنائي لصالح السلطات القضائية الجزائرية، لكن السؤال الذي يثار هنا هو حول الجهة التي يخول لها الاختصاص هل المحاكم العادية أم المحاكم البحرية؟ كذلك ماذا عن إجراءات رفع الدعوى وأجال التقادم وطرق الطعن المطبقة على المخالفات الجنائية البحرية؟

في فرنسا يعود الاختصاص الجنائي في مادة التصادم البحري إلى محاكم بحرية تجارية، المشرع الفرنسي قد أنشأ في البداية محكمة بحرية متخصصة للنظر في هذه الجرائم البحرية والتي تسمى

¹ م 295 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 1/297 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ م 2/297 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

(Crimes Nautiques)، هذه المحكمة البحرية المتخصصة والمعروفة في فرنسا بـ le Tribunal Maritime de Commerce ، والتي عرفت معارضة شديدة من قبل مجموعة من القانونيين ورجال الفقه آنذاك وهو ما أدى إلى إلغائها، إلا أنه تمت إعادة تأسيسها سنة 1939 بموجب المرسوم الصادر في 2 نوفمبر سنة 1939 الذي أنشأ 20 محكمة في الموانئ البحرية الهامة بفرنسا وبعض مستعمراتها كالعاصمة الجزائرية وولاية وهران،¹ بخلاف المشرع المصري الذي يقضي باختصاص المحاكم العادية المختصة في القضايا الجنائية العادية.

¹ هذه المحاكم تتمثل في:

Dunkerque - Boulogne - Le havre - Rouen - Saint Malo - Brest - Saint Nazaire - Lorient - Nantes - Ile - Bordeaux - Laroche - Sète - Marseille - Oran - Alger - Bastia - Bône.

ملك شقلم، المرجع السابق، ص 384، 385.

قد تمت إعادة هذه المحاكم على أساس طلبات كل من الجمعيات البحرية، الضباط والبحارة أنفسهم من جهة، والتجربة التي برهنت على أن القانون الجزائري والتأديبي لرجال البحر الصادر في 17 ديسمبر 1926، والذي أهل المحاكم العادية للنظر في الجرائم البحرية قد أثبتت عدم نجاعتها من جهة أخرى، لأن الإدارة البحرية لم تعد قادرة على فرض احترام النظام العام والقواعد التأديبية على متن السفن التجارية الفرنسية، ونتيجة لذلك تأكد مبدأ أن الإجراءات السريعة المنفذة من قبل عدالة جزائية بحرية هي السبيل الوحيد لإعادة فرض النظام العام والقواعد التأديبية على متن السفن وأن هذه العدالة الجزائية (La Justice Pénale) المصطلح عليها "بالعدالة الأبوية" لا تضمن إلا بواسطة محاكم بحرية متخصصة تكون أكثر تأهيلاً لفهم أحسن للجرائم البحرية و لعقلية رجال البحر.

طبقاً لهذا المرسوم تشكل المحاكم البحرية الفرنسية من 5 أعضاء هم:

- رئيس المحكمة الذي هو رئيس الإدارة البحرية على مستوى إقليم بحري معين و هو ضابط من البحرية الفرنسية، يتمتع بصفة متصرف في الشؤون البحرية.

- قاضي محترف من المحكمة العادية التي تقع في إقليم اختصاص الإدارة البحرية.

- مفتش للعمل و الملاحة البحرية أو مفتش ميكانيكي للبحرية التجارية.

- ريان سفينة تجارية متقاعد.

- عضو خامس يعين على أساس الصفة والصفة الذي ينتمي إليه البحار المتابع.

تصدر هذه المحاكم البحرية أحكاماً جزائية سواء تعلق الأمر بتوقيع عقوبات سالبة للحرية أو غرامات مالية، بناءً على مداولات خاصة بهذه المحاكم، كما يمكن الطعن في هذه الأحكام أمام المجالس القضائية العادية.

العقيد زريزر يوسف، النقيب سبنتوت، الملازمة سعدود فاطمة، الخدمة الوطنية لحراس السواحل، المرجع السابق، ص 76.

أما في الجزائر فقد تم إلغاء المحاكم البحرية، فالتطور الذي عرفه التنظيم البحري الجزائري منذ عام 1962 والذي حاولت مختلف المراسيم التنفيذية صياغته بطريقة مخالفة للنموذج الفرنسي، هو ما كلف الجزائر إلغاء المحاكم البحرية، الأمر الذي يعد خطأ كبيرا يجب استدراكه لأن مهمة هذه المحاكم الخاصة النظر في قضايا الحوادث البحرية فقط، وهي قضايا لا يمكن معالجتها والكشف عن أسبابها إلا في محاكم بحرية خاصة.

المبحث الثاني: دعوى المسؤولية المدنية إثر التصادم البحري

من حق المضرور من التصادم البحري اللجوء إلى الجهات القضائية المختصة من أجل رفع دعوى للمطالبة بتعويضه عما لحقه من أضرار،¹ ضد السفينة التي تبث بحقها ارتكاب الخطأ وهي دعوى مدنية تقصيرية ناتجة عن إخلال السفينة الصادمة بالتزامها القانوني تجاه السفينة المصدومة، لهذا ينبغي أن تكون هذه الجهة المختصة فعلا للنظر في الدعوى طبقا لقواعد الاختصاص المدني في التصادم البحري، على أساس أن البحر تجوبه سفن متعددة ومختلفة الجنسيات مما يستدعي البحث عن المحكمة المختصة (المطلب الأول)، والقانون الواجب التطبيق (المطلب الثاني).

¹ أطراف دعوى التصادم المدنية هما المدعي وهو المتضرر من جراء وقوع حادث التصادم البحري أو الشخص الذي لحقه ضرر والمطالب بتعويضه، فغير المضرور ليس له الحق بطلب التعويض، أما الطرف الثاني فهو المدعى عليه وهو مالك السفينة الصادمة أو مجهزها في أغلب الأحوال وهو المسؤول مدنيا عن أخطاء الربان، وبالتالي هو الشخص المسؤول عن الضرر الذي لحق بالمضرور من جراء التصادم البحري.

عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 916.

وكما نعلم أن القضاء المدني قضاء مطلوب على عكس القضاء الجنائي التلقائي الحركة، لهذا لا يمكن أن يباشر القاضي عمله دون وجود دعوى يطلب فيها المدعي حقا له لدى الغير، ومن أجل أن تكون هذه الدعوى مقبولة شكلا وموضوعا لا بد من توافر بعض الشروط أو ما يعرف بشروط قبول الدعوى، وهي نفس الشروط العامة الواردة في م 13 ق إ م وإ والمتمثلة في الصفة والمصلحة والأهلية.

ولا يكفي لقيام المسؤولية المدنية عن التصادم البحري، تحديد الجهة القضائية المختصة والقانون الواجب التطبيق فقط، بل لا بد أن يحدث الخطأ ضرراً موجباً للتعويض، الأمر الذي يعطي للمضروب الحق والمصلحة في ممارسة الدعوى المدنية (المطلب الثالث).

المطلب الأول: قواعد الإختصاص المدني في التصادم البحري

من أجل تحديد قواعد الاختصاص المدني في التصادم البحري بين سفن تحمل أعلام دول مختلفة، قامت اتفاقيتي Bruxelles سنة 1952 بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني (الفرع الأول)، نظراً لاختلاف تنظيم التشريعات البحرية لقواعد الاختصاص، مما كان يؤدي للكثير من الصعوبات (الفرع الثاني)، خاصة في حالة رفضت المحكمة المختصة الدعوى المرفوعة أمامها (الفرع الثالث).

الفرع الأول: قواعد الاختصاص المدني وفقاً لاتفاقيتي Bruxelles 1952

نود أن نشير بداية في هذا الفرع، إلى وجود علاقة وطيدة بين اتفاقية Bruxelles سنة 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني في دعاوى التصادم البحري (أولاً)، وبين اتفاقية Bruxelles 1952 الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية (ثانياً).

أولاً: المحكمة المختصة بدعوى التصادم البحري في اتفاقية Bruxelles سنة 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني

كما سبق وذكرنا أن اتفاقية Bruxelles سنة 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري، قد أغفلت توحيد مسألتها قواعد الاختصاص الجنائي والاختصاص المدني للتصادم البحري، واكتفت بالتنظيم الموضوعي الموحد لبعض أحكام المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري الذي يتضمن طرفاً أجنبياً دون أن تتطلب من الدول المتعاهدة تطبيق هذه الأحكام في إطار علاقات المسؤولية بين الوطنيين، فهذه الأخيرة تظل محكومة بالتشريعات الداخلية للدول المتعاهدة.

فقامت اللجنة الدولية البحرية بـ Bruxelles بمجهود من أجل معالجة ذلك، وانتهت بتوقيع اتفاقية Bruxelles المبرمة في 1952/5/10، تسري أحكامها على جميع الدول المتعاقدة على أن يكون أحد أطراف التصادم أجنبياً، إذ لا تطبق هذه المعاهدة إذا كان أطراف التصادم من نفس الدولة، بل تكون خاضعة للقانون الوطني.¹

تشمل هذه الاتفاقية دعاوى طلب تعويض الأضرار التي سببتها سفينة لأخرى أو لأشياء أو لأشخاص في عرض البحر وإن لم يكن ذلك ناجماً عن تصادم، بل نتيجة لتنفيذ أو لسهو في المناورة أو عدم مراعاة القواعد، وقد أشارت م 1/1 من الاتفاقية إلى المحاكم المختصة لنظر الدعوى المدنية المترتبة عن التصادم البحري وذلك حسب اختيار المدعي، كالآتي:

1- محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلاله، وذلك يعني أن للمدعي أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يدخل في دائرة اختصاصها القضائي محل إقامة المدعى عليه

¹ أبرمت هذه الاتفاقية في 1952/5/10 بـ Bruxelles وتعلق بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 172/64 المؤرخ في 4 يونيو 1964، ج ر عدد 12 الصادرة بتاريخ 7 يونيو 1964.

=يرجع الفضل في إبرام هذه المعاهدة كما سبق وذكرنا، إلى التطورات التي أثارها قضية لوتس Lotus، والتي ترجع وقائعها ليلة 3 أوت 1926 حين اصطدمت باخرة البريد الفرنسية Lotus في أعالي البحار مع سفينة تركية تحمل الفحم وهي سفينة شرعية Bozkourt، وأسفر التصادم عن ضحايا كثيرين من الجانب التركي، وعند رسو السفينة الفرنسية في أحد الموانئ التركية، قامت السلطات التركية بالقبض على ربانها المسمى ريمون وربان السفينة التركية حسن بك وقدمتهما للمحاكمة أمام المحاكم التركية، والتي قضت عليهما بالسجن، فاحتجت فرنسا على هذا التصرف فتم الاتفاق على إحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية.

مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 100. هشام رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص 266.

وقد تنازع هذه المسألة نظريتان: النظرية الفرنسية التي ترى أنه ليس لدولة ما أن تحاكم أجنبي عن جريمة وثعت خارج حدودها، والنظرية التركية التي تقوم على فكرة الاختصاص الجنائي الشامل، والتي على أساسها يمكن لتركيا أن تحاكم أجنبياً عن جريمة خارج حدودها، على الأقل إن كان ضحيتها أحد المواطنين الأتراك، ولقد أيدت محكمة العدل الدولية النظرية التركية وقضت بصحة المحاكمة في تركيا.

أحمد حسني، المرجع السابق، ص 86.

وعن ذات النزاع قامت اللجنة البحرية الدولية عقد مؤتمرين متتاليين في مدينتي أنتويرب سنة 1930 وأوسلوا سنة 1933، وبينما يبحث المؤتمرون في أمر المسائل التي يثيرها الاختصاص المدني والجنائي، قررت اللجنة البحرية الدولية عقد معاهدة خاصة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري، على غرار المعاهدة الخاصة بالاختصاص الجنائي. راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 321.

المعتاد، وإن كان لهذا الأخير مراكز متعددة لإدارة أعماله ومحترفا لعملية النقل البحري، فيمكنه إقامتها أمام المحكمة التي يقع فيها أحد مراكز عمله.¹

وهي المحكمة المختصة بنظر الدعوى في أغلب القوانين، على أساس أن دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري هي دعوى شخصية، وذلك يعني أن المدعي يستطيع أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يدخل في دائرة اختصاصها القضائي محل إقامة المدعى عليه المعتاد، وإذا كان هذا الأخير محترفا لعملية النقل وله مراكز متعددة لإدارة أعماله فيمكن إقامة الدعوى أمام المحكمة التي يقع أحد مراكز عمله في دائرة اختصاصها، ولهذه المحكمة سلطة تقدير أهمية هذا المركز فيما لو كان فيه مصلحة حقيقية للمدعى عليه لدرجة تسمح بمقاضاته أمام هذه المحكمة.²

إلا أن الأخذ بهذا المبدأ قد يكون ضد مصلحة المدعي الذي قد يتحمل نفقات باهضة عند رفعه الدعوى، ويجعل من المتعذر عليه الإحاطة بكل ظروف الحادث وخاصة عندما تكون المحكمة بعيدة عن مكان وقوع الحادث.³

2- محكمة المكان الذي يتم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على أي سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه إذا كان الحجز جائزا، أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه، إلا أن المدعى عليه دفع ذلك الحجز بتقديمه كفالة أو أي ضمان آخر.

3- محكمة مكان وقوع التصادم إذا وقع هذا التصادم في الموانئ أو المرافئ أو في المياه الداخلية.¹

¹ علاء عمر محمد: الدعوى المدنية في التصادم البحري-دراسة استعراضية تحليلية مقارنة- مجلة جامعة بابل، العدد 1 من المجلد 18، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، 2010، ص 8.

هذا الخيار أكثر بساطة وواقعية، إلا أن الأخذ به قد يكون ضد مصلحة المدعي الذي قد يتحمل نفقات باهضة عند رفعه للدعوى، بحيث من المتعذر عليه الإحاطة بكل ظروف الحادث وبالأخص عندما تكون المحكمة المختصة بعيدة عن مكان وقوع الحادث. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 841.

² خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 314.

³ مجدي سلامة أحمد محمود: القانون التجاري البحري، ط 1، دار غيداء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2017، ص 436.

كما أعطت م 2 من ذات الاتفاقية الحق للخصوم في رفع الدعوى أمام أية محكمة يتفقون عليها، أو عرضاً على التحكيم، أما م 3 فتكفلت بتحديد المحكمة التي يستطيع المدعى عليه رفع دعواه، وهي نفس المحكمة الأصلية التي رفع أمامها المدعي،² وفي حالة تعدد المدعين فيجوز لكل واحد منهم رفع دعواه أمام المحكمة التي سبق لها أن نظرت في نفس الدعوى التي نشأت عن ذات التصادم بحق نفس الخصم.³

¹ وبالرغم من الإتجاه المحمود لهذه المعاهدة في التضييق من نطاق المحاكم المختصة بنظر دعوى التصادم، إلا أنها لم تحقق نجاحاً ملموساً على المستوى الدولي، وذلك ما يظهر جلياً من خلال العدد المحدود للدول التي انضمت إليها، ويرى البروفيسور Berlingieri أن أهم أسباب الفشل هو خلوها من القواعد التي تمنع تعدد الدعاوى المتعلقة بذات التصادم، حيث يستطيع المدعى عليه بدلاً من إقامة دعوى مقابلة ضد المدعي أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية أن يقيم دعوى منفصلة ضد المدعي في مكان آخر، وعادة ما يلجأ المدعى عليه إلى ذلك عندما يرغب في الحصول على ضمان لدعواه من خلال الحجز على سفينة المدعي في مكان إقامة الدعوى، نظراً لعدم وجود هذه السفينة في دائرة المحكمة التي تنظر الدعوى الأصلية.

ورغبة في تكملة أوجه النقص في اتفاقية 1952 Bruxelles، أعلنت اللجنة البحرية الدولية في مؤتمرها الحادي والثلاثين المنعقد في ريو دي جانيرو Rio de Janeiro في 1977/9/30 مشروع معاهدة يتضمن نصوصاً تتعلق بتوحيد بعض المسائل المتعلقة

بالاختصاص القضائي المدني، القانون الواجب التطبيق، وتنفيذ الأحكام الأجنبية في مادة التصادم البحري، وسلم هذا المشروع للمنظمة الاستشارية البحرية (المنظمة البحرية الدولية حالياً)، ولكن لم يتم لغاية اليوم عرض هذا المشروع على اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية من أجل إقراره.

ورغم عدم نفاذ هذا المشروع لا بأس أن نشير إلى أن م 2/2 منه كانت تنص على إمكان للمدعي أن يرفع دعوى التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية حسب اختياره:

- محكمة موطن المدعى عليه أو محل إقامته المعتاد أو المركز الرئيسي للمنشأة،
- محاكم الدولة التي وقع التصادم في مياهها الداخلية أو الإقليمية،
- محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على السفينة الصادمة أو على أي سفينة أخرى مملوكة للمدعى عليه،
- محكمة المكان الذي تم فيه الحجز على أموال المدعى،
- المحكمة التي وضع فيها المدعى عليه مبلغ تحديد مسؤوليته.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 328-334.

² يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 416.

³ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص 394، 395.

وأشارت الاتفاقية إلى أنه ليس هناك ما يغير القواعد الحقوقية الجاري بها العمل في الدول المتعاقدة في الأمور الخاصة بالتصادم والمتعلقة بالسفن الحربية أو السفن العائدة للدولة أو لمصلحة الدولة، أما بخصوص الدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو أي عقد آخر فإن مفعولية المعاهدة منعدمة.¹

كما يمكن تطبيق أحكام الاتفاقية لمصلحة أصحاب الشأن (شاحنين، ركاب، مستأجرين، منتفعين) عندما تكون كل السفن المشتركة تابعة لدولة متعاقدة، وأن يحمل التصادم الطابع الدولي، أما إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدول غير متعاقدة، فيمكن تعليق تطبيق أحكام الاتفاقية على شرط التعامل بالمثل، وإذا كان أصحاب الشأن ينتمون إلى نفس الدولة فإن القانون الوطني هو الواجب التطبيق دون الاتفاقية،² هذا، وقد نصت الاتفاقية على حالات استبعاد الاختصاص في أربع حالات:

- حالة الإلغاء الاتفاقي، فالطرفين يمكنهما الاتفاق على عرض النزاع أمام أية محكمة أو على التحكيم.³
- حالة تعدد المدعون، فإنه يجوز لكل منهم أن يرفع دعواه للمحكمة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه.⁴
- حالة تعدد السفن المشتركة في التصادم، فإن القاضي المختص بالنزاع في حدود الإختصاص الوارد في المادة الأولى، يمكنه إذا كانت قواعد الاختصاص في قانونه الوطني تخوله ذلك، أن يقرر اختصاصه بنظر كل الدعاوى المرفوعة عن نفس الحادث.⁵
- دعاوى المدعى عليه ضد المدعي الناشئة عن نفس التصادم، يجوز رفعها أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية وفقا لأحكام المادة الأولى.⁶

¹ م 5 و 6 من اتفاقية 1952 Bruxelles المتعلقة بالاختصاص المدني.

² م 12 من اتفاقية 1910 Bruxelles المتعلقة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري.

³ م 2 من اتفاقية 1952 Bruxelles المتعلقة بالاختصاص المدني.

⁴ م 2/3 من اتفاقية 1952 Bruxelles المتعلقة بالاختصاص المدني.

⁵ م 3/3 من اتفاقية 1952 Bruxelles المتعلقة بالاختصاص المدني.

⁶ م 1/3 من اتفاقية 1952 Bruxelles المتعلقة بالاختصاص المدني.

ثانياً: الاختصاص المدني بنظر دعوى التصادم البحري في اتفاقية Bruxelles سنة 1952 الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية

كما سبق وأشرنا، أن هناك علاقة وطيدة بين اتفاقية 1952 Bruxelles والمتعلقة بالاختصاص المدني في التصادم البحري، واتفاقية 1952 Bruxelles والمتعلقة بالحجز التحفظي، حيث بينت م 2 من هذه الأخيرة من خلال وصفها للديون التي يمكن بموجبها الحجز على السفينة، وجود اختصاص المحكمة التي أمرت بتوقيع الحجز التحفظي على سفينة المدعى عليه بنظر الدعوى، طبقاً لما قضت به م 1/1 من اتفاقية Bruxelles المتعلقة بالاختصاص المدني.¹

كما أن م 3 من اتفاقية الحجز في نصها على السفن التي يمكن توقيع الحجز عليها، وكذا الشروط التي يجب أن تتوافر في تلك السفن، تعد تكملة لنص م 1/1 من اتفاقية الإختصاص المدني، وفي ما يتعلق بمدى اختصاص محكمة محل الحجز بنظر الدعوى، استقر القضاء المصري والفرنسي على أن مجرد توقيع الحجز على السفينة الأجنبية في المياه الوطنية لا يستتبع اختصاص محكمة محل الحجز بنظر الموضوع، إلا إذا كانت مختصة بموجب ضابط آخر من ضوابط الاختصاص القضائي.²

وقد تعرض هذا الاتجاه للنقد من قبل الفقه، لأنه يحمل الدائن الذي وقع حجزاً في مصر على سفينة أجنبية، على إقامة دعواه أمام محكمة أجنبية والحصول بعد ذلك على أمر تنفيذ الحكم الصادر، مع ما في ذلك من صعوبة ومشقة.³

ويلاحظ أخيراً، أن صياغة م 1/7 من معاهدة الحجز التحفظي تمنح في بدايتها لمحكمة محل الحجز، الاختصاص بنظر موضوع الدعوى إذا كانت هذه المحكمة مختصة بنظرها طبقاً لقانونها الوطني،

¹ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 161.

² راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 342.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 113.

دون النص على أي رابطة بين الدين وبين محل الحجز، وهناك من يرى أن مكان هذه المادة هو معاهدة الاختصاص المدني لا سيما الفقرة الأولى التي تناولت الحجز على السفينة.¹

الفرع الثاني: قواعد الاختصاص المدني في القانون البحري الجزائري

عالج القانون البحري الجزائري مسألة الإختصاص المدني في دعوى التصادم البحري في الفقرة الثالثة من القسم الأول من الفصل الرابع بعنوان: "دعاوى التعويض عن الأضرار - الاختصاص المدني" المواد 287 إلى 293، والاختصاص المدني في حالة وقوع التصادم البحري يثير التساؤل حول المحكمة التي يجب إقامة الدعوى المدنية أمامها، سواء على أساس جغرافي مكاني (أولا)، أو على أساس نوعي (ثانيا)، أو بعرضها على التحكيم (ثالثا).

أولا: الاختصاص الإقليمي

بالرجوع لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، تفصل المحكمة في جميع القضايا لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا، وبالتالي فإن قضايا التصادم البحري هي من اختصاص المحاكم المختصة إقليميا للنظر في الدعوى،² لكن أية محكمة يجب إقامة هذه الدعوى المدنية؟

في القانون البحري الجزائري وبناء على نص م 290 ق بح ج، فإنه وفي حالة التصادم البحري يجوز للمدعي أن يرفع دعواه حسب اختياره إما أمام محكمة موطن المدعى عليه أو موطن أحد مقرات استغلاله، أو إما أمام محكمة مكان الذي تم فيه حجز سفينة المدعى عليه أو أية سفينة أخرى يملكها أو المكان الذي كان من المفروض أن يقع الحجز فيه، أو أمام محكمة مكان وقوع التصادم البحري حالة حصوله في الموانئ والفرس أو في المياه الداخلية.

¹ راوي محمد عبد الفتاح، نفس المرجع، ص 346.

² م 3/32 ق إ م إ.

بطبيعة الحال نلاحظ أنها اختيارات مستوحاة من اتفاقية 1952 Bruxelles، ومن حق المدعي أن يقيم دعواه في إحدى المحاكم المحددة بنص م 290 ق بح ج.

I- محكمة موطن المدعى عليه أو موطن أحد مقرات استغلاله

يعتبر هذا الاختيار تطبيقاً للقواعد العامة في م 37 و 38 ق إ م إ، فمن حق المدعي إقامة الدعوى أمام محكمة المدعى عليه وهو المكان الذي يقيم فيه عادة أو على وجه الاعتیاد، وإن لم يكن له موطن معروف فإن الاختصاص يعود للجهة التي يقع فيها آخر موطن له أو الموطن المختار، وفي حالة تعدد المدعى عليهم، فيؤول الاختصاص إلى محكمة إقامة أحد هؤلاء المدعى عليهم.¹

كما يسوغ للمدعي رفع دعواه لدى محكمة إحدى مقرات عمل المدعى عليه، إن كان لهذا الأخير مراكز متعددة لإدارة أعماله.

II- محكمة مكان حجز سفينة المدعى عليه أو أية سفينة أخرى يملكها أو المكان الذي كان من

الجائز توقيع الحجز فيه

¹ يرى بعض الفقه في تطبيق هذه القاعدة عدة عيوب، منها إقامة المدعي لدعواه أمام محكمة موطن المدعى عليه تكون في الغالب بعيدة عن مكان وقوع الحادث، بل وتكون جاهلة تماماً للمسائل البحرية وأمورها، بالإضافة إلى أن بعد المحكمة عن الحادث يؤدي لعدم امكانية القضاء أو الخبراء للوقوف ومعاينة المكان، وبالتالي يكون من المتعذر الكشف عن ظروف الحادث. كل هذه السلبات دفعت القضاء للاجتهاد لتوسيع الاختصاص في مادة التصادم البحري، منها اختصاص المحكمة القريبة لمكان وقوع التصادم، أو المحكمة التي وقع في دائرتها الاحتجاج، أو محكمة مكان اللجوء أو مكان وصول السفينة المصدومة، هذه الأخيرة عادة ما تلجأ لها إحدى السفن بعد وقوع التصادم مباشرة وبطبيعة الحال يجب أن يكون أقرب ميناء لوقوع التصادم البحري، وهو ما أخذ به القانون التجاري لسنة 1967 الفرنسي في م 407 منه، والمشرع المصري في م 300 من قانون التجارة البحرية المصري، المشرع المغربي في الفصل 299 من قانون التجارة البحرية المغربي، والمشرع الإماراتي في الفقرة (ب) من قانون البحرية الإماراتي، مما يعد سلوكاً محموداً إذ يسهل على المدعي في ميناء اللجوء ليس فقط لأنه الأقرب بل حتى لتوفره على المعدات والأجهزة اللازمة لاستقبال السفن المتصادمة.

إلا أن هذه المحاولات القضائية لم تجد ما يبررها من الناحية القانونية، مما كان من الضروري لتدخل التشريع لإصدار قواعد خاصة للاختصاص في مادة التصادم البحري.

علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 10. أحياظ محمد، المرجع السابق، ص 368-371. ملك شقلم، المرجع السابق، ص 402، 403.

أجاز المشرع الجزائري للمدعي رفع الدعوى أمام محكمة الميناء التي أجري الحجز فيها على سفينة المدعى عليه، أو أية سفينة أخرى يملكها أو المكان الذي كان من المفروض توقيع الحجز فيه، وهو يعد اختصاصا حديث العهد يرجع ظهوره لسنة 1968 في فرنسا بإعطاء الحق للمدعي برفع الدعوى أمام المحكمة التي أحييت إليها اجراءات الحجز التحفظي، والتي تكون في الأغلب محكمة الوصول فتكون بذلك قريبة من مكان وقوع الحادث.

III- محكمة مكان حدوث التصادم البحري الخطأ

تختص محكمة مكان وقوع التصادم بنظر الدعوى التي يقيمها المدعي، وهي تلك المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المياه الإقليمية الجزائرية التي وقع فيها التصادم، أو حالة وقوع التصادم في الموانئ والفرض، وهو اختصاص تمليه الظروف الواقعية حيث يسهل للطرف المتضرر الحصول على حقه في الميناء القريب لوقوع الحادث، كذلك يسهل اجراءات التحقيق في الحادث وعمليات المعاينة وتحديد نسبة الأضرار، كذلك تحديد المتسبب في وقوع الحادث، لأن السفن المتصادمة تكون قريبة من المحكمة التي تنظر في القضية.¹

إذا اختار المدعي احدى المحاكم المبينة في م 290 ق بح ج والسالف ذكرها، فإن ذلك لا يتبع بأي احتجاج أو إجراء خاص، وفي حالة تعدد وتورط عدة سفن في التصادم البحري، تختص المحكمة التي رفع إليها النزاع بالحكم في جميع الدعاوى المرفوعة عن الحادث نفسه، كما لا يجوز أن ترفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم البحري ضد سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن التي تعمل في المصلحة العمومية، إلا أمام القضاء الجزائري.²

والجدير بالذكر أن الحلول السابقة، لا تعطي للمدعي الحق في رفع دعوى جديدة في نفس القضية أمام محكمة أخرى إلا إذا تنازل عن دعواه الأولى، وهو أمر أغفله المشرع الجزائري.

¹ يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، 419.

² م 293، 292، 288 ق بح ج

أما عن نصوص مختلف التشريعات البحرية، فإنها جاءت متفقة تقريبا مع المشرع الجزائري ونصوص اتفاقية 1952 Bruxelles، ومنها المشرع العماني، العراقي، البحريني، والإماراتي، مما يبرز دور اتفاقية 1952 Bruxelles في تحقيق تعاون قضائي دولي لم تستطع القواعد العامة تحقيقه، وإن كان البعض منها فضل الإحالة للقواعد العامة كما هو الحال في مصر بحيث تمنح الاختصاص لمحكمة ميناء اللجوء أو محكمة ميناء تسجيل السفينة.

ثانيا: الاختصاص النوعي للمحاكم

يحدد الاختصاص النوعي حسب طبيعة الدعوى، وهو المعيار الذي على أساسه يتم تعيين الجهة القضائية التي يتعين رفع النزاع أمامها، ولقد بسط المشرع الجزائري التنظيم القضائي بجعل المحكمة ذات اختصاص عام في نظر كل المنازعات ماعدا ما استثني بنص خاص¹، لهذا فإن تحديد المحكمة المختصة محليا لنظر دعوى التصادم البحري، لا يعني اللجوء لأي محكمة إقليمية للفصل في النزاع فلا بد من تحديد نوع المحكمة المختصة حسب جنس وطبيعة القضية، وأمام غياب نص خاص في القانون البحري الجزائري بذلك، يتعين علينا الرجوع إلى القواعد العامة للاختصاص النوعي.

في الجزائر يعود الاختصاص النوعي للنظر في دعوى التصادم البحري إلى أقطاب متخصصة²، والمنصوص عليها في م 6/32 منه، والتي تنص على: " تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض

¹ بوبشير محمد أمقران، المرجع السابق، ص 271.

² فكرة الأقطاب القضائية المتخصصة في الجزائر كتنخصص وليس كجهة قضائية قائمة بذاتها، فهذه الأقطاب لا تدخل في هيكل التنظيم القضائي الجزائري، بل وضعت إلى جانب الأقسام في المحكمة حدد المشرع اختصاصها النوعي بموجب قانون الاجراءات المدنية والادارية، تبدوا حديثة نسبيا مقارنة ببعض التشريعات المقارنة كالقضاء الفرنسي سنة 1975، وسميت آنذاك بالمحاكم الجهوية المتخصصة بالمادة الاقتصادية والمالية Juridictions Régionales Spécialisées والمعروفة اختصارا JRS، ثم تلى ذلك ظهور المحاكم ما بين الجهوية المتخصصة سنة 2004 Juridictions Interrégionales Spécialisées والتي تعرف اختصارا بـ JIRS.

RENAULT-BRAHINSKY(C):L'essentiel de la Procédure pénale, éd Gualino lextenso, France 2013-2014, P28.

المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية والإفلاس والتسوية القضائية والمنازعات المتعلقة بالبنوك ومنازعات الملكية الفكرية والمنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات".

يظهر جليا من نص هذه المادة أنه يتم النظر في قضايا الحوادث البحرية وفقا للأقطاب المتخصصة -وهي ليست بجهات قضائية مستقلة- والتي لها اختصاص نوعي محصور في منازعات معينة ومن بينها المنازعات البحرية وهي قضايا في غاية الحساسية، من خلال عبارة "دون سواها" والتي يفهم منها أن للأقطاب المتخصصة اختصاص مانع فهي تفصل دون غيرها في هذه المنازعات أو القضايا، كالتجارة الدولية مثلا والتي تعد موضوع حساس يمس اقتصاد البلد كله، وبمفهوم المخالفة فلا يمكن للأقسام الأخرى للمحكمة الفصل في هذه المنازعات، فهي محصورة ومقتصرة على الأقطاب فقط.

من ناحية أخرى، ومن خلال عبارة "تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم..."، يظهر ضمنا أن استحداث هذه الأقطاب ليس شاملا لجميع المحاكم، ولهذا المحاكم التي لم تنشأ فيها أقطاب متخصصة فمن يفصل في المنازعات التي يختص بها القطب المختص؟

ربما هذا النص له ما يبرره خاصة من الناحية البحرية، فهذه الأخيرة لا يمكن تصورها في جميع ولايات الوطن، لهذا فإن تشكيل هذه الأقطاب مقصور فقط على المحاكم الواقعة على الساحل الجزائري، إلا أن هذه الأقطاب المتخصصة لم ترى النور بعد، وفي انتظار تجسيدها على أرض الواقع تبقى محكمة مقر المجلس هي المختصة في الفصل في المنازعات البحرية، بالتحديد القسم التجاري طبقا لنص م 531

ولفظ قطب أو أقطاب متخصصة ظهر رسميا لأول مرة في الجزائر ضمن نصوص قانون الاجراءات المدنية والإدارية الصادر سنة 2008، بالرغم من أن المحاولة الأولى كانت سنة 2005 عند تقديم مشروع القانون العضوي المتعلق بالتنظيم القضائي، ولم يحضى بقبول المجلس الدستوري.

محمد بكراشوش: الاختصاص الإقليمي الموسع في المادة الجزائية في التشريع الجزائري، مجلة دفاتر السياسة والقانون، ع 14، كلية الحقوق والعلوم الساسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، جانفي 2016، ص306.

ق إ م إ، ربما على أساس أن التصادم البحري فعل ضار تسبب في حدوثه المجهز أثناء مزاولته لعمله التجاري، كما أنه يستحيل التوسع في موضوع الأقطاب أكثر لغياب النصوص المتعلقة بها، في انتظار تنظيم قضائي خاص بالأقطاب المتخصصة لحل الفراغ التشريعي،¹ ويتم حل المنازعات البحرية لحد الآن في المحاكم العادية تحديدا القسم التجاري والبحري.

ثالثا: قضاء التحكيم والمنازعات الناشئة عن التصادم البحري

سبق التطرق إلى أنه إذا ما ترتب على التصادم بين السفينتين أو السفن ضرر ما، فاللمضمر الحق في رفع دعوى المسؤولية، كما له أيضا الحق في أن يسلك طريقا آخر غير الدعوى وهو طريق التحكيم، وهو ما أقره القانون البحري الجزائري في م 291 حيث نصت على: "إن أحكام المادة 290 أعلاه لا تمس حق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع دعوى بسبب تصادم السفن في البحار أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك بينهما أو في عرضها على التحكيم".

أغلب المنازعات البحرية بصفة والمنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية بصفة خاصة تتم تسويتها عن طريق التحكيم، ويرجع ذلك لميل أطراف هذه المنازعات للسرية والمرونة في الإجراءات التي يتميز بها التحكيم عن غيره من وسائل تسوية المنازعات، والرغبة في البعد عن ساحات القضاء وما تحمله من

¹ على عكس المشرع الفرنسي طبقا للمرسوم الصادر في 29 جويلية 1939 والذي أعاد إنشاء المحاكم البحرية بعد إلغائها لدى الإدارة البحرية الفرنسية، والتي تشكل من 5 أعضاء هم:

- رئيس المحكمة وهو رئيس الإدارة البحرية على مستوى إقليم بحري معين وهو ضابط البحرية الفرنسية، يتمتع بصفة متصرف في الشؤون البحرية.

- قاضي محترف من المحكمة العادية التي تقع في إقليم اختصاص الإدارة البحرية.

- مفتش للعمل والملاحة البحرية أو مفتش ميكانيكي للبحرية التجارية.

- ربان سفينة تجارية متقاعد.

- عضو خامس يعين على أساس الصفة والصف الذي ينتمي إليه البحار المتابع.

تصدر هذه المحاكم البحرية أحكاما جزائية سواء تعلق الأمر بتوقيع عقوبات سالبة للحرية أو غرامات مالية، كما يمكن الطعن في هذه الأحكام أمام المجالس القضائية العادية.

العقيد زيزير يوسف، النقيب سبنتوت، الملازمة سعدود فاطمة، الخدمة الوطنية لحراس السواحل، المرجع السابق، ص 77.

روتين، وإقرار التحكيم في التصادم البحري يرجع لعدة أسباب، منها الإسراع في فض المنازعات والإقتصاد في المصروفات، ومن أجل معرفة هذا النظام وإجراءاته في مجال الحوادث البحرية، سوف نتطرق إليها بالتفصيل في الباب الثاني.

الفرع الثالث: مبدأ المحكمة غير الملائمة FNC

للمحكمة سواء من تلقاء نفسها أو بناء على طلب أحد الأطراف، السلطة التقديرية في رفض دعوى مرفوعة أمامها وهي مختصة بها، إذا رأت من ظروف ووقائع الدعوى أن هناك محكمة أخرى أنسب منها لنظر الدعوى.¹

إلا أن بعض الفقه، يفضل عند تطبيق هذا المبدأ أن تقضي المحكمة بالوقف المشروط للدعوى بدلا من القضاء برفضها، وذلك من أجل مواجهة الحالات التي قد لا تقبل فيها المحكمة الأجنبية نظر الدعوى، أو عندما تصدر هذه المحكمة حكما لا يمكن تنفيذه من قبل المحكمة التي طبقت المبدأ.²

وفيما يتعلق بمدى إمكانية تطبيق هذا المبدأ وفقا للقانون الجزائري، فإنه لا يوجد أي نص في قانون الإجراءات المدنية والإدارية يقابل هذا المبدأ، ربما لأن المشرع الجزائري لم يشأ أن يجيز للمحاكم التخلي عن الدعوى الداخلة في اختصاصها، وذلك لأن عقد الاختصاص للمحاكم الجزائرية الواردة بنص م 37 ق إ م إ روعي فيه حماية الطرف الضعيف في الدعوى (المدعى عليه) وكونه متوطنا في الجزائر، وأن التخلي عن الاختصاص خاصة في حالة وجود أجنب، يذهب بهذه الرعاية.

¹ ترجع نشأة هذا المبدأ إلى المحاكم الاسكتلندية، حيث أخذت تلك المحاكم هذا المبدأ من خلال قضية McMaster سنة 1831، تحت اسم المحكمة غير المختصة ثم بدأ ينتقل تدريجيا على المحاكم البحرية الأمريكية، والتي قصرته في البداية على دعاوى الأجنب. ساد هذا المبدأ في دول الـ Common law ، وهذا على عكس دول الـ Civil law التي لا تطبق هذا المبدأ لأن الدستور يحظر على محاكمها رفض أو عدم قبول الدعوى، عندما تكون مختصة بها وفقا لقواعد الاختصاص القضائي، ومع ذلك فإن هذا المبدأ يتم تطبيقه في محاكم مقاطعة كيبيك الكندية بالرغم من تبعية نظامها لدول الـ Civil law.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 354.

² راوي محمد عبد الفتاح، نفس المرجع، ص 354.

المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على دعاوى التعويض عن أضرار التصادم البحري

المشكلة تبقى قائمة عندما يقع التصادم بين سفن احداها لا تنتمي لدولة منظمة اتفاقية 1952 Bruxelles، مما يستدعي البحث عن المكان الذي وقع فيه التصادم البحري لتحديد القانون الواجب التطبيق (الفرع الأول)، لئتم رفع الدعوى مباشرة، وفي حالة عدم القيام بذلك تصبح دعوى التصادم البحري غير مقبولة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: قانون مكان حدوث التصادم البحري

ثارت بشأن تحديد القانون الواجب التطبيق، العديد من المصاعب، فانقسم الفقه والقضاء إلى حالتين: التصادم الواقع في المياه الإقليمية والتصادم الواقع في أعالي البحار (أولا)، وبين رأي موافق وآخر معارض، حسم التشريع الجزائري مسألة القانون الواجب التطبيق في نص م 287 ق بح ج (ثانيا).

أولا: قانون مكان حدوث التصادم البحري حسب رأي الفقه والقضاء

تباينت الآراء في حل هذه المسألة، ومن هذه الآراء التصادم الواقع في المياه الداخلية أو الإقليمية، والتصادم الواقع في عرض البحر.

I- التصادم الواقع في المياه الداخلية أو الإقليمية

غالبا ما يحصل تنازع للقوانين عند حدوث التصادم البحري في المياه الداخلية أو الإقليمية لدولة ما بين سفن تحمل اعلاما دول مختلفة، ومن أجل حل مشاكل القانون الواجب التطبيق يرى الفقه والقضاء ثلاثة نظريات:

(أ) - نظرية القانون المحلي (الوطني)

استقر فقه القانون الدولي الخاص الغالب منذ القديم، على تطبيق مبدأ القانون المحلي¹ في شأن علاقات المسؤولية التقصيرية التي تتضمن عنصراً أجنبياً طبقاً للقواعد العامة في تنازع القوانين، فيخضع التصادم الواقع في المياه الإقليمية أو الداخلية لقانون الدولة التي وقع فيها التصادم، بما فيها ما يقع في الموانئ والمرافئ التابعة لتلك الدولة.²

ويرى أنصار هذه النظرية أن تطبيق القانون الوطني الإقليمي، يوضع حلاً لمشكلة تنازع القوانين من خلال قاعدة الإسناد التي تعتبر قانون مكان حصول الفعل الضار هو القانون الواجب التطبيق، لأنه هو الذي ترتبت تحت سلطانه كل الآثار القانونية التي تتولد عن الواقعة، خاصة عندما يتخلل عنصر أجنبي،³ بينما يرجع البعض الآخر تطبيق مبدأ القانون المحلي، إلى فكرة الإقليمية والتي تعد وفقاً لهذا الرأي الأساس الذي يقوم عليه حل تنازع القوانين، فكل واقعة تحدث على إقليم الدولة يجب أن تخضع لقانون هذه الدولة، لأن إقليمها هو الذي جعل من الواقعة المادية، واقعة قانونية تترتب عليها آثار معينة.⁴

ولعل الصحيح هو ما ذهب إليه العميد Batiffol من أن تطبيق القانون المحلي، يستجيب للرغبة في تحقيق التوازن المتطلب بين حقوق كل من المسؤول والمتضرر، فأحكام المسؤولية تهدف من ناحية إلى فرض مفهوم معين للحرص أو الحيطة اللازمة التي يتعين على الأفراد مراعاتها، ومن ناحية أخرى فإن هذه

¹ يقصد بالقانون المحلي في مجال المسؤولية التقصيرية تطبيق قانون البلد الذي وقع فيه الفعل الضار، خاصة في النزاعات التي تحتوي على طرف أجنبي، فعلى القاضي دائماً الرجوع للقانون الدولي الذي وقع فيها الفعل الضار ليفصل في النزاع.

بن عصمان جمال: المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص 102.

² هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 13، 15.

³ مجدي سلامة أحمد محمود، المرجع السابق، ص 442.

علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 11.

BERTIN(E): Principes de droit international privé, 3^{ème} éd, tome 1, Paris, 1932, p 417.

⁴ راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 368.

الأحكام، ترمي إلى توفير الثقة المطلوبة في حماية القانون لكل من أصابه ضرر نتيجة لعدم اتخاذ الحيطة التي يفرضها القانون.¹

يعد هذا الإتجاه، الرأي التقليدي السائد لدى الفقه والقضاء في تطبيق القانون المحلي والوطني في غالبية دول العالم خاصة القضاء الألماني القديم،² وما يأخذ به القضاء الفرنسي منذ حكم Lautour الصادر في 8 مارس 1966،³ في شأن كافة المسائل التي تتعلق بالمسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري الواقع في المياه الداخلية أو الإقليمية، لهذا يوصف هذا القانون بالقانون الذي يستأثر جغرافيا بالاختصاص في الأفعال الضارة وهو الأقرب لها من أي قانون آخر، فيتولى هذا القانون تحديد مرتكب الخطأ ومدى مسؤوليته وكذا تقدير التعويض للمضرور، وينطبق ذلك على كل السفن سواء كانت تنتمي للدولة صاحبة الإقليم أو كانت احداها فقط أو كانت كلاهما أجنبيتان.⁴

رغم وجهة هذا الرأي واستقراره كون أن القانون المحلي يحقق التماثل ووحدة الحلول بغض النظر عن أطراف المعاملة القانونية،⁵ وكون أن مبدأ القانون المحلي يستجيب إلى اعتبارات عملية من العسير تجاوزها، إلا أنه لم يسلم من النقد خاصة لعدم ملاءمته في بعض الأحيان للتطبيق، خاصة فيما يتعلق بسفن أجنبية تحملان نفس العلم، فمن الأفضل تطبيق قانون علم السفينتين المتصادمتين لأنه أكثر ارتباطا بالسفينتين بدلا من القانون المحلي للدولة صاحبة الإقليم،⁶ أو التصادم الواقع بين سفينتين تحملان

¹ هشام علي صادق، نفس المرجع، ص17.

² زيان عبد القادر، المرجع السابق، ص96.

³ محمد ماجد محمد أحمد، المرجع السابق، ص284.

⁴ تطبيقا لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في 15/2/1905 بتطبيق القانون الفرنسي على دعوى التصادم الواقع في المياه الفرنسية بين سفينتين ناقلتين للبترول تحملان العلم الإنجليزي.

PIERRE(B): **La loi du pavillon**, tome 1, Dalloz, Paris, 1908, p569.

⁵ ممدوح عبد الكريم حافظ عرموش: **القانون الدولي الخاص**، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998، ص132.

⁶ لهذا يذهب جانب آخر من الفقه والقضاء لتطبيق قانون العلم المشترك، بالنسبة للتصادم الواقع في المياه الإقليمية لدولة أجنبية بين سفينتين حامله لعلم مشترك، ربما هذا الإتجاه يحاول الجمع بين قواعد القانون المحلي وقانون علم السفينتين إذ أنه يتعين للأخذ به أعمال قواعد القانون المحلي الإقليمي المتعلقة بمنع التصادم حتى يتم التعرف على القاعدة التي تم خرقها، وبالتالي معرفة المخالفة التي قد

أعلاما مختلفة في المياه الإقليمية لدولة أجنبية ثالثة، ومن الواجب في هذه الحالة استبعاد تطبيق القانون المحلي، وتحديد القانون الأكثر ارتباطا بالحادث.¹

(ب) - نظرية قانون قاضي النزاع

بعد انتقاد تطبيق نظرية القانون المحلي رغم صلابته الحجج التي يستند عليها، لم يتردد الفقه الغالب في رفضه وتم الاتجاه نحو تطبيق قانون القاضي الذي ينظر في الدعوى،² في القرن التاسع عشر على يد بعض الفقهاء مثل Savigny،³ على أساس أن المدعي عندما اختار رفع الدعوى أما محكمة معينة،

= لا تكون كذلك في نظر القواعد الدولية لمنع التصادم، وهو الاتجاه الذي أخذ به القانون الألماني والذي لم يستبعد تطبيق القانون الوطني خاصة فيما يتعلق بتنظيم مرور السفن والأحكام المتعلقة بمنع التصادم البحري.

إلا أن هذا الفرض نادر جدا فغالبا ما تكون السفن المتصادمة مختلفة الجنسية، لهذا فالمبدأ هو تطبيق القانون المحلي والوطني لما يتضمنه من عدالة، وما فيه من احترام لسيادة الدولة صاحبة القانون على مياهها الإقليمية.

هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 20، 21.

ملك شقلم، المرجع السابق، ص 422، 421.

كما جاء بعض الفقهاء بفكرة قانون الوسط الاجتماعي كمفهوم جديد لتطبيق القانون الوطني، الذي يركز على معيار العلاقة القانونية من خلال البيئة أو الوسط الاجتماعي الذي نشأت فيه، باعتبار أنه غالبا ما يتوافق مكان وقوع الفعل الضار مع الوسط الاجتماعي الذي نشأ فيه الفعل، لهذا إذا اختلفت البيئة الاجتماعية عن مكان التحقق المادي للفعل الضار وجب تركيز العلاقة في المكان الذي تكون هذه العلاقة أكثر ارتباطا به، وهو بلا شك سيكون الوسط الاجتماعي الذي وقع فيه هذا الفعل، لذلك لن يستبعد تطبيق موطن الأطراف أو جنسيتهم، رغم ذلك يرى بعض الفقهاء أن هذه النظرية لم تغلح إلى حد بعيد.

لمزيد من الشرح راجع في ذلك: بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 102 وما بعدها.

¹ خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 320. محمد ماجد محمد أحمد، المرجع السابق، ص 418.

² يرجع ظهور هذه النظرية إلى فقهاء القرن التاسع عشر خاصة الفقيه Savigny، حيث يرى أن قواعد المسؤولية التقصيرية وثيقة الصلة بالقانون الجنائي، ولذلك فإن قانون القاضي يكون له اختصاص حصري بحكم دعوى التصادم المرفوعة أمام القضاء الألماني، غير أن الفقيه Wachter يرى ضرورة السماح بتطبيق القانون الأجنبي على مسائل المسؤولية التقصيرية، شريطة أن تشير قواعد الإسناد الألمانية إلى هذا القانون أو في الحالات التي يكون فيها تطبيق القانون الأجنبي، مبنيا على عادة مستقرة منذ زمن طويل، وفي حالة الشك في القانون الأجنبي يكون قانون القاضي هو الواجب التطبيق. راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 372.

³ بفضل هؤلاء الفقهاء، أصبح القانون الألماني الخاص بالتصادم البحري هو الواجب التطبيق بصفة دائمة، عندما يعرض نزاع متعلق بهذا الموضوع على القاضي الألماني، سواء وقع التصادم في المياه الإقليمية الألمانية أم في الخارج، وبرروا ذلك بأنه متعلق بالنظام العام الدولي وذو صفة إلزامية، بالإضافة إلى أن تطبيق قانون أجنبي أيا كانت نصوصه، غير متصور في هذه المسألة.

محمد ماجد محمد أحمد، المرجع السابق، ص 264.

فهذا يعني أنه رضاء ضمني منه بقانون تلك المحكمة،¹ وبالتالي فالأولوية للاختصاص القضائي خاصة إذا كانت السفينتان من أعلام مختلفة، وحتى عندما تكونان حاملتان لعلم مشترك فإن ذلك يعني أنه عندما تنتمي السفينة الداخلة في دعوى التصادم إلى جنسية القاضي الذي ينظر في القضية، فإن الظروف تقتضي تطبيق قانون هذا القاضي،² لما فيه من تسهيل لعمل القاضي الذي يكون جاهلا بالقانون الأجنبي.³

واجه هذا الرأي هو الآخر بعض النقد، فلا يجوز القول بوجود الرضاء الضمني من قبل المدعي على تطبيق قانون القاضي الذي يتولى الفصل في القضية، لهذا تم رفض هذا الإتجاه بشدة من قبل أغلبية الفقه والقضاء، فلا يجوز أن يكون قانون القاضي منافسا للقانون الوطني مؤيدي الرجوع إلى المبادئ العامة في تنازع القوانين، والتي تقتضي بتطبيق قانون محل وقوع الفعل المنشيء للالتزام،⁴ وقال البعض أيضا أن بتطبيق قانون القاضي من شأنه فتح باب التحايل من قبل الأطراف باللجوء للمحكمة التي يكون قانونها يتماشى ومصالحه.⁵

¹ يعقوب يوسف عبد الرحمان، المرجع السابق، ص152.

² هشام علي صادق، المرجع السابق، ص134.

³ BERTIN(E), op cit, p213.

⁴ هشام علي صادق، نفس المرجع، ص133. مجدي سلامة أحمد محمود، المرجع السابق، ص446.

⁵ على الرغم من استقرار مبدأ اختصاص القانون المحلي بحكم دعوى التصادم الواقع في المياه الإقليمية والداخلية، غير أن عدم ملائمة في بعض الأحيان للتطبيق المطلق، حث الفقه والقضاء ومن ورائهم المشرع في معظم دول العالم إلى عدم الإنقياد وراء هذا المبدأ، ومحاولة البحث عن وسائل أخرى انتهت معظمها إلى تطبيق قانون القاضي بجانب القانون المحلي، ولعل أبلغ مثال على ذلك، موقف القضاء الانجليزي من خلال تطبيق قاعدة التجريم المزدوج، والتي تشترط أن يكون الفعل أو السلوك المرتكب في الخارج مجرما طبقا للقانون المحلي وقانون القاضي.

إلا أن قاعدة التجريم المزدوج، تعرضت لنقد شديد من جانب الفقه، بالإضافة إلى الانتقادات كانت القاعدة محل للنقاش والجدل الفقهي، حيث رأى بعض الفقه أنها قاعدة اختصاص قضائي بينما رأى البعض الآخر أنها تتعلق بتنازع القوانين.

محمد ماجد محمد أحمد، المرجع السابق، ص88.

(ج) - نظرية قانون مكان تحقق الضرر

قد يحدث في بعض الأحيان أن يقع التصادم البحري في إقليم دولة ما ويتحقق الضرر في إقليم دولة أخرى، وهي الحالة التي يسميها الأستاذ الفرنسي Niboyet بحالة تفرق عناصر الواقعة القانونية،¹ مما يجعل القضية ترتبط بوجود قانونين فأيهما نعتبره القانون الواجب التطبيق؟

كما سبق وتطرقتنا، هناك جانب من الفقه رأى بتطبيق قانون الدولة التي وقع فيها الفعل الضار (القانون المحلي)، على أساس أنه قانون الدولة التي تم فيها مخالفة الأمر بالامتناع عن إتيان الفعل غير مشروع، في المقابل برز اتجاه ينادي بتطبيق قانون تحقق الضرر من وراء ارتكاب الفعل الضار، باعتباره مكان تحقق نتيجة الفعل المنشيء للالتزام وظهورها للعالم الخارجي،² والمتمثلة في الضرر الذي يعد العنصر الأساسي في المسؤولية التقصيرية، فلا يمكن تصور قيام المسؤولية بدون وجود الضرر.

ولو انتهينا إلى تطبيق قانون مكان تحقق الضرر، فإننا نرجع لقانون علم السفينة التي لحقها الضرر، فهناك من يرى أن الحل ما هو إلا الأخذ بأحد القانونين وعندها سيكون القاضي الرجوع للمبادئ السائدة في قانونه لتحديد القانون المختص وهو إما قانون تحقق الضرر أو قانون الفعل الضار.³

رغم الأسس المنطقية، لم يسلم هذا الرأي من الانتقاد كون أن القول بتطبيق قانون مكان تحقق الضرر فيه إهمال للعنصر الرئيسي الآخر ألا وهو الخطأ، فلا تقوم المسؤولية إلا بوجود الخطأ حتى القاضي وهو بصدد تقديره للتعويض يعتمد على مدى جسامته الخطأ لا الضرر.⁴

¹ محمد ماجد محمد أحمد، المرجع السابق، ص 429.

² بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 115.

³ محمد ماجد محمد أحمد، نفس المرجع، ص 430.

⁴ هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 416.

لهذا ذهب بعض الفقه إلى تطبيق القانونين معاً، مبررين رأيهم بأن المسؤولية التقصيرية لا تكتمل إلا بتوافر جميع أركانها، مما يلزم بتطبيق كل من قانون دولة الخطأ وقانون دولة تحقق الضرر للحكم في القضية، من أجل تحديد شروط قيام المسؤولية وكيفية التعويض، نظراً لما يحقق هذا الرأي من مصلحة سواء للمخطيء أو للمضرور. محمد ماجد محمود أحمد، نفس المرجع، ص 51.

II- التصادم الواقع في البحر العام

من ناحية أخرى، ثار خلاف حول التصادم البحري الواقع في أجزاء البحر التي لا تتضمن البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لأية دولة أو ما يعرف بالبحر العام، فهو مال مباح لا يجوز لأية دولة أن تدعي عليه حقوقا خاصة وليس لها أي سيادة عليه،¹ ولعل أكثر التعبيرات قربا لهذا الرأي هو أن البحر العام شيء يخرج من الذمة، وعلى ذلك ليس هناك قانون دولة يسري في البحر العام، ومع ذلك هناك أعراف وتقاليد يتعامل بها رجال البحر، خاصة فيما يتعلق بتنظيم المرور ومنع التصادم بين السفن في البحار.²

ومشكلة البحث عن القانون الواجب التطبيق عند حصول التصادم البحري في أعالي البحار، تزداد تعقيدا بالرجوع لنص م 2/12 من اتفاقية 1910 Bruxelles لتوحيد بعض قواعد التصادم والتي لم تميز بين المياه الإقليمية وأعالي البحار، فقد يحصل تصادم بين سفن ترفع علم دولة واحدة أو بين سفن تحمل أعلاما مختلفة، كل ذلك أدى لظهور عدة اتجاهات.³

أجمع الفقه والقضاء في جميع دول العالم بالقول بتطبيق قانون العلم المشترك La loi du pavillon، خاصة في هذه الحالة أين يتعذر تطبيق القانون الإقليمي نظرا لوقوع التصادم في عرض البحر، اعتبارا من أن السفينة جزء من إقليم الدولة التي تحمل علمها،⁴ والقانون الذي تنتمي إليه السفينة، هذا الحل يكاد يجمع عليه كافة شراح القانون كما اعتنقه القضاء وأغلب الدول، فهو أكثر ملاءمة لطبيعة النزاع والقانون الأنسب في شأن المسؤولية عن حوادث السفن التي تقع في أعالي البحار، فإتحاد السفينتين في علم واحد يجعل تطبيق قانون العلم أمرا سهلا بانطباق قانون العلم المشترك.

¹ محمد طلعت الغنيمي: القانون البحري الدولي، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1975، ص163.

² خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص323.

³ مجدي سلامة أحمد محمود، المرجع السابق، ص447. محمد ماجد محمد أحمد، المرجع السابق، ص348.

⁴ BONASSIES(p): La loi du pavillon et les conflits de droit maritime, Recueil des cours de l'académie de droit international, T III, 1969, p589.

لكن وإن كان هذا الرأي مجمع على مزاياه من قبل الغالبية العظمى من الفقهاء وشرح القانون، إلا أن المشكلة التي تدق أكثر حينما يختلف العلمان أي في غير حالة العلم المشترك وتعذر تطبيق القانون المحلي، مما يستدعي البحث عن القانون الواجب التطبيق ليحكم المسؤولية التقصيرية الناتجة عن التصادم البحري،¹ وفي ذلك تعددت الآراء.

(أ) - تطبيق قانون علم السفينة المخطئة

يرى أنصار هذا الرأي بضرورة تطبيق قانون علم السفينة المخطئة، ويرونه من أكثر الحلول ملائمة لهذه المسألة، والذي يستند بالإضافة إلى أن تطبيق قانون علم السفينة مرتكبة الخطأ يكون في مصلحة مالك السفينة فهو يعلم مسبقاً بحدود مسؤوليته في حالة الخطأ، فلا يتحمل التزامات قد يفرضها عليه قانون لا علم له به، مما يحقق وحدة الأحكام وتناسقها،² وقد انتقد على أساس أنه لا يستند إلى أساس واقعي وأن العلم المسبق بالقانون لا يعني ضرورة تطبيقه، كما أنه قد لا يحكم مصلحة مالك السفينة فقط فقد يخدم صاحب السفينة المضرورة أيضاً، وهو ما أخذ به القضاء الفرنسي في أغلب أحكامه.³

¹ أخياظ محمد، المرجع السابق، ص 420.

² راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 388.

كذلك من بين المشاكل التي تنتشر، مسألة أعلام المجاملة فبعض الدول مثل ليبيريا، بنما، هندوراس، كوستاريكا، لبنان وجزر الباهاما، تسمح لبعض السفن الأجنبية التي ليس لها بما أية علاقة برفع أعلامها، وهي دول لا تتمسك بالعادات والأعراف البحرية التي تحرم ذلك، مما يضر بمصالح بعض المجهزين.

مصدر هذا السلوك المخالف ظهر في القرن السابع عشر في إنجلترا، حيث كان هذا المبدأ ملجأً للهروب من الموانع الواردة في قانون الملاحة البحرية، فاضطر عدد كبير من السفن الأجنبية للتخفي تحت العلم الإنجليزي ما بين سنة 1669 و1680، أما اليوم فالهدف منه هو التحايل على الموانع التي تفرضها بعض الدول على بعض السفن الأجنبية بالذات، مما يجعل هذه السفن تلجأً للتستر وراء أعلام دول أخرى للمرور في المياه الإقليمية في الدولة المانعة.

وأياً ما كان الهدف والأسباب، فإن رفع سفينة لعلم دولة غير مسجلة فيها، يترتب عليه نتائج خطيرة بالنسبة للتجارة الدولية، وإثارة الخلاف فيما يتعلق بمسألة القانون الواجب التطبيق والذي تصدت له محكمة العدل الدولية في رأيها الاستشاري الصادر في 8 جوان 1960 برفضها وجود أي علاقة بين السفينة والدولة صاحبة علم المجاملة.

محمد ماجد محمد أحمد، المرجع السابق، ص 412-415.

³ علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 14.

(ب) - تطبيق قانون علم السفينة المتضررة

برز اتجاه آخر يقضي بتطبيق قانون علم السفينة المتضررة، ويستند أصحاب هذا الرأي على أحكام المسؤولية التقصيرية في القانون المدني التي تسعى لحماية الطرف المتضرر،¹ لهذا يستوجب تطبيق القانون الأصلح للمضرور وهو ما أخذ به القضاء الألماني والقانون البرتغالي، إذ أعطى للمضرور حرية الاختيار للقانون الأكثر تحقيقاً لمصالحه.

مع ذلك يطرح السؤال حول حالة الخطأ المشترك إذ من الصعوبة بمكان تطبيق أي من القانونين، لذلك هناك من يرى بضرورة الموازنة بين أطراف النزاع ولأخذ بعين الاعتبار مصلحة كل من المخطيء والمتضرر ولا يتأتى ذلك إلا بالتطبيق الجامع لقانون علم السفينتين المتصادمتين، وهذا ما يثير العديد من الإشكاليات في التطبيق مما دفع للبعض لتطبيق قانون كل من العلمين تطبيقاً موزعاً بحيث تكون مسؤولية مالك السفينة محددة وفقاً لقانون العلم، إلا أن ذلك يؤدي لتجزئة أحكام المسؤولية.²

وأمام هذه الانتقادات والتناقضات في الآراء، إذ لا يوجد رأي يخلو من العيوب تم تفضيل تطبيق قانون القاضي أو المحكمة المعروض عليها النزاع، إذا كانت الدول التي ترفع السفن المتصادمة أعلامها غير متشابهة،³ ولا حل لنا إلا أن نميل إلى تطبيقه بما فيه من مزايا كثيرة مقارنة بالعيوب، فهو الحل العملي والأفضل عند عدم وجود قانون يطبق على القضية خاصة وأن السفينتين تحملان أعلاماً مختلفة، والقاضي عند تطبيقه لقانونه يكون أكثر إماماً بالحادث من بقية القوانين الأخرى.

= فقد حدث تصادم بين السفينة الإنجليزية Appollo والسفينة الفرنسية Percurseur في البحر العام بخطأ من السفينة الإنجليزية، وعرضت الدعوى أمام المحكمة Brest الفرنسية، حينها طلب مجهز السفينة الإنجليزية تحديد مسؤوليتهم عن التعويض بترك السفينة والأجرة استناداً لنص م 216 من القانون التجاري الفرنسي، إلا أن المحكمة رفضت هذا الطلب وطبقت القانون الإنجليزي، ومع ذلك فقد اشترطت المحاكم الفرنسية للأخذ بهذا الرأي أن لا يكون في هذا القانون ما يخالف حسن الأدب والنظام العام.

خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 326.

¹ LYON CAEN, CLUNET, EYNAR والمشار إليهم لدى يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 428.

² SERGIO(M)CARBONE: Les conflits de lois en droit maritime, l'académie de droit international de LA HAYE, tome 340, 2010, p 99.

³ هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 71.

إلا أنه قد لا يتخذ شكلا واحدا في كل الدول، كما أن تبرير هذا الحل يختلف من بلد لآخر، ففي البلاد الأنجلوسكسونية، اقترحوا نظاما يقترّب من قانون القاضي وهو القانون البحري العام، وأصل هذا الاتجاه يكمن في أن القانون البحري مستخرج من مجموعة أعراف وعادات مشتركة للبحار في كل الدول، وهو القانون المشترك للأمم البحرية أو قانون غالبية الشعوب، إلا أنه في باقي القارة الأوروبية لا نجد له الكثير من المؤيدين فمن الصعب القول بوجود قواعد مشتركة عند كل الأمم، واعتبر نوع من الوهم الخاطيء فليس هناك في الواقع قانون بحري عام.¹

وتبقى هذه المسألة من المسائل العالقة بلا حل موحد طالما لا يوجد تشريع دولي موحد يحكم كافة المسائل المتعلقة بالتصادم البحري في أعالي البحار، لذلك أغلب الفقهاء ينادون بضرورة وضع تشريع دولي موحد،² ولن يكون ذلك إلا بإبرام اتفاقية أو معاهدة خاصة بالقانون الواجب التطبيق تشترك فيها كافة الدول المهتمة بالتجارة البحرية، أو على الأقل إنشاء محكمة دولية مختصة بالنظر في المنازعات الحاصلة بين السفن نتيجة التصادم في أعالي البحار، إلا أنه ولغاية اليوم لا يوجد أي اتفاقية تعالج مسألة القانون الواجب التطبيق على دعاوى التصادم البحري، وإلى ذلك الحين نؤكد على ضرورة انضمام كافة الدول إلى اتفاقيتي Bruxelles لسنة 1910 و 1952، مع العلم أنهما نجحتا إلى حد ليس ببعيد في تحقيق الأهداف التي وجدتا من أجلها.³

¹ محمد ماجد محمد أحمد، المرجع السابق، ص 465-469.

² أخياظ محمد، المرجع السابق، ص 406.

³ ينبغي الإشارة إلى أن مشروع ريو دي جانيرو السالف الذكر، قد تصدى لمشكلة المصادمات التي تقع في أعالي البحار بين سفن تابعة لدول مختلفة من خلال تبنيه حلا عمليا أكثر عمليا يتماشى مع طبيعة القانون الدولي الخاص، ألا وهو خضوع هذه المصادمات لقانون القاضي المعروض عليه النزاع، غير ان واضعوا المشروع استثنوا ثلاثة حالات للتصادم الواقع في أعالي البحار من الخضوع لقانون القاضي، وذلك طبقا لنص م 4 من المشروع، وهي:

-- تطبيق قانون محل التسجيل المشترك أو قانون دولة الملاك المشترك،

- تطبيق المعاهدة المشتركة بين الدول التابعة لها السفن المتصادمة،

- تطبيق قوانين الدول المتصادمة سفنها في حال تطابق هذه القوانين.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 389، 390.

ثانياً: قانون مكان حدوث التصادم البحري استناداً لنص م 287 ق بح ج

حسب نص م 287 ق بح ج، تظهر لنا ثلاثة حالات من التصادم البحري: التصادم الواقع في المياه الإقليمية، التصادم الواقع في أعالي البحار، والتصادم الواقع بين سفن حاملة لنفس العلم مهما كانت طبيعة المياه التي وقع فيها التصادم.

I- التصادم الواقع في المياه الإقليمية الجزائرية

طبقاً للقانون البحري الجزائري، فإن دعاوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم الحاصل في المياه الإقليمية الجزائرية يخضع للقانون الجزائري، ولهذا فإن هذا النص يسري سواء حصل هذا التصادم بين سفينتين تابعيتين للدولة الجزائرية أو كانت سفينتين تحملان جنسية أجنبية، ما دام أن التصادم قد حصل في المياه الإقليمية الجزائرية، لذلك إذا وقع التصادم في المياه الإقليمية الجزائرية فإن القانون الواجب التطبيق على دعوى التصادم وكل ما يتعلق بها من إجراءات هو القانون الجزائري، مهما كانت جنسية السفن المتصادمة، تطبيقاً لمبدأ قانون مكان وقوع الخطأ وإعمالاً لمبدأ تطبيق القانون المحلي، لذلك فالقانون الجزائري يطبق حتى في دولة أجنبية متى كان مكان حصول الحادث في الجزائر.

نفس الأمر في فرنسا إذ يطبق القانون الفرنسي على الدعاوى التي تقام بمناسبة حدوث التصادم البحري في المياه الإقليمية الفرنسية، ذلك لأن نص م 3 من القانون المدني الفرنسي تقضي بسريان القوانين التي تنظم المسؤولية المدنية على جميع الأشخاص المقيمين على إقليم الدولة، سواء كانوا وطنيين أو أجنبان، وعلى ذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في سنة 1888 بتطبيق القانون الأمريكي على دعوى أقيمت بمناسبة اصطدام سفينة فرنسية في المياه الإقليمية الأمريكية.¹

II- التصادم الواقع في عرض البحر

¹ علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص/11

كما سبق وتطرفنا بأن أعالي البحار، هو بمثابة مال مباح لجميع الدول فلا يجوز لأي دولة أن تدعي السيادة عليه، كما أنه ليس هناك أي قانون يسري في عرض البحر، لهذا أخضع المشرع الجزائري دعاوى التعويض عن أضرار التصادم البحري الواقع في عرض البحر لقانون المحكمة المختصة في النزاع في الفقرة (ب) من م 287 ق بح ج.

لكن المشرع الجزائري وبهذا الطرح لتحديد المحكمة المختصة، لم يعالج مسألة القانون الواجب التطبيق على التصادم البحري الواقع في أعالي البحار، مما يجعل الأمر في غاية الإبهام، ويزداد تعقيدا إذا كانت السفينتان تحملان جنسيتين مختلفتين وغياب أي قانون موحد يسري في عرض البحر، كحالة تصادم سفينة جزائرية وأخرى فرنسية مثلا، فهل المحكمة المختصة في هذه الحالة هي محكمة السفينة الصادمة أو محكمة السفينة المصدومة والمتضررة وقد تكون إما المحكمة الجزائرية أو المحكمة الفرنسية؟ كذلك هل هي محكمة قانون القاضي الذي رفع إليه النزاع أم نطبق قانون علم كلا السفينتان الفرنسي والجزائري معا؟

هذا يعني الرجوع للقواعد العامة في القانون المدني الجزائري، خاصة التصادم بين سفينة جزائرية وأخرى أجنبية، فنجد م 9 ق م ج تنص على أن القانون الجزائري هو المرجع في تكييف العلاقات المطلوب تحديد نوعها عند تنازع القوانين لمعرفة القانون الواجب تطبيقه، وبذلك على القاضي الجزائري عند حصول التصادم بين سفينة جزائرية وسفينة أجنبية في عرض البحر الرجوع للقانون الجزائري للتعرف على طبيعة العلاقات القانونية في المسألة المعروضة عليه.

من جهة أخرى، تنص م 1/20 ق م ج على أنه: "يسري على الالتزامات غير التعاقدية، قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام"، من خلال النص نجد من الصعوبة تطبيقه إلا إذا وقع الحادث في المياه الإقليمية الجزائرية، ولا يمكن إعماله على التصادم الحاصل في عرض البحر، ويقول الأستاذ بن عصمان جمال في هذا الصدد أنه إذا تقيدنا بعبارة "البلد" الواردة بنص المادة فلا يمكن

اعتبار البحر العام بلداً أو دولة، وكان الأمر سيختلف لو استعمل المشرع عبارة "قانون المكان" ليكون لها مفهوماً أوسع.¹

وفي مثل هذه الأحوال ليس هناك حلاً سوى تطبيق القانون الجزائري كونه قانون المحكمة المختصة وقانون علم السفينة الجزائرية طرف التصادم، أو تطبيق مبادئ القانون الدولي الخاص استناداً لنص م 23 مكرر 2 ق م ج التي اعتبرت المبادئ العامة للقانون الدولي الخاص واجبة التطبيق عند عدم وجود نص قانوني يحكم المسألة، لكن غياب تشريع دولي موحد يجعلنا نستبعد تطبيق هذه المادة أيضاً.

لهذا وفي هذا الصدد، على المشرع الجزائري الإسراع لحل المسألة والنص صراحة بخضوع دعاوى التعويض عن أضرار التصادم البحري الذي يكون أحد أطرافه سفينة جزائرية والواقع في أعالي البحار للقانون الجزائري، كذلك ما يحدث من تصادم بين سفينة جزائرية وأية سفينة أجنبية في المياه الإقليمية الأجنبية، فحمل السفينة للعلم الجزائري يعني خضوعها لقوانين الدولة الجزائرية، مالم يكن قانون الدولة صاحبة الإقليم هو الواجب التطبيق، أو تشريع قانون بحري جزائري قادر على مواكبة هذه التطورات الحاصلة في ميدان التجارة البحرية، أو على الأقل تضمين مواد في قانون البحري الجزائري في هذا الشأن، حتى لا تبقى مسألة عالقة بلا حل موحد يحكم كافة المسائل التي تنظم التصادم البحري.

III- التصادم الواقع بين سفن حاملة لنفس العلم مهما كانت طبيعة المياه

أخضع المشرع الجزائري التصادم الحاصل بين السفن التي تحمل نفس العلم، لقانون العلم المشترك للسفینتين مهما كانت طبيعة المياه التي وقع فيها هذا التصادم، ويعد ذلك استثناء من تطبيق القانون المحلي متى اتحدت السفینتان في نفس العلم، كما يعد من أكثر الحلول نجاعة خاصة إذا حصل هذا التصادم في عرض البحر، إذ يتعذر معه تطبيق القانون المحلي، ولا يثير ذلك أي مشكلة تصيب تطبيق قانون العلم المشترك للسفینتين كونه القانون الأنسب والأكثر ارتباطاً بالحدث.

¹ بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 143.

وتطبيقا لذلك فإنه متى وقع تصادم لسفینتین جزائریتین سواء فی المیاه الإقلیمیة الأجنبیة أو فی عرض البحر، فإنها تكون خاضعة للقانون الجزائري باعتباره قانون العلم المشترك، وإن كان هذا الحل یبدووا بديهيًا عند تصادم سفینتین جزائریتین فی عرض البحر حیث لا قانون ساری المفعول، فهو لا یبدووا كذلك إذا حدث هذا التصادم فی المیاه الإقلیمیة الأجنبیة، نفس الأمر لتصادم سفینتین أجنبیتین فی المیاه الإقلیمیة الجزائریة، لأنه بذلك یعد خروجًا عما جاءت به الفقرة (أ) من خضوع التصادم الواقع فی المیاه الإقلیمیة للقانون المحلي.

من أجل أن یكون هذا الحل مفهوماً، فإن الفقرة (ج) تعد استثناءً من الفقرة (أ) والتي تقضي بتطبيق القانون الجزائري على التصادم الواقع فی المیاه الإقلیمیة الجزائریة، وهذا فی حالة حصول التصادم بین سفینتین مختلفتین فی العلم، لكن متى تصادف انتماؤهما لدولة واحدة فإنهما یخضعان لقانون تلك الدولة حتى لو حدث التصادم فی المیاه الإقلیمیة الجزائریة.

الفرع الثاني: تقادم الدعوى المدنية فی التصادم البحري

جاءت أغلب التشريعات البحرية متأثرة باتفاقية 1952 Bruxelles والتي قضت حسب م/7 منها على: "تسقط دعوى المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتین من تاریخ الحادث"، وهو تقادم یشمل جمیع دعاوی المطالبة بالتعويض الناتجة عن التصادم البحري، أما دعوى الرجوع التي تقيمها إحدى السفینتین على الأخرى فی حالة المسؤولية التضامنیة عن الأضرار الجسومیة كالجروح والموت فی التصادم الناتج عن الخطأ المشترك للسفینتین، تبتدیء من یوم الدفع بمرور سنة واحدة، وهو ما أكدته م/6 من نفس الاتفاقية.¹

¹ محمود سمیر الشرقاوي، المرجع السابق، ص314.

أخذ القانون الجزائري بنفس الأحكام التي جاءت بها الاتفاقية في م 289 ق بح ج، وحددها بمضي عامين من تاريخ وقوع الاصطدام،¹ أما دعوى المطالبة بالفرق عملاً بمبدأ التضامن في الأضرار البدنية حسب نص م 280 ق بح ج، فتنقادم بمضي سنة واحدة لا تسري إلا من يوم الدفع، لكنه أكد على عدم سريان مدة التقادم في حالة عدم إمكان حجز السفينة المدعى عليها في المياه التي تخضع للقضاء الجزائري.²

من الجدير بالذكر أن مدة التقادم التي تخضع لها دعاوى التعويض في حادث التصادم البحري، لا تعد من قبيل النظام العام فلا تقضي المحكمة بتقادم الدعوى من تلقاء نفسها فلا بد من تمسك صاحب الحق بهذا الدفع في أية مرحلة تكون عليها الدعوى، كما أنها مواعيد للتقادم وليس للسقوط الدعوى بحيث تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في قانون الاجراءات المدنية والإدارية في المواد 210 إلى 219 منه، وكانت أغلب التشريعات البحرية متأثرة بما جاءت به الاتفاقية، فقد جاء القانون المصري والإماراتي والقطري والكويتي والفرنسي بنصوص مشابهة لما جاء به المشرع الجزائري واتفاقية Bruxelles سنة 1952.

¹ جاء في قضية بين مؤسسة ميناء الجزائر ومجهز سفينة نوافكورا شيبينغ، بحيث طعنت بالنقض مؤسسة ميناء الجزائر في القرار الصادر عن المجلس القضائي للجزائر الصادر في 2007/12/2 والمؤيد لحكم المحكمة الصادر عن محكمة سيدي أحمد في 2007/2/25، على أساس الحكم بتقادم دعوى التصادم عملاً بنص م 289 ق بح ج وأن الطاعنة ترى أن هذه المادة تنص على تقادم دعوى المسؤولية بالنسبة للناقل والسفينة بمرور سنتين من تاريخ تفرغ البضائع لا مسؤولية المجهز، فقضت المحكمة العليا برفض الطعن موضوعاً لأن موضوع الدعوى متعلق بالأضرار الناتجة عن التصادم البحري وليس الخسائر التي تلحق بالبضاعة المنقولة.

قرار صادر بتاريخ 2009/9/9 ملف رقم 593110، مجلة المحكمة العليا، ع الثاني 2009.

² م 4/289 ق بح ج.

المطلب الثالث: التعويض عن التصادم البحري

لم يرد في اتفاقية Bruxelles سنة 1952 الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني للتصادم البحري،¹ ولا التشريعات البحرية الأساس الذي يتعين الاعتماد عليه من أجل تقدير الأضرار في حالة التصادم البحري، أية نصوص تتعلق بكيفية تقدير الأضرار وبيان طريقة حساب التعويض، وأمام هذا الفراغ لا يكون أمامنا سوى الرجوع لما ورد في الأحكام العامة والواردة في القانون المدني² (الفرع الأول)، وتقضي القاعدة العامة بأن جميع أموال هذا المدين ضامنة للوفاء بديونه، إلا أن أغلبية التشريعات البحرية خرجت عن هذا المبدأ واتفقت على الأخذ بمبدأ تحديد مسؤولية هذا الأخير عن الأضرار اللاحقة بالغير، والتي يتسبب فيها التابعين له (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأضرار التي يشملها التعويض في التصادم البحري

لا تتحقق مسؤولية مرتكب الخطأ الناتج عن التصادم البحري إلا إذا كان هناك ضرر، والضرر هو الركن الثاني من المسؤولية التقصيرية، يعرف بصفة عامة على أنه الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروع له أو حق من حقوقه، والضرر قد يكون ماديا أو معنويا ويضيف إليه الفقه والقضاء الضرر المرتد،³ وإذا ما انتفى الضرر انتفت معه المسؤولية طبقا لنص م 124 ق م ج، والذي ينبغي أن تتوافر فيه مجموعة من الشروط حتى يكون قابلا للإصلاح والتعويض (أولا)، هذه الأضرار إما

¹ ويرجع ذلك إلى أن هدف اللجنة البحرية الدولية من الإعداد لإبرام هذه المعاهدة، والذي بدأ عام 1897 حتى سنة 1910 كان في المقام الأول إقرار وتنظيم القواعد الخاصة بالمسؤولية عن التصادم، وكيفية توزيع وتقسيم المسؤولية عن حالات التصادم بخطأ مشترك، بينما تركت المعاهدة مسائل التعويض عن أضرار التصادم وعناصره ومقداره إلى المشرع الوطني ينظمها من خلال التشريعات الوطنية. راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 394.

² طبقا لنص م 124 ق م ج فإن كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض، ولما كان التصادم البحري من بين الأفعال التي يترتب عنها أضرار مختلفة، فيكون من حق لمضروب ممارسة حقه برفع دعوى من أجل مطالبة المدين (مالك السفينة) بتعويض هذه الأضرار.

³ عبد القادر العرعاري: مصادر الالتزامات: المسؤولية المدنية، ط3، دار الأمان، الرباط، المغرب، 2011، ص 97.

قد تكون أضراراً تلحق بالسفينة المصدومة، أو أن أحد الأشخاص قد تعرض لأضرار جسمية أو أصبحت البضائع غير صالحة (ثانياً).

أولاً: شروط الضرر الموجب للتعويض في مادة التصادم البحري وإثباته

لتحقيق الضرر الموجب للتعويض في حادث التصادم البحري والمطالبة بهذا الجزء، لا بد من توافر مجموعة من الشروط من أجل الاعتراف به، وإلا فلا مجال للقول بوجود الضرر، والمكلف بإثباته من يدعيه.¹

I - شروط الضرر الموجب للتعويض في مادة التصادم البحري

لكي يتوفر الضرر يتعين أولاً أن يكون هناك إخلال بمصلحة بحق المضرور، لهذا ولمساءلة المعتدي وهو صاحب السفينة الصادمة لا بد من أن يمس اعتدائه حقاً لصاحب السفينة المصدومة، كما يجب أن يكون محققاً أي قد وقع فعلاً أو مؤكد الوقوع في المستقبل، بأن تكون السفينة المصدومة أصيبت فعلاً بأضرار مادية مما أدى لتعطيلها أو أن هلاكها بات أمراً محقق الوقوع في المستقبل، وهو ضرر لم يقع لكن وقوعه مؤكد فسبب الضرر تحقق إلا أن آثاره تراخت في المستقبل،² كإصابة أحد أفراد الطاقم بعجز يعطله عن العمل في الحال، وتؤثر على قدراته في العمل مستقبلاً، لهذا يتعين أن يشمل التعويض في التصادم البحري الضرر الحال والمستقبلي.

¹ ما ينبغي الإشارة إليه هو أنه عندما يكون قد نشأ عن التصادم البحري في الوقت ذاته جريمة قتل أو جرح بطريق الخطأ، فإن الحكم الجنائي 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.

فالقضاء ببراءة الربان أو المجهز ينفي عنه ارتكاب الخطأ والعكس صحيح، فإدانته يعني أنه ارتكب الخطأ، والخطأ المدني أساس دعوى التعويض بماتل الخطأ الجنائي أساس الدعوى الجنائية.

أحمد حسني، المرجع السابق، ص 74.

² يجب أن لا نخلط بينه وبين الضرر الاحتمالي، وهو الضرر الذي لم يقع بعد ووقوعه في المستقبل غير مؤكد الوقوع.

وفي تطبيق م 124 ق م ج فإنه في حالة المسؤولية التقصيرية في مادة التصادم البحري، من ارتكب خطأ في الأضرار التي تترتب حالا عن الخطأ المرتكب دون الأضرار غير المباشرة، يكون التعويض هو عن الضرر المباشر ولا مجال للحكم بالتعويض إذا كان الفعل المنسوب للمدعى عليه ليس سببا مباشرا لوقوع الضرر، وهذا ما قصدته المادة.¹

بناء على ما سبق فإن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري والتي ينبغي أخذها بعين الاعتبار قصد تعويض المضرور من التصادم البحري، هي تلك الأضرار المباشرة والتي وقعت فعلا أو كانت محققة الوقوع، شاملا كل ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب، ما لم تكن هذه الأضرار من أجل تجنب ضرر أكبر فلا يكون المسؤول هنا ملزما إلا بالتعويض الذي يراه القاضي مناسبا.²

¹ في قضية السفينة **The Fritz Thyssen** التي عرضت على القضاء الإنجليزي، تتلخص وقائعها بأن السفينة المذكورة قد اصطدمت بخطأ منها بالسفينة **Miter Mario** وأصبحت السفينة الأخيرة بأضرار في المنطقة السفلى من هيكلها مما أدى لتسرب الماء إلى داخلها، وقد رفض ربانها المساعدة التي قدمتها له السفينة الصادمة ومساعدة سفينة الإنقاذ **Englishma**، وواصلت رحلتها إلى ميناء روتردام لكنها غيرت طريقها إلى ميناء فالموث، لأن كمية الماء التي تسربت إلى حوضها قد ازدادت، وفي ميناء فالموث سحبت بواسطة سفينة القطر التابعة إلى الميناء، وقامت سفينة الإنقاذ بسحب كمية الماء التي بداخلها لكن دون جدوى، فتم سحبها من المرساة على الرصيف وغرقت بعد ذلك.

فأقام مالكو السفينة الغارقة دعوى ضد السفينة الصادمة **The Fritz Thyssen**، للمطالبة بتعويض الأضرار التي لحقت بهم من جراء غرق سفينتهم، فحكمت محكمة الاستئناف البريطانية بعدم مسؤولية السفينة **The Fritz Thyssen** عن غرق السفينة **Miter Mario**، لأن هذا الغرق لم يكن نتيجة مباشرة للتصادم، وإنما حصل بسبب رفض الربان المساعدة التي قدمتها له سفينة الإنقاذ.

هشام رمضان الجزائري، المرجع السابق، ص 320.

² م 130 ق م ج.

كما أن الدائن المرهن أثناء حيازته للسفينة المرهونة، يكون حائزا للبطاعة المشحونة عليها، وبالتالي يتبث له الحق في المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بها.

كما قد يقوم مالك السفينة بتأجيرها إلى شخص ما، وقد تكون مشاركة إيجار لرحلة أو لرحلات معينة أو تكون المشاركة زمنية لمدة معينة، وفي كلتا الحالتين لا يتبث للمستأجر حيازة السفينة المؤجرة بل تظل للمالك المؤجر، ومن ثم لا يكون له الحق في مطالبة التعويض عن الضرر التي تلحق بها نتيجة التصادم.

II- إثبات الضرر الموجب للتعويض في مادة التصادم البحري

وفقا لما تقضي به القاعدة العامة، يقع عبء إثبات الضرر على من يدعيه ولهذا فالمدعي في التصادم البحري هو المكلف بإثبات ما يدعيه وأن الضرر ناتج عن خطأ المدعى عليه، باستعمال كافة طرق الإثبات لأن الأمر متعلق بفعل ضار رتب آثارا قانونية.

إثبات الضرر أو نفيه من الأمور الواقعية التي تقدرها محكمة الموضوع، ولا رقابة فيها للمحكمة العليا، أما تحديد الضرر وبيان عناصره وموجباته كلها تخضع لرقابة المحكمة العليا لأنها كلها من مسائل القانون التي يخضع فيها قاضي الموضوع للرقابة،¹ ولا يكتفي المدعي بإثبات الضرر وخطأ المدعى عليه فقط، بل يتبث أيضا العلاقة المباشرة بين الضرر والخطأ المسبب للضرر أي أنه يتبث علاقة السببية، وهو ما عبر عنه المشرع الجزائري في م 124 بعبارة "ويسبب ضررا"، لذا حتى يستحق التعويض عن أضرار التصادم البحري يجب أن يتبث وجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر، وعلى المسؤول أن ينفي هذه العلاقة بإثبات السبب الأجنبي.²

يعين القاضي بعد ذلك طريقة التعويض تبعا للظروف،³ لأنه في الكثير من الحالات يطالب المدعي بتعويضه عن مهلة توقف السفينة من أجل صيانتها إلا أن السفينة المخطئة ليست دائما ملزمة بالتعويض الكامل الذي يطالب به المدعي دائما.⁴

=وقد يكون المستأجر للمدة أو بالرحلة مالكا للبضاعة المشحونة على السفينة المؤجرة، فرغم أن حيازة هذه البضاعة تكون قانونا للمؤجر بحكم حيازته للسفينة، إلا أن المستأجر الذي وقع على سند الشحن باسمه ولمصلحته يستطيع الرجوع بالتعويض على السفينة غير ناقلة بالنسبة للأضرار التي لحقت بالبضاعة نتيجة التصادم.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 295، 296.

¹ بلحاج العربي: النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج 2، ديوان المطبوعات الجامعية، 1999، ص 179.

² م 127 ق م ج: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه حادث مفاجيء، أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر مالم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

³ م 132 ق م ج.

⁴ أخياض محمد، المرجع السابق، ص 428.

والأصل في المسؤولية التقصيرية عن حادث التصادم البحري التعويض النقدي لا التنفيذ العيني، والذي يأخذ صورا متعددة فقد يكون مبلغا من المال يدفع للمضرور دفعة واحدة أو على أقساط وقد يكون إيرادا مرتبا، على أنه يجوز للقاضي تبعا للظروف وبناء على طلب المدعي المضرور، أن يأمر بإعادة الحالة إلى ماكانت عليه، أو أن يحكم على سبيل التعويض بأداء بعض الإعانات تتصل بالفعل غير المشروع.¹

ثانيا: مبادئ تقدير الأضرار

الالتزام بالتعويض التزام جزائي يفرضه القانون على كل من تسبب بخطئه في ضرر للغير بجزر الضرر الذي لحق المصاب، لهذا تقدير هذا التعويض يتولاه القاضي وهو الأصل ويحدده وفقا لسلطته التقديرية، وفي التصادم البحري غالبا ما تصبح السفينة المصدومة غير صالحة للملاحة البحرية لهذا يتعين تقدير قيمة الهلاك من أجل تعويض المضرور، كما قد ينجم عن التصادم البحري أيضا أضرار تصيب الأشخاص والبضائع.

I- تقدير الأضرار اللاحقة بالسفينة المصدومة

قد تقام دعوى التعويض من قبل مالك السفينة المصدومة، لتعويضه عن هلاك سفينته هلاكا كليا أو لتعويضه عن الأضرار والتلفيات التي لحقت بها في حالة الهلاك الجزئي.

(أ) - تقدير الأضرار في حالة الهلاك الكلي للسفينة المصدومة

قد تصبح السفينة المصدومة غير صالحة للملاحة مرة أخرى، فتثور أنداك مسألة تقدير الأضرار، فيرى البعض على أن قيمة التعويض تقدر بالنظر إلى وقت حصول الضرر لا وقت الحكم في دعوى المسؤولية، أي نفس المركز المالي الذي كان يشغله قبل حصول التصادم، لهذا يدخل في تقدير قيمة

¹ م 132 ق م ج.

السفينة الهالكة عدة تخمينات، فقد تكون السفينة الهالكة حديثة البناء فيتم تقديرها على أساس ثمن البناء، إلا أن المسؤول عن الحادث قد يعترض على ذلك مطالباً بدفع قيمة السفينة الهالكة وليس بقيمة السفينة الجديدة،¹ أما إذا كانت قديمة فإن الثمن سيختلف عن القيمة الحقيقية لهذه السفينة.

في بعض الحالات قد لا توجد قيمة سوقية أو سعر للسفينة الهالكة وقت حدوث التصادم، فعلى المحكمة عندئذ أن تبذل قصارى جهدها في الوصول إلى قيمة السفينة الهالكة، ولها أن تستند في ذلك إلى سعر شراء السفينة الهالكة مخصوصاً منه استهلاك السفينة، ونقص قيمتها بسبب الاستعمال، ولها أن تستند أيضاً إلى قيمة التأمين على السفينة، حيث تستند شركات التأمين عادة على عمر السفينة وحالتها عند تحديد القيمة المؤمنة، والتي تناسب غالباً مع القيمة الحقيقية للسفينة الهالكة.²

لكن، يثور التساؤل حول كيفية تقدير القيمة الحقيقية للسفينة الهالكة، والتي كانت تشكل قيمة خاصة لمالكها، وذلك فيما يتعلق بطريقة بناءها أو استخدامها، أو بالنظر إلى ما تمثله تلك السفينة من قيمة معنوية لمالكها؟ ومن الطبيعي في هذه الحالة عدم الاستناد إلى سعر السوق في تقدير قيمتها، ولكن يستند أساس التقدير في هذه الحالة إلى قيمة السفينة الخالصة لمالكها، وذلك ما أكدته حكم اللوردات،³ والذي يستنتج منه أنه في الحالات التي لا تكون فيها السفينة الهالكة مستخدمة في أي أعمال من قبل مالكها، فإن قيمة التعويض عن هلاكها تقدر بقيمتها السوقية بالإضافة إلى الفائدة من تاريخ هلاكها.

¹ ملك شقلم، المرجع السابق، ص 452.

² راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 413.

³ وهي قضية تلتخص وقائعها في تصادم حفار المدعين مع سفينة أثناء تنفيذ الحفار والتزاماته العقدية مع إحدى الشركات البحرية، ونتج عن هذا التصادم غرق الحفار وهلاكه كلياً، فقضى المجلس بعدم صحة الاستناد إلى سعر أو قيمة الحفار بالنسبة لملاكه كوسيلة يعتمدون عليها في تحقيق أرباح ومكاسب في زمان ومكان حدوث التصادم، وعلى ذلك يجب أن يشتمل مبلغ التعويض على السعر السوقى للحفار البديل الهالك وتكاليف نقله، والتأمين عليه والتعويض عن توقف الأعمال عند توقف الحفار، بالإضافة إلى الفائدة من وقت حدوث التصادم وعلاك الحفار، ولكن اللورد **Wright** كان حريصاً جداً عند إصداره لهذا الحكم، أن يذكر أن تلك الحالة تعد حالة استثنائية أو غير عادية.

ملك شقلم، المرجع السابق، ص 360.

ويكون لمالك السفينة بالإضافة إلى حصوله على قيمتها، الحصول على أجره النقل الصافية باعتباره كسبا فائتا بسبب التصادم وهلاك السفينة كلياً، وكون السفينة مؤجرة بموجب مشاركة إيجار فإن ذلك يقف دليلاً على أن مالكيها لولا حدوث التصادم، كان سيحصل على أجره النقل خلال وقت معين.¹

غير أن المدة بين وقوع الضرر والحكم في دعوى المسؤولية، قد تسمح بتغير الضرر إما بالزيادة أو النقصان لهذا يجب تقدير الأضرار اللاحقة بالسفينة المصدومة كما وقع، وليس حين وقت الحكم بتقدير قيمة التعويض عنه، حتى لا يكون هناك إثراء للمضروع على حساب المسؤول، ويكون ذلك بالرجوع إلى عمر السفينة الهالكة ونوعها وحالتها وطبيعة استغلالها.²

(ب) - تقدير الأضرار في حالة التلقيات اللاحقة بالسفينة (الهلاك الجزئي)

من جهة أخرى، قد يترتب على التصادم البحري أن تلجأ السفينة المصدومة لإحدى الموانئ القريبة من أجل القيام ببعض الإصلاحات الضرورية واللازمة من أجل متابعة سيرها إلى الميناء الذي سيتم فيه إصلاحها النهائي، مما يثير عدة صعوبات وتساؤلات في كيفية حساب وتقدير التعويض، خاصة وأنها إصلاحات على عاتق المضرور، لهذا من المفروض أن تحسب هذه النفقات على المسؤول المتسبب في الحادث،³ كما يثير عنصر التعويض عن تكاليف إصلاح السفينة، تساؤلاً حول التزام مالك السفينة بإجراء مناقصة للحصول على أقل العطاءات المقدمة لإصلاح سفينته؟

¹ كما قد يثور التساؤل حول مدى حق المالك السفينة الهالكة في الحصول على أقساط التأمين التي سيدفعها عن مدة عقد التأمين المتبقية، فذهب الرأي الراجح إلى عدم استحقاق مالك السفينة الهالكة لمبلغ التأمين له في حالة حصوله على قيمة السفينة فإنه يكون في نهاية مدة التأمين في نفس وضعه الذي كان سيشغله لو لم يحدث التصادم.

ملك شقلم، نفس المرجع، ص 361.

² راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 413.

³ قد تثار مسألة أخرى في هذا الخصوص، بأم تصبح السفينة المصدومة أكثر قيمة مما كانت عليه قبل الحادث بعد إصلاحها، خاصة السفن القديمة لهذا يتعين تخفيض قيمة التعويض، على عكس ذلك قد تؤدي الإصلاحات إلى تخفيض قيمتها إذا كانت جديدة وفي هذه الحالة على القاضي تقدير التعويض على أساس القيمة الحقيقية للسفينة، لأن قيمة السفينة قد تدهورت بعد الإصلاحات.

نقول، أنه من الصعب وضع قاعدة عامة في هذا الخصوص، إلا أنه إذا أثير ذلك الأمر من المدعى عليه بدفعه لو أن مالك السفينة أجرى مناقصة لإصلاح السفينة، وكانت تكاليف الإصلاح أقل مما هي عليه الآن، فيجب التعامل مع هذه القضية حسب ظروفها وملابساتها، كذلك حساب المدة التي توقفت فيها السفينة من أجل هذه الإصلاحات مما أدى لحرمان المجهز من استعمال السفينة أو ما يعرف بالتعويض عن الكسب الضائع أو الفأنت نتيجة التوقف (تعويض البطالة)، على أساس أنه يمكن اعتبار مجرد الحرمان من التطور المعتاد للأمور والذي كان يحتمل معه الكسب عند استعمال السفينة، في حد ذاته ضرراً محققاً يتمثل في الحرمان من فرصة الكسب *la perte d'une chance*، ويقصد بتفويت الفرصة بأنها ذلك الحرمان من فرصة جادة وحقيقية لتحقيق كسب احتمالي،¹ بما في ذلك أجرة النقل نتيجة توقف الرحلة البحرية.

فيما يتعلق بالسفن التجارية، فإن التعويض عن التوقف قصد الإصلاح يتوقف على حسب جسامه الضرر الذي لحق بالسفينة بسبب التصادم، فإذا أصبحت غير صالحة للملاحة مما استوجب إصلاحها فوراً، فلما لكها الحصول على تعويض عن الكسب الفأنت نتيجة عدم استعمال السفينة طوال مدة الإصلاح، أما إذا كانت لا تستوجب الإصلاح الفوري، فلا يستحق المالك هذا التعويض.

كما قد تتوقف السفينة التجارية قصد الإصلاح وهي خاضعة لمشاركة إيجار وقت حدوث التصادم، فيكون لمالك السفينة الحصول على تعويض يعادل المبلغ الذي تم تأجير السفينة به، كما قد يقوم المالك باستئجار سفينة أخرى لتحل محل سفينته المؤجرة والتي لم تتمكن من استكمال تنفيذ

= كما قد تلحق بالسفينة أضرار جسيمة إلى الحد الذي يجعل مالكيها العاقل أو الحريص يحجم عن إصلاحها لأن مصاريف وتكاليف الإصلاح تزيد عن قيمتها بعد الإصلاح، وتعتبر السفينة في هذه الحالة هالكة هالكا حكماً، ويستحق مالك السفينة الهالكة هلاك حكمي التعويض من المسؤول عن التصادم يعادل قيمة السفينة كما لو هلكت هلاك فعلين استناداً لمبدأ *Restitutio In Integrum* أي وجوب إعادته إلى الحالة التي كان عليها قبل التصادم.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 417.

¹ إبراهيم الدسوقي أبو الليل: تعويض تفويت الفرصة، مجلة الحقوق الكويتية، العدد 2، جويلية 1986، ص 83.

مشاركة الإيجار، فيكون له الحصول على تعويض يعادل المبلغ الذي دفعه لاستئجار سفينة بديلة لسفينته.¹

II- تقدير الأضرار اللاحقة بالأشخاص والبضائع

يكون تعويض الأضرار اللاحقة بالبضائع تعويضا كاملا، فيتم تقدير قيمة البضائع المتضررة إلى القيمة الحقيقية للبضائع المتضررة أو المفقودة، أو بناء على فاتورة شرائها، كما يجب أن يتضمن التعويض إضافة لقيمتها الحقيقية مافات مالك البضاعة من كسب بفقد لبضاعته أو تلفها،² على أساس أنها كانت ستحقق أرباحا لولا عدم وصولها أو وصولها تالفة لميناء التفريغ نتيجة التصادم.

أما تقدير الأضرار اللاحقة بالأشخاص من إصابات جسمية، فيشمل التعويض الضرر كاملا بما في ذلك مصاريف نقل المصاب والمصاريف الطبية وثمان الأدوية وعن عجزه المؤقت عن العمل،³ أما في حالة الوفاة فيشمل التعويض ما لحق بذوي المصاب من أضرار وألم نفسي من جراء وفاته، إلا أن التعويض عن الوفاة لا يكون كاملا نظرا لطبيعته كإنسان.

عادة ما يحصل المضرور على التعويض بعد مدة طويلة تفصل بين يوم الهلاك ويوم حصوله على التعويض، فذهب جانب من الفقه على ضرورة أن يحصل المتضرر على فائدة جزافية عن هذه المدة، إلا أن الفقه والقضاء استقر على أن الدين التقصيري لا يستحق عليه أية فوائد، وعلى القاضي أن يقدر الأضرار التي أصابت المضرور في اليوم الذي صدر فيه الحكم لا من يوم وقوع التصادم فالضرر يتغير من يوم وقوعه عن يوم صدور الحكم.

¹ راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 425.

² أحمد حسني، المرجع السابق، ص 60.

³ ملك شقلم، المرجع السابق، ص 466.

III- مدى قابلية الأضرار أو الخسائر الاقتصادية الخالصة الناتجة عن التصادم للتعويض

الخسائر الاقتصادية الخالصة، هي تلك الأضرار التي لا تكون مرتبطة بأضرار مادية تلحق بملكية أو أموال المضرور، وهذه الأضرار أو الخسائر قد لا تكون قابلة للتعويض، على أساس أنها تقع خارج نطاق الالتزام ببذل العناية الذي يفرضه القانون.¹

إستقر الفقه الفرنسي على إمكانية التعويض عن الخسائر الاقتصادية الخالصة الناشئة عن التصادم البحري، حيث يرى الفقيه Rodiere أن مبلغ التعويض يجب أن يغطي جميع الأضرار الناشئة عن التصادم، لا سيما تكاليف إصلاح السفينة والخسائر الناتجة عن توقفها عن الملاحة أثناء خضوعها للإصلاحات،² كما يرى Ripert أنه يجب تعويض مالك السفينة عن الأرباح والمكاسب التي كان يمكن أن يحققها، لولا توقف السفينة عن الملاحة طوال فترة إصلاحها بسبب التصادم.³

بينما لم يسمح القانون الأمريكي بتعويض الخسائر الاقتصادية الخالصة، مالم ترتبط هذه الخسائر بأضرار مادية لملكية المضرور، وتعرف هذه القاعدة في أمريكا باسم: Bright line rule أو قاعدة الخط الواضح أو الفاصل، وذلك من خلال حكم المحكمة العليا الأمريكية في القضية المعروفة باسم: Robins Dry Dock،⁴ حيث رفضت المحكمة العليا القضاء للمدعي بالتعويض عن

¹ أخياظ محمد، المرجع السابق، ص 427.

² أحمد حسني، المرجع السابق، ص 53.

³ ملك شقلب، نفس المرجع، ص 340.

⁴ تتلخص وقائعها في أن شركة إصلاح السفن، تسببت بإهمالها في حدوث أضرار للسفينة أثناء تواجدها بأحد الأحواض الجافة خلال فترة الصيانة الدورية لها، فطالب مستأجرها بتعويضه عن الأضرار الاقتصادية والربح الفائت بسبب عدم قدرته على الانتفاع بسفينته، على النحو الذي يقضي به عند مشاركة إيجارها، فقضت المحكمة العليا بعدم أحقية مستأجر السفينة في الحصول على هذه التعويضات على أساس عدم ملكيته للسفينة، وبالتالي لا يجوز له المطالبة بالتعويض عن الخسائر الاقتصادية التي نشأت فقط عن مشاركة الإيجار المبرمة مع مالك السفينة وليس عن السفينة نفسها.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 404.

الخسارات الإقتصادية الخالصة، خوفا من السماح بالتعويض عنها، سيفتح الباب لسيل من الدعاوى المتعلقة بتلك الخسارات.

IV- الظروف الملازمة التي تؤثر في تقدير التعويض

يتعين على القاضي وفقا لنص م 131 ق م ج أن يراعي في تقدير التعويض الظروف الملازمة،¹ والتي يقصد بها الظروف التي تلابس المضرور لا ظروف المسؤول عن الضرر، فالظروف الشخصية التي تحيط بالمضرور تدخل في الاعتبار لأن التعويض يقاس بمقدار الضرر الذي أصاب المضرور بالذات، فيقدر على أساس ذاتي لا أساس موضوعي، ويدخل في ذلك حالة المضرور الصحية فمن كان مريضا وأصيب بجرح من التصادم، كانت خطورة هذا الجرح أشد بكثير من خطورة الجرح الذي يصيب السليم، كما تكون حالة المضرور العاشلية محلا للاعتبار، فمن يعول أسرة أشد ضررا من الأعزب الذي لا يعول إلا نفسه.²

كما يدخل في تقدير التعويض مهنة المضرور من التصادم، فمن أصيب أثناء التصادم بغصابة أدت إلى خرسه أو صمه وكان مثلا مدرسا أو فقد بصره وكان طبيبا وإلى غير ذلك، فإن هذا الضرر يزيد في جسامته على المضرور الذي لا يؤثر الضرر في مهنته، فالضرر يقدر تقديرا ذاتيا أو شخصا بالنظر إلى المضرور بالذات لا على أساس مجرد، أما ظروف المتسبب في الحادث كظروفه المالية أو حالته العائلية، فلا تدخل في تقدير التعويض فهو يدفع التعويض بقدر ما أحدث من ضرر، دون مراعاة لظروفه الشخصية.³

ثالثا: امتياز الدين الناشء عن التصادم البحري

¹ م 131 ق م ج: "يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقا لأحكام المادتين 182 و 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملازمة...".

² زينب فؤاد كامل أبو الذهب، المرجع السابق، ص 339.

³ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، نفس المرجع، ص 341، 340.

نظرا لما يتمتع به الدين الناتج عن التصادم البحري، من المفروض أن يرتب القانون وضعاً خاصاً وجعله من بين حقوق الامتياز الواردة على السفينة الصادمة، إلا أن المشرع الجزائري لم يتطرق لجعل الدين الناتج عن التصادم البحري من حقوق الامتياز الواردة في م 73 ق بح ج، على عكس المشرع المصري والذي جعلها في الدرجة الخامسة من درجات الامتياز في م 29 من قانون التجارة البحرية المصري.¹

لكن ومن خلال استقراء الفقرة (ج) من م 73 ق بح ج، والتي تنص على: "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة: ج- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة"، يمكن القول بأن حادث التصادم ناتج عن استغلال السفينة، وبالتالي يشمل دين الامتياز الديون المستحقة من جراء الموت والإصابات الجسمانية الناشئة عن التصادم البحري، وهذا بالتقدم على غيرهم من الدائنين الممتازين التاليين لهم في المرتبة والدائنين المرتهنين فضلا عن الدائنين العاديين، استثناء من القواعد العامة التي تقرر أن جميع الدائنين متساوون في الضمان، إلا من كان منهم حق التقدم طبقا للقانون وذلك مراعاة للدين الناشئ عن التصادم.

الفرع الثاني: تحديد مسؤولية مالك السفينة (المجهز) عن الأضرار اللاحقة بالغير وعلاقته بالتأمين البحري

الأصل العام للمسؤولية، أن المدين يسأل عن أخطائه الشخصية، وتكون جميع أمواله ضامنة

¹ تنص م 29 من قانون التجارة البحرية المصري على: "تكون حقوقا ممتازة دون غيرها مايلي: 5- التعويضات المستحقة عن التصادم...".

لتلك التعويضات،¹ كما يكون مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي يتسبب فيها تابعيه أثناء الرحلة البحرية، إلا أن العرف البحري والتشريعات البحرية خرجت على تلك القواعد، باعطاء مالك السفينة الحق بطلب تحديد مسؤوليته عن فعل الربان أو أحد أفراد الطاقم بترك السفينة والأجرة لدائنيه (أولاً)،² في المقابل يستطيع المالك أن يحصل على مبالغ التعويضات التي هو ملتزم بها للمتضررين من قبل شركات التأمين (ثانياً).

أولاً: تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التصادم البحري طبقاً للاتفاقيات الدولية

من بين أكثر المسائل حساسية في القانون البحري، والتي لم تتعرض لها اتفاقية Bruxelles 1910 بالتوحيد أيضاً، هي تحديد مسؤولية مالك السفينة التي ارتكبت الخطأ،³ فأدى اختلاف

¹ م 1/188 ق م ج: "أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه".

² طبقاً للقواعد العامة والواردة في القانون المدني، فإن مسؤولية مالك السفينة إما عقدية إذا تعلق الأمر بالعقود التي يبرمها، أو تقصيرية عن أخطائه الشخصية كما يسأل أيضاً عن الأخطاء الصادرة عن الطاقم والربان على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، وهو ما تضمنته معظم التشريعات إلا أن القانون البحري خرج عن القواعد العامة في هذا الشأن، وجعل مسؤولية مالك السفينة محدودة فيما يتعلق بمسؤوليته عن أخطاء تابعيه، وبهذا يكون مالك السفينة مسؤولاً مسؤولية محدودة باعتباره متبوعاً على جميع الأضرار اللاحقة بالغير من جراء أخطاء التابعين والتي أدت لوقوع التصادم، ويخرج من ذلك تعويض الأضرار التي يتسبب فيها التصادم الناتج عن خطأ المالك نفسه أو كان هو الربان نفسه لأن مسؤوليته في هذه الحالة تكون شخصية. أخياض محمد، المرجع السابق، ص 460.

ويعد هذا النظام من أقدم الأنظمة في القانون الفرنسي، إذ نصت المادة الثانية من الباب الثامن من الكتاب الثاني من اللائحة البحرية الصادرة في عهد لويس الرابع عشر سنة 1681 حيث نصت على الآتي: "ملاك السفن يسألون عن أعمال الربان، لكن لهم التخلص من هذه المسؤولية بترك السفينة والأجرة"، إلا أنه من خلال النص نجد أن مالك السفينة يتخلص من تحمل تعويض الأضرار المترتبة عن التصادم البحري الذي وقع نتيجة خطأ من جانب الربان بترك السفينة والأجرة، واقتصر النص السابق ذكره على أفعال الربان فقط، ونقله بعد ذلك القانون المصري في المجموعة البحرية الصادرة سنة 1883 في عهد الخديوي.

خالد محمد الماروني: التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2012/2011، ص 256-258.

³ محمد ماجد محمد أحمد، المرجع السابق، ص 291.

التشريعات البحرية لدول العالم في معالجة قواعد تحديد مسؤولية مالك السفينة، إلى بذل محاولات دولية لتوحيد هذه القواعد، ولقد نجحت اللجنة البحرية الدولية من خلال اجتماعها المنعقد في Venice سنة 1907، في تحقيق بعض النتائج في هذا الشأن، كانت الركيزة التي قام عليها المؤتمر الدبلوماسي المنعقد سنة 1913، غير أن قيام الحرب العالمية الأولى أدى إلى تأجيل إعلان ما تم التوصل إليه في هذا المؤتمر، حتى سنة 1924، عندما تم إقرار قواعد موحدة بشأن تحديد مسؤولية مالك السفينة، من خلال اتفاقية Bruxelles والتي أبرمت في 25 أوت 1924.¹

ولقد حاولت هذه الاتفاقية، توحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك السفينة، عن طريق التوفيق بين النظام التقليدي لتحديد المسؤولية والذي يقوم على ترك السفينة وأجرة النقل،² وبين النظام الأنجلوسكسوني المطبق في إنجلترا والبلاد الأنجلوسكسونية، والذي يتمثل في إعطاء مالك السفينة الحق في أن يختار بين أن يدفع ما يوازي قيمة السفينة في نهاية الرحلة، مضافا إليها 10 % من قيمتها في بداية الرحلة عوضا عن أجرة النقل.³

لكن هذه المعاهدة، أخفقت في تحقيق التوحيد المنشود وبذلت جهود أخرى لإعادة النظر في أمرها، أسفرت عن إبرام اتفاقية Bruxelles 1957،⁴ والتي تأثرت إلى حد بعيد بالنظام الانجليزي في تحديد المسؤولية، هذه الأخيرة رغم النجاحات التي حققتها على المستوى الدولي، إلا أنه ومع التطورات الاقتصادية والفنية التي شهدتها العالم والصناعة البحرية، منذ سنة 1957 حتى بداية السبعينات أفقدت

¹ محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 136.

² كان هذا الاتجاه السائد في فرنسا، وبمقتضاه يتخلص مالك السفينة من مسؤوليته عن التصادم بترك السفينة والأجرة، ولقد نشأ هذا النظام في العصور الوسطى في غرب أوروبا، غير أنه تطور في القرن السابع عشر، من خلال تطبيقه في فرنسا والذي انتقل منها بعد ذلك إلى دول أوروبا الشرقية والغربية، وكذلك خارج أوروبا وتعد مصر من الدول التي تقع خارج القارة الأوروبية، والتي طبقت الاتجاه الفرنسي فيما يتعلق بتحديد مسؤولية مالك السفينة في قانونه الملغى.

ملك شقلم، المرجع السابق، ص 392.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 208.

⁴ والتي انضمت إليها الجزائر سنة 1964 بموجب المرسوم رقم 74/64.

هذه المعاهدة القدرة على الوفاء الكامل للضرورات التي فرضتها تلك التطورات، وكان ذلك سببا في إبرام معاهدة لندن 1976 الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة عن المطالبات البحرية.¹

وقد أخذت المعاهدة إتجاه جديد في تحديد المسؤولية، حيث نصت م 4 على أنه: " لا يكون الشخص المسؤول الحق في تحديد مسؤوليته، إذا ثبت أن الضرر أو الخسارة نتجت عن فعل أو امتناع صادر منه قصد إحداث الضرر، أو صدر الضرر عن رعونة مع وعي بأن ضررا ممكنا أن يحدث"، وبالتالي نلاحظ أن معاهدة لندن 1976 أخذت بنوع السلوك الذي يجرم المالك من تحديد مسؤوليته.²

كما يتبين من خلال المادة، أن المشرع الدولي قد عمل على توفير حماية لمالك السفينة، وذلك باشتراطه لحرمان مالك السفينة من تحديد مسؤوليته عن التصادم، أن يثبت أن هذا التصادم قد نتيجة لخطأ العمدي لمالك السفينة أو نتيجة لخطئه غير مغتفر، وهو لا شك عبء ثقيل بالمقارنة مع اتفاقية 1957 Bruxelles، والتي ألقت العبء على عاتق مالك السفينة بإثبات أن الضرر ليست ناتجة عن خطئه الشخصي، وليس على عاتق المضرور.³

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 36.

² ملك شقلم، المرجع السابق، ص 408-412.

³ مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص 138.

وقد يحدث أثناء تنفيذ عملية القطر البحري بين القاطرة والمقطورة أو بين احدهما وسفينة أخرى، فيثور التساؤل حول كيفية تحديد المسؤولية عن أضرار التصادم؟

في هذه الحالة نقول، أنه إذا كانت القاطرة والمقطورة مملوكتان لمالك واحد، فإنه يعتد في تحديد المسؤولية بقيمة كلا السفينتين، والحل الذي كان متبعاً من قبل القضاء الأمريكي حتى سنة 1919، وللتغلب على الصعوبات التي تثار أثناء القطر البحري، توصلت محكمة استئناف الدائرة الثانية إلى تطبيق قاعدة تعرف باسم Flotilla rule أو قاعدة القافلة عند نظرها للقضية المعروفة بـ Kristiansen، أين قضت المحكمة بأن القاطرة والمقطورة تعاملان كسفينة واحدة لأنهما مملوكتان لشخص واحد.

ملك شقلم، المرجع السابق، ص 435.

كما يستفاد من نص م 15 من المعاهدة، أنها تطبق كلما طلب أي شخص من المستفيدين من تحديد المسؤولية،¹ تحديد مسؤوليته أمام محكمة دولة متعاقدة، أو طلب الإفراج عن سفينة أو أي مال آخر مجوز عليه، وذلك بغض النظر عن جنسية الشخص الذي يطلب التحديد، وبصرف النظر أيضا عن جنسية السفينة المطلوب تحديد المسؤولية بشأنها، أي سواء كانت تحمل جنسية دولة متعاقدة أم غير متعاقدة.

ثانياً: تحديد مسؤولية مالك السفينة في التصادم البحري في القانون البحري الجزائري

ظلت التشريعات الوطنية في كل دول العالم تأخذ بنظام ترك السفينة وأجرة النقل للدائنين، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري فمن حق مالك السفينة أن يتخلص من تحمل تعويض الأضرار الناشئة عن التصادم البحري الذي وقع نتيجة خطأ التابعين البحريين، وهم فيما يتعلق بالقانون البحري الربان أو أحد أفراد الطاقم، أو المرشد بترك السفينة والأجرة، إلا أنه من حيث تطبيق هذه المسؤولية المحدودة لا بد من توافر شروط معينة، وفي حالات معينة أيضا.²

I- المسؤولية المحدودة لمالك السفينة عن فعل تابعيه البحريين

¹ في ظل معاهدة لندن 1976 زاد عدد المسفيدين من تحديد المسؤولية بالإضافة إلى مالك السفينة، المستأجر، المجهز غير مالك، الربان والبحارة وغيرهم من تابعي المجهز طبقاً لاتفاقية 1957 Bruxelles، وجاء في نص م 1 من معاهدة لندن 1976 أن الذين يتمتعون بحق تحديد المسؤولية هم: مالك السفينة، المنقذ، المؤمن لديه وأي شخص يكون مالك السفينة أو المنقذ مسؤولاً عن فعله أو خطئه أو إهماله بسبب تأدية وظيفته. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 39، 40.

² قيل في تبرير هذا المبدأ أن مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه ترجع في المقام الأول إلى افتراض خطأ المتبوع في اختيار تابعيه وفي القيام بواجب الرقابة والتوجيه، ولما كان المالك ليس حراً في اختيار الربان إذ يجب أن يكون هذا الأخير خائراً على مؤهلات علمية محددة وقدرات شخصية معينة، كما قد يحدث في بعض الحالات تعيين الربان من قبل القنصل في الخارج دون أخذ رأي المالك حالة وفاة أو مرض الربان الأصلي، مما يقتضي تخفيف مسؤولية مالك السفينة الناتجة عن إهمال الربان، وذلك بتحديد مسؤوليته. وتم الاستناد على قضية تايتانيك Titanic والتي قضت فيها المحكمة العليا الأمريكية بأحقية مالك هذه السفينة بتحديد مسؤوليته عن الأضرار التي نتجت عن اصطدام السفينة بجبل جليدي، سنة 1912 وتم تحديد مسؤولية مالكيها بحسب قيمتها بعد حدوث التصادم وفقاً للقانون الأمريكي، والتي بلغت 92 ألف دولار أمريكي. راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 430، 432.

تقضي م 577 ق بح ج بأن: "يكون المجهز مسؤولاً عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن، وفقاً لأحكام القانون العام، ماعدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا الأمر".

بناءً على نص المادة، فإن من بين الالتزامات التي يجوز من خلالها لمالك السفينة تحديد المسؤولية عن طريق ترك السفينة والأجرة، تلك الالتزامات الناشئة عن أخطاء الربان أو أحد أفراد الطاقم التقصيرية أياً كان نوع الخطأ وسواء لحقت الأضرار الأموال أو الأشخاص، وعليه في حالة وقوع التصادم من جراء هذه الأخطاء، فإن من حق مالك السفينة أن يحدد مسؤوليته بترك السفينة والأجرة.

كما يجوز استعمال الحق في الترك طبقاً لنص م 577 ق بح ج للمالك الذي يقوم بتجهيزها واستغلالها، إلا أنه وبتطور التجارة البحرية وظهور المستأجر فإن هذا الأخير يمكنه أيضاً التمسك بهذا المبدأ في تحديد مسؤوليته عن تابعيه البحريين، وبالتالي فإن حق تحديد المسؤولية لا يسري على مالك السفينة فحسب ولكن هناك أشخاص آخريين أعطاهم القانون البحري الجزائري الحق في التمسك بهذا المبدأ، وهو ما نصت عليه م 111 ق بح ج على أن: "تسري أحكام تحديد المسؤولية على مستأجر السفينة والمجهز والمجهر المسير والربان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوب على المالك والمستأجر والمجهز أو المجهز المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه".

ما يجب الإشارة إليه هو أن الترك ينصب على السفينة بمعناها القانوني وعلى أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التي نشأ بسببها حق الدائن، ومن ثم فإنه لا ينصب على مراكب الملاحاة الداخلية ولا المنشآت العائمة والتي لا تمارس الملاحاة البحرية على وجه التخصيص، ولا على المصروفات أو نفقات الرسالة البحرية، وفي حالة عدم كفاية السفينة والأجرة للوفاء بحقوق المتضررين من التصادم البحري، فإن

ذلك لا يرتب أي التزام على كاهل مالك السفينة لأنه يكون مسؤولاً في حدود ثروته البحرية فقط،¹ لأن ضمان تعويض الأضرار قاصراً عليها دون بقية ثروته البحرية الأخرى الخارجة عن السفينة محل الحادث.

كما أن مالك السفينة يتحرر في مواجهة دائنيه بتركه للسفينة والأجرة، ولا يجوز لذوي حقوق ضحايا التصادم البحري ولا مالك السفينة المصدومة أن يطالبوا المتخلي بأي تعويض نتيجة استعماله لحق الترك، وبالترك يقوم الدائنين بالحجز على السفينة وبيعها من أجل اقتضاء حقوقهم من ثمن بيعها، ويرد الباقي إلى المالك إن بقي شيء.²

II- شروط تحديد مسؤولية مالك السفينة عن فعل تابعيه البحريين

من خلال نصوص القانون المدني الجزائري، يتضح أن شروط تحقق مسؤولية مالك السفينة عن العمل الضار الناتج بفعل تابعيه البحريين، هي وجود علاقة تبعية ما بين شخصين المتبوع والتابع، وارتكب التابع خطأ ينتج عنه ضرر للغير في حال تأدية وظيفته أو بسببها.

(أ) - وجود علاقة التبعية

لا يستطيع مالك السفينة أن يمارس نشاطه، إلا بمعاونة أشخاص آخرين لهم من الخبرة والدراية ما لا يكون موجوداً لدى المالك، لذلك فهو دائماً يعتمد لتعيين أشخاص آخرين لإدارة المشروع وهم الربان والطاقم البحري، وإن كان الطاقم غالباً ما يختاره الربان.³

تتم إدارة المشروع بواسطة الربان بموجب الوكالة الخاصة التي لديه من المالك المجهز، وبالتالي فهو يقوم بالعمل لحساب ولصالح الأخير وفي غيابه (تابع)، وتكون للمجهز السلطة الفعلية في ممارسة ما يستوجبها من الرقابة والتوجيه والإشراف على القيام بجميع الأعمال المتعلقة بالرحلة البحرية، فعلاقة

¹ ملك شقلم، المرجع السابق، ص 478، 479.

² أخياض محمد، المرجع السابق، ص 480.

³ خالد محمد الماروني، المرجع السابق، ص 283.

التبعية هنا مناطها أن يكون للمتبوع وهو المالك سلطة فعلية في إصدار الأوامر إلى التابعين وهم الربان أو أحد أفراد الطاقم، المرشد، وسواء علاقة التبعية قد تكون بناء على عقد بين المتبوع وتابعه أو بغير عقد.¹

(ب) - خطأ التابعين البحريين أثناء تأدية وظيفتهم

عندما تتوفر علاقة التبعية المتمثلة في سلطة التوجيه والرقابة بين المتبوع والتابع كما سبق بيانه، فإن مسؤولية الأول تتحقق إذا ارتكب الأخير خطأ أضر بالغير في حالة تأدية وظيفته أو بسببها،² وهذا ما جاء في نص م 1/136 ق م ج،³ والتي تضمنت نطاق مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، وهو أن يكون التابع قد ارتكب العمل غير المشروع حال تأدية وظيفته أو بسببها، وهذا هو الضابط الذي يربط مسؤولية المتبوع بعمل التابع ويبرر في الوقت ذاته هذه المسؤولية.⁴

III - أسباب تحديد مسؤولية مالك السفينة عن فعل تابعيه البحريين

نصت م 93 ق بح ج فقرة ب، على الحالات أو الالتزامات التي تعطي الحق لمالك السفينة بتحديد مسؤوليته، والتي تتمثل في حالتها: الموت أو الإصابة الجسمانية، وذلك لأي شخص آخر في البحر أو البر والفقدان والأضرار بالأموال الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص يوجد على متن السفينة ويكون المالك مسؤولاً عنه، أو كل شخص آخر لا يوجد على متنها و يكون المالك مسؤولاً عنه، على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل والإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو

¹ م 2/136 ق م ج: "تتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبوع".

² LE CLERE, op cit, p, 176.

³ م 1/136 ق م ج: "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقفاً منه حال تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبتها".

⁴ خالد محمد الماروني، المرجع السابق، ص 291.

بإدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفريغ الحمولة وصعود ونزول ونقل المسافرين، وهو نفس نص الفقرة 2 من اتفاقية 10 Bruxelles أكتوبر 1957 والمتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن.

ويحدد المبلغ الذي يمكن للمالك أن يحدد مسؤوليته على أساسه في كل حالة حسب قواعد الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفاً فيها،¹ وهي اتفاقية 10 Bruxelles أكتوبر 1957، ويطبق تحديد هذه المسؤولية على جميع الديون الناتجة عن الأضرار الجسمانية أو المادية المتولدة عن نفس الحادث، دون النظر إلى الديون الناشئة أو التي يمكن أن تنشأ من حادث آخر.²

ولم يورد المشرع الجزائري في مجموعة الديون الممتازة على السفينة، من حيث امتياز الدين الناشيء عن تعويض الأضرار المترتبة عن التصادم البحري، في نفس المرتبة مع الدين الناشيء عن الإسعاف والانقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة والتي نصت عليها الفقرة هـ من م 73 ق بح ج.

لكن ومن خلال عموم عبارة "استغلال السفينة" الواردة في الفقرة ج من نفس المادة، يمكن القول بأن لمالك السفينة الذي تقرر له حق التعويض نتيجة ما لحقه من أضرار بسبب التصادم الناشيء عن خطأ سفينة أخرى، حق امتياز على هذه السفينة الأخيرة.

ثالثاً: قيمة التأمين البحري وعلاقته بمسؤولية مالك السفينة

تختص شركات التأمين وتلتزم بتغطية الخسائر المادية في حالة وقوع الحوادث البحرية أو تحقق الخطر المبين بالعقد مقابل أقساط معينة يؤديها المؤمن له،³ ويعتبر الخطر من بين العناصر الجوهرية المكونة

¹ م 96 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 97 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ المادة 201 من القانون 29/22 المؤرخ في 2006/2/20، المعدل والمتمم للأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 09 الصادرة بتاريخ 2006/3/12.

لنظام التأمين البحري،¹ وهو ذلك الحادث المفاجئ أو القهري الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية، أو بعبارة أخرى كل ما يحصل خلال الرحلة البحرية من أخطار، سواء في ذلك الأخطار التي يحدثها البحر كالعاصفة والغرق والجنوح أو الأخطار التي تحدث على البحر ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر كالتصادم البحري.

وعليه فإن الدافع لإبرام عقد التأمين بالنسبة للمؤمن له، هو الحصول على تعويض في حالة تلف محل التأمين بتحقيق الخطر المضمون تجاه الغير، بموجب شرط التصادم في وثيقة التأمين،² أو هو أحد

¹ بالرجوع إلى الدراسات التي حققت في مجال البحث في نظام التأمين البحري، لا يمكن تحديد وقت ومكان ظهور التأمين البحري، إلا أنه وقع شبه إجماع على بعض الأنظمة التي عرفت في الماضي تتمثل في نظام المساهمة في الخسائر والتي تعتبر من الأنظمة القديمة الأصيلة بالملاحة البحرية الذي يجمع الكثير من الفقهاء على أنه من ابتداء الفينيقيين الذين نقلوه إلى الإغريق عند احتلالهم لجزيرة رودس **Rhodes** ومنهم انتقل إلى الرومان، وهذا النظام احدث به معظم المجتمعات التي مارست الملاحة البحرية، هذا النظام يشترك مع نظام التأمين البحري في التخفيف من أخطار البحر عن طريق التضامن والتعاون.

ونظام قرض المخاطرة البحرية، والذي لعب دور التأمين البحري في العصر القديم يرجع أصل هذا النظام إلى البابليين (2250 قبل الميلاد)، ويقترب قرض المخاطرة مع عقد التأمين البحري في كون أن المقرض يقوم بدور المؤمن إذ يدفع تعويض التأمين مقدّما في صورة قرض الذي يسترجعه بعد ذلك مع فائدة مرتفعة تحلّ محلّ الأقساط أما في حالة تحقق الخطر فالمقرض يحتفظ بالمبلغ المقرض بكامله.

RODIERE (R): Droit maritime -Assurances maritimes- éd Dalloz,1983, p05.

إذن التأمين البحري هو أقدم أنواع التأمينات ولا زال ليومنا هذا يحتل مكانة بالغة، بحكم توسع مجال المبادلات التجارية الدولية وما يترتب على ذلك من مخاطر تتعلق أساسا بالسفينة وبنقل البضائع، ونظرا لهذه الهمة نجد أن كلا من المشرع الدولي والمشرع الوطني يوليان عناية خاصة للتنظيم هذا الموضوع، حيث ظهرت على الصعيد الدولي عدة اتفاقيات التي تحدد مسؤولية البائع والمشتري والناقل والمجهز والمؤمن في عمليات النقل البحري، كما خصصت التشريعات الوطنية الحديثة تقنيات متطورة سواء في شكل ما يسمى بالقانون البري أو القانون التجاري أو ما يسمى بالقانون البحري.

مريم عمارة: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، دار بلقيس، دار البيضاء، الجزائر، 2014، ص167، 166.

² ترجع نشأة شرط التصادم **Collision clause** إلى سنة 1836 كنتيجة لحكم الملكة الخاص في قضية **De Vaux**، حيث قضى المجلس بعدم امكانية مالك السفينة المسؤولة عن التصادم، بمطالبة المؤمن بتعويضه عن المبالغ التي على مالك السفينة المصدومة، على أساس أن مسؤولية المؤمن له بدفع مبلغ التأمين للمضرور، كانت بسبب الحكم الصادر من القضاء وليس نتيجة مباشرة لمخاطر البحر ويعد التصادم واحدا منها، والتي يضمن المؤمن تعويض المؤمن له عند تحقق أي من هذه المخاطر المؤمن منها.

راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص472.

الوسائل المتاحة لمالك السفينة إلى جانب تحديد المسؤولية، للتخفيف من جسامه الأضرار التي يتعرض لها نتيجة التصادم، ولم ينص المشرع الجزائري في قانون التأمين على التأمين على الأجرة ولا على التأمين على الديون.¹

ويعتبر مبلغ التأمين قيمة حددتها شركات التأمين بالاتفاق مع المجهز، تشمل الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال المؤمن عليها سواء تعلق الأمر بالبضاعة المنقولة أو بهيكل السفينة، وكذا ما تضمنه شركة التأمين بالنسبة للأضرار التي تصيب الغير، تبنى على حسابات دقيقة من أجل أن تقارب هذه القيمة على الأقل قيمة السفينة المصدومة والبضائع كأموال مؤمن عليها.²

كما يدخل في قيمة التأمين، ضمان مسؤولية التصادم والذي يدخل في صف الخسائر المادية، إلا أنه في هذه الحالة المقصود بالخسائر المادية اللاحقة بسفينة أخرى أو بأي جسم آخر ثابتا كان أو عائما من جراء تصادمها مع السفينة المؤمن عليها، وجاءت هذه الصورة من أجل حماية ملاك السفن من دعاوى التعويض التي قد يرفعها ملاك سفن أخرى أو أية أجسام ثابتة كأرصفة الموانئ أو العائمة كالمنارات في حالة اصطدام بالسفينة المؤمن عليها بها.³

¹ قد تقوم مسؤولية شركة التأمين رغم أن الفعل لا يعد حادثا بحريا، وهو ما حدث في قضية بين الشركة الجزائرية لتأمينات النقل CAAT وشركة هيبروك شيبينغ **Hieberok Chipping** عندما وقع حادث للسفينة المقطورة أثناء عملية القطر عند خروجها من ميناء أرزيو بوهران، بسبب خلل في السفينة القاطرة واستعمالها للسرعة الفائقة مما دفع بمحكمة أرزيو باخراج الشركة الجزائرية لتأمينات النقل CAAT من الخصام والحكم على ميناء أرزيو بدفع مبلغ 11932922.50 دج لشركة هيبروك شيبينغ ولم تجعل مسؤولية الحادث تحت ضمان شركة التأمين وأيدها في ذلك المجلس القضائي لوهران.

مما دفع مؤسسة ميناء أرزيو بالقيام بالطعن بالنقض أمام المحكمة العليا والتي قضت بأن الحادث الحاصل يشترك فيه كل من شركة التأمين وميناء أرزيو معا، وإن الأمر لا يتعلق بحادث بحري وإنما لخلل في عمليات القطر وبالتالي تحكمها قواعد وأحكام عمليات القطر، رغم ذلك تبقى مسؤولية شركة التأمين قائمة حتى في الأضرار الحاصلة في عمليات القطر.

قرار بتاريخ 2007/4/4 ملف رقم 409095، مجلة المحكمة العليا، ع الأول 2007، ص 220.

² جديدي معراج: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط6، الجزائر، 2010، ص 170.

³ جديدي معراج، المرجع السابق، ص 168.

ويجوز للمالك أن يؤمن لضمان مسؤوليته المترتبة على الخطأ، سواء كان هذا الخطأ عقدياً أو تقصيرياً وسواء كان الخطأ التقصيري مفترضا أو تابثاً، وسواء كان الخطأ الثابت يسيراً أو جسيماً، ولكن لا يجوز التأمين من المسؤولية المترتبة على الخطأ العمدى، إذ لا يجوز لأحد أن ييسر لنفسه السبيل إلى الغش وإنما يجوز التأمين من المسؤولية عن عمل الغير حتى لو ارتكب هذا الغير الخطأ عمداً، ذلك أن المسؤول عن الغير لم يؤمن من المسؤولية عن غشه هو بل عن غش الغير، فالخطأ الشخصي الذي يؤمن نفسه فيه، هو خطأ مفترض لا خطأ عمد، والقوانين والاتفاقيات المختلفة أجمعت على مثل هذا المضمون.¹

¹ خالد محمد الماروني، المرجع السابق، ص 305.

خاتمة الباب الأول:

نخلص بها في ختام هذا الباب، أن المفهوم التقليدي والذي كان متشددا في معنى التصادم البحري، أصبح متجاوزا عنه في التشريعات الحديثة ومن بينها التشريع الجزائري، هذا الأخير الذي جمع ما بين مفهوم التصادم البحري في صورته التقليدية وبين مفهومه الموسع، فمفهوم التصادم البحري لدى المشرع الجزائري، هو الاصطدام أو الارتطام المادي الذي يحصل بصورة مباشرة بين سفينة وأية منشأة أخرى لا ترتبط معها بعقد، ولا سفينة حربية أو مخصصة لخدمة عامة، أو بصورة غير مباشرة ليشمل التصادم بذلك الحالات التي تلحق فيها بالمنشأة البحرية ضرر حتى وإن لم يصاحبه ارتطام مادي، بغض النظر عن مكان حصول الحادث، كما أن المشرع الجزائري وفي تعريفه للسفينة اعتمد على معيار التخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد شأنه شأن باقي التشريعات، رغم توسعه في مفهوم الملاحة البحرية ليتوسع ويضم العديد من المراكب، وهذا ما يعرض المشرع الجزائري للانتقاد لأن المراكب الصغيرة في الجزائر لا تخضع للقانون البحري، فملاحتها لا تتعدى إلى أعالي البحار.

أيضا، هناك حالات تبقى خارج نطاق تطبيق دعوى المسؤولية في التصادم البحري، وهي حالة كون إحدى السفن المتصادمة سفينة حربية أو مخصصة لخدمة عامة، والتصادم الذي يحصل بين القاطرة والمقطورة أو بين سفينة الإرشاد والسفينة المرشدة، وقد يقع التصادم بالفعل وينتج عنه ضرر يترتب عنه قيام المسؤولية وهي حالة التصادم نتيجة خطأ إحدى السفن أو بخطأ مشترك، ومع ذلك فهناك من الأسباب ما يمنع قيام هذه المسؤولية تجاه التصادم رغم وقوعه وتحقيق الضرر، وذلك في حالات اتصادم القهري أو الفجائي والتصادم المشكوك فيه، إذ تنتفي المسؤولية في كل هذه الحالات.

وكما لاحظنا أن التلوث البحري يمثل نمطا خاصا من الحوادث البحرية، خاصة التصادم البحري مبرزا مشكلة حماية البيئة البحرية من التلوث والتي لم يفرد لها المشرع الجزائري بتعريف خاص، واكتفى بمنعه فقط في نص م 210 ق بح ج، كما أنه ركز أكثر على التلوث العمدي وهذا ما تبرره نصوص المواد 213، 214، 215 ق بح ج، دون إدراج أي نصوص تتعلق بالتلوث الناجم عن الحوادث البحرية

وبالأخص التصادم البحري، كما أوجب ضرورة التحقيق في الحوادث البحرية، من أجل معرفة الأسباب الحقيقية وراء وقوعها خاصة حادث التصادم البحري متأثرا بتوصيات المنظمة البحرية الدولية OMI وما أشارت إليه العديد من الاتفاقيات الدولية، بالنص على ضرورة القيام بالتحقيقات البحرية بعد وقوع أي حادث بحري، وقام بتقسيم التحقيقات في الحوادث البحرية إلى نوعين: التحقيق الإداري والتقني، التحقيق القضائي، دون أي توضيح للإجراءات الواجب اتخاذها ولا الأهداف المرجوة من وراء التحقيقات، ولم يصدر لحد الآن قانون مستقل وخاص بالتحقيق في الحوادث البحرية.

توصلنا أيضا وبناء على نص م 290 ق بح ج، إلا أنه في حالة التصادم البحري يجوز للمدعي أن يرفع دعواه حسب اختياره إما أمام محكمة موطن المدعى عليه أو موطن أحد مقرات استغلاله، أو إما أمام محكمة مكان الذي تم فيه حجز سفينة المدعى عليه أو أية سفينة أخرى يملكها أو المكان الذي كان من المفروض أن يقع الحجز فيه، أو أمام محكمة مكان وقوع التصادم البحري حالة حصوله في الموانئ والفرس أو في المياه الداخلية، وبطبيعة الحال نلاحظ أنها اختيارات مستوحاة من اتفاقية 1952 Bruxelles، وتختص المحاكم المدنية في الجزائر في نظر الدعوى المدنية في التصادم البحري، ويطبق قانون القاضي على دعوى التصادم البحري في حالة تخلف قانون العلم المشترك بمناسبة حصول التصادم في البحر العام، وإن كان هذا القانون لا يخلوا من النقد إلا أنه الأقرب من الناحية الواقعية والعملية، كما لم يتم إصدار تنظيم خاص لنص م 276 ق بح ج، فيما يتعلق قواعد الوقاية من تصادم السفن في البحار، والتي نصت على أنه يتم تحديد هذه القواعد من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ولا يوجد أي تنظيم لحد الآن.

كل المفاهيم والاجراءات التي عالجها الباب الأول، تبين كثرة الأخطار التي قد تتعرض لها السفن في البحار، وما يترتب عن ذلك من نتائج جسيمة، لهذا لجأ البحارون لإيجاد نظام المساعدة والإنقاذ لأي سفينة تعرضت لحادث التصادم وتكون عرضة لخطر الهلاك في البحر، وهذا ما سنتناوله بالتفصيل في الباب الثاني من الرسالة.

الباب الثاني

المساعدة والإقّاذ البحريين

الباب الثاني: المساعدة والإنقاذ البحريين Assistance et sauvetage maritime

كما سبق وتوصلنا في الباب الأول، أن السفينة أثناء ممارستها لنشاطها الملاحي قد تتعرض للعديد من الحوادث أخطرها التصادم البحري، فتأثيرات الطقس وطبيعة الممرات المائية والأخطاء البشرية، جعلت من السفن وسيلة انتقال مهددة بالأخطار في معظم الأحيان، ما ينجم عن ذلك خسائر وأضرار بالإضافة إلى أنها قد تشكل عائقاً أمام حركة الملاحة في البحار، مما يؤثر سلباً على الاستغلال البحري.

نتيجة لذلك، وجد نظام المساعدة والإنقاذ البحريين لتلافي أو تقليل من حدة هذه المخاطر، وقد كان الفقه يميز بين المساعدة والإنقاذ في أن المساعدة تتمثل في تقديم يد العون للسفينة المعرضة للخطر قبل هلاكها، أما الإنقاذ فيتمثل في مد يد العون للسفينة بعد هلاكها، ويكون دور السفينة المنقذة هو انتشال ما قد تستطيع إنقاذه من أشخاص وأموال.

إلا أن هذا التمييز لم يعد يجدي، ذلك أن الاتفاقيات الدولية أخضعتهما لنظام قانوني واحد مادامت السفينة يدهمها خطر داهم أو قريب أو أنها هلكت وتحتاج إلى الإنقاذ، لكن مهما اختلفت التعريفات فإن وصف المساعدة والإنقاذ البحريين، لا يتحقق إلا بتوافر شروط معينة حتى نكون أمام مساعدة أو إنقاذ بالمعنى القانوني، كما اختلف الفقه في تكييف خدمات المساعدة البحرية، وهل يطبق عليها قواعد القانون المدني أم أنها خارجة عن دائرة النظم القانونية المألوفة إلى دائرة النظم المعمول بها في القانون البحري، فظهرت عدة آراء لتفسير هذا الأساس.

طبقاً للقواعد العامة أن الشخص الذي يقوم بإنقاذ السفن من خطر الهلاك، لا يكون له تعويض سوى استرداد ما تكبده من خسائر في هذا الشأن، إلا أن هذا التعويض يصبح غير كافي عندما تتم عملية الإنقاذ في البحر، لأنها عملية شاقة ومعقدة يتعرض فيها المنقذون لأخطار كثيرة ومتنوعة، لذا حاول رجال البحر إيجاد نظام لتشجيع المنقذين وتقوية مبادرتهم على سرعة التدخل ومد يد العون والمساعدة لإنقاذ أية سفينة تتعرض لخطر الهلاك في البحر، وهذا لا يكون إلا عن طريق دفع مكافأة

تكون بمثابة تعويض على كل الخسائر التي تكبدوها خلال عمليات الإنقاذ، وتجب هذه المكافأة على مالك السفينة وعلى مجهزها غير مالك وشاحني البضائع التي أنقذت.

وقد كرس هذا الباب التطرق لمفهوم المساعدة والإنقاذ البحريين والالتزام بالمساعدة والإنقاذ (الفصل الأول)، وحصول المنقذ على مكافأة إنقاذ تكون بمثابة تعويض لكل الخسائر والجهود التي تحملها أثناء عملية الإنقاذ (الفصل الثاني).

الفصل الأول: القواعد القانونية للمساعدة والإنقاذ البحريين

إن طبيعة العلاقة بين طرفي المساعدة والإنقاذ البحريين لا تزال تشغل أذهان الفقه القانوني، وذلك لتحديد الطبيعة القانونية للمساعدة والإنقاذ البحريين، وبعبارة أخرى تحديد الأساس الذي دفع المنقذين للقيام بعملية المساعدة.

والأصل أن المساعدة والإنقاذ ليست التزاما قانونيا بل من الواجبات الأدبية والأخلاقية التي تفرضها اعتبارات إنسانية وآداب الملاحة البحرية، لكن نظرا لما يترتب على الحوادث البحرية من أضرار جسيمة في الأرواح البشرية والأموال، فقد اتجهت الحلول الدولية والقانونية في التشريعات الوطنية إلى جعل المساعدة والإنقاذ التزاما قانونيا.

من أجل تفصيل ما تقدم، سنتناول في هذا الفصل مفهوم المساعدة والإنقاذ البحريين (المبحث الأول)، والالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين وجزاء الإخلال بهما (المبحث الأول).

المبحث الأول: مفهوم المساعدة والإنقاذ البحريين

المساعدة لغة: هي المعاونة في كل أمر يعمله عامل، يقال ساعده مساعدة بمعنى أعانه، أما الإنقاذ فهو التنجية والتخليص، يقال أنقذ فلان بمعنى نجا وتخلص،¹ أما اصطلاحاً فقد عرفت المساعدة والإنقاذ البحريين بتعريفات مختلفة، والتي وإن كانت متفقة إلى حد ما في المعنى إلا أنها مختلفة في الصياغة (المطلب الأول)، حتى أن الفقه القانوني أوجد عدة آراء لتفسير الطبيعة القانونية للمساعدة والإنقاذ البحريين (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين وشروطهما

يبدو من الجلي عن مطالعة الكثير من التشريعات والفقه والقضاء، فيما يتعلق بموضوع المساعدة والإنقاذ البحريين، أن هناك استعمالاً غير منظم للمصطلحات، فالبعض يطلق لفظ مساعدة والبعض الآخر لفظ الإنقاذ، كما هناك من يطلق لفظ النجدة Secours ليشمل بذلك عمليتي المساعدة والإنقاذ معا (الفرع الأول)، والتي تتشابه في بعض جوانبها مع بعض النظم القانونية البحرية الأخرى (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين والتفرقة بينهما وبين غيرهما من المساعدات البحرية

حضي تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين باهتمام فقهي وقانوني كبير، فأعطى كل واحد منهما تعريفاً بحسب المنظور الذي يراه، كما أن الاتفاقيات الدولية هي الأخرى اختلفت في تحديد المقصود بعمليات المساعدة والإنقاذ البحريين (أولاً)، والتي تتشابه مع بعض النظم القانونية في بعض الجوانب (ثانياً).

¹ نحي خالد عيسى المعموري: المساعدة والإنقاذ البحري-دراسة مقارنة-رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة بابل، العراق، 2011، ص8.

ومما يشبه هذا المعنى في القرآن الكريم قوله تعالى: " وَإِنْ نَشَأْ نُغْرِقْهُمْ فَلَا صَرِيحَ لَهُمْ وَلَا هُمْ يُنقَدُونَ" -سورة يس الآية: 43. وقوله سبحانه: " أَلَمْ نَجِدْ مِنْ دُونِهِ آلهةً إِنْ يُرَدَّنِ الرَّحْمَنُ بِضُرٍّ لَا تُغْنِي عَنْهُمْ شَفَاعَتُهُمْ شَيْئاً وَلَا يُنقَدُونَ" - سورة يس الآية: 23.

أولاً: تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين

يحمل مصطلح المساعدة والإنقاذ البحريين¹ عادة على معنى إنقاذ السفن والبضائع أو السلع في البحر، وبعبارة أخرى نقول أن إطلاق لفظ المساعدة والإنقاذ يعني فيما يعني النجدة والمعونة التي تقدم للسفن والمركبات البحرية التي تواجه خطر الهلاك في عرض البحر.²

واختلفت تعريفات المساعدة والإنقاذ البحريين، إذ تعددت التعريفات الفقهية نظرا لاختلاف وجهات النظر في الأخذ بلفظ معين لهذه العملية، ولم يقتصر الخلاف على الجانب الفقهي فقط، بل إن الاتفاقيات الدولية أيضا أثارت مثل هذا الخلاف، ولم تكن التعريفات القانونية أوفر حظا من التعريفات الفقهية وتعريفات الاتفاقيات الدولية.

I- التعريفات الفقهية

اختلف أغلب الفقهاء في ضبط تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين، فتباينت التعريفات بين موسع للمفهوم وبين مضيق، إلا أن الاختلافات الواضحة بينهما جعلت منهما نظامان مختلفان.

(أ) - تعريف الفقه للإنقاذ البحري

هناك إسهامات عديدة اختلف فيها الفقهاء في تعريفهم للإنقاذ البحري سعة وضيقا، فعرف البعض الإنقاذ البحري بأنه المعونة المقدمة لسفينة في خطر، وأنها قد تقدم للسفينة أو للحمولة أو

¹ يعود نشوء تنظيمات المساعدة والإنقاذ الأولى إلى القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر، حيث أحدثت في بعض النقاط من السواحل محطات مزودة بمعدات خاصة، أما أول جمعية إنقاذ في أوروبا فظهرت على الشواطئ البريطانية في بداية القرن التاسع عشر، ثم استكملت في عام 1854 تنظيمها وشكلها الحاليين، وذلك باسم: مؤسسة سفن الإنقاذ الوطنية الملكية Royal National Life – boat Institution ، أما في الولايات المتحدة الأمريكية فقد أقامت جمعية مساشوستش الإنسانية أول محطة إنقاذ مزودة بقارب، ثم ظهرت بعدها جمعيات أخرى، وانتهى المطاف بأن تولت هذه المهمة قوات خفر السواحل. خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 245.

² باسم محمد ملحم: الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والإنقاذ البحري-دراسة مقارنة-دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 43، ملحق 2016، ص 4، ص 1559.

للمسافرين أو للطاقم، وعرفه البعض الآخر على أنه العمل الذي يتم بن منشأتين عائمتين إحداهما سفينة يترتب عليه أن تنقذ إحداهما الأخرى، أو تنقذ ما عليها من بضائع أو ملحقات أو أرواح بشرية.¹

في حين ذهب البعض الآخر لتعريفه بأنه المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى معرضة لخطر الهلاك،² وهذا ما قرره الفقيه Lucien Martin، إلا أنه انتقد لإغفاله الإنقاذ البحري المقدم من أفراد أو مركبات لا يطبق عليها وصف السفينة مثل المركبات ذات الوسائد الهوائية.

وعرفه الفقيه Farrella أيضا على أنه الخدمات المفيدة والمقدمة لإنقاذ الأموال المعرضة للخطر الذي لا يمكن تفاديه ولا توقعه، والتي تكون إلى حد كبير مقدمة اختياريا في الحالات التي لا يكون فيها مقدم الإنقاذ ملتزم التزام سابق بالمحافظة على الأموال المنقذة بموجب عقد أو غير ذلك، أما في الحالات التي تكون فيها الخدمات إلزاما كما في حالة التصادم البحري.³

أما في الفقه الإسلامي، فلم يرد فيه أي تعريف مباشر للإنقاذ البحري غير أن لفظ الإنقاذ وما شاكله من مرادفات كالتخليص والإنجاء، وردت في أكثر من موضع من مصادر المذاهب الأربعة وفي الكتب الفقهية المختلفة، ومن أبرز الموضوعات التي تناولتها تخلص المال حال انكسار السفينة، وإنقاذ الأموال من البحر أو الساحل وإنقاذ الغريق، ومن ثم فإن الإنقاذ البحري في الفقه الإسلامي هو تخلص نفس أو مال من خطر الهلاك أو الضياع في البحر أو ساحله.⁴

(ب) - تعريف الفقه للمساعدة البحرية

¹ صلاح محمد سليمة: أحكام الإنقاذ البحري بين التطوعية والإلزامية - دراسة مقارنة - دار الكتاب القانوني، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 43.

² RODIERE (R), DU PONTAVICE (E.), op cit, p458.

³ محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 55.

⁴ عدنان محمود العساف: الإنقاذ البحري: مفهومه، ومشروعيته، وتكليفه، وأحكامه - دراسة تأصيلية مقارنة في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 والمصري لسنة 1990، دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 41، ملحق 1، 2014، ص 592.

أما المساعدة البحرية، فعرفت على أنها الخدمات التي تساعد في إنقاذ ممتلكات معرضة للخطر، إذا كانت هذه الخدمات تطوعية ولم تكن تنفيذاً لالتزام سابق ولا مقدمة من المنقذ لنفسه، وانتقد هذا التعريف من جانب لأنه يقتصر في تعريفه للمساعدة البحرية على الخدمات التطوعية فقط، جانب آخر لم يوضح الاهتمام بالبيئة البحرية، باعتبارها من أهم أهداف المساعدة البحرية والإنقاذ البحري.¹

وعرفها أيضاً Seoton بأنها النجدة المقدمة بصورة تطوعية وليس كواجب، بحيث تساعد في إنقاذ سفينة أو أي ممتلكات مستخدمة في الرحلة البحرية من خطر ما،² وعرفها Rodière بأنها المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى معرضة لخطر الهلاك،³ وهو نفس تعريف الفقيه الفرنسي Radium.

ما يمكن تجليله من خلال التعاريف، أنها لم تبين العناصر الأساسية المرتبطة بعمليات المساعدة والإنقاذ للسفينة المهددة بالخطر، بالإضافة لعدم الإشارة لأطراف أخرى بإمكانها مد يد العون والمساعدة، لتحقيق فعل الإنقاذ سواء كانوا أفراداً أو معدات لوجيستية من طائرات عمودية ووسائل اتصالات لاسلكية، وإنما قصر الاهتمام فقط بالسفينة كطرف في عمليات المساعدة والإنقاذ وما عليها من أموال.⁴

(ج) - المساعدة البحرية والإنقاذ البحري نظامان مختلفان

أثير جدل فقهي منقطع النظير حول مسألة الفرق بين المساعدة والإنقاذ البحريين، فرغم أن تعريفات المساعدة والإنقاذ البحريين تدور كلها نحو مفهوم واحد وهو تقديم يد العون وتنجية الهالك، إلا أن جانب من الفقه يفرق بينهما خاصة الفقه الفرنسي، وذلك قبل صدور قانون 29 أبريل 1916

¹ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 44، 45.

² حسين محمد فتحي عثمان: المساعدة البحرية - دراسة مقارنة - رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1986، ص 112.

³ RODIERE (R): Droit maritime, 12^{ème} éd, 1997, p453.

⁴ باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 1561.

الفرنسي،¹ ويرون أن المساعدة البحرية تقدم للسفينة المعرضة للخطر وما عليها من بضائع وآلات وأشخاص وذلك قبل وقوع الحادث، أي أن المساعدة وسيلة وقائية مانعة للخطر الوشيك الوقوع، تنطوي على نوع من التعاون مع طاقم مازال يقاوم الخطر على متن السفينة.²

أما الإنقاذ البحري فيقدم بعد وقوع الحادث لسفينة يمكن أن توصف في بعض الأحيان بالحطام، أي أن الإنقاذ له وظيفة علاجية أو مخففة لاحقة على وقوع الحادث أو الكارثة، يتم غالبا لطاقم تحلى عن مقاومة الخطر فليس ثمة تعاون لإتمام العملية بين المنقذ والسفينة، وعليه فهما نظامان مختلفان بصورة عميقة،³ وهناك رأي في الفقه العربي يؤيد هذا النظر، ويرى أن المساعدة هي مبادرة السفينة إلى بذل الجهد الناجح وتقديم العون لسفينة أخرى تجابه خطرا قبل الهلاك، أما إذا هلكت فتكون الأعمال المقدمة إنقاذا للأموال والأرواح من الغرق.

والأصل أن فكرة التمييز بينهما حديثة الظهور، فقد كان نظام واحد فقط يتعلق بإنقاذ الحطام وفقا لقانون 1681 Colbert، لذلك لم تكن هناك مساعدة وبالتالي لا ضرورة للتمييز بين المصطلحين، لأن بداية وجود المساعدة البحرية كانت لإنقاذ الغرقى والبضائع،⁴ وبالتالي فإنقاذ السفن لم

¹ LE CLERE(J):L'assistance aux navires et les sauvetages des épaves,op.cit,69.

² RODIERE (R) :Traité Général de droit maritime, Evènement de mer, revue international de droit comparé,2014,p168.

³ مدحت حافظ إبراهيم: المساعدة والإنقاذ البحري،مجلة هيئة قضايا الدولة،عدد 3، 1989،ص80.

⁴ ظهر هذا الواجب في صورة متواضعة وفي دائرة ضيقة، ذلك أنه لم يكن سهلا الانتقال من حالة تنظيم حق الغرق أو الحطام على الحالة العكسية، أي الأمر ليس فقط بالامتناع عن الأعمال التي تؤدي إلى إغراق السفن، بل الأمر بالمساهمة في إنقاذها، فالجالس الدينية لبعض المدن مثل Nantes الفرنسية، أمرت بتقديم العون والمساعدة للسفن التي تواجه الخطر وإنقاذ الغرقى، حتى أن الأمر الملكي الجديد الصادر سنة 1861 لم يأت بشيء جديد، فعلى طريقة النبلاء أعلن الملك أنه يتعهد بحماية السفن وحمولتها التي تقذف بها العواصف على شاطئ المملكة، واهتم هذا الأمر بإنقاذ الأشخاص.

ويلاحظ من ذلك أن تلك النصوص تتعلق بإنقاذ الغرقى وما يخصهم من أشياء، أما تقديم المعونة والمساعدة ذاتها فلم تكن مثار اهتمام، كما لم تعالج الالتزام بالمساعدة قبل الغرق، فكانت عبارة عن أوامر وتعليمات ذات طبيعة أخلاقية تخاطب الضمير المسيحي، ربما لأن طريقة بناء وتسيير السفن التقليدية، لم تكن تسمح بذلك.

RIPERT(G),op cit,p102. RODIERE (R),Droit maritime,op cit,p448.

يكن واردا آنذاك، بسبب طبيعة السفن الشراعية وعدم قدرتها على قطر بعضها، لكن بتطور فن بناء السفن وظهور السفن العملاقة حيث اقتضى الأمر وجود نظامان، نظام متعلق بمساعدة السفن قبل غرقها، ونظام إنقاذ حطام السفن الغارقة.

وقد رجح الفقهاء مصطلح الإنقاذ على المساعدة، فالإنقاذ هو مدلول حصول العملية التي تبدأ دائما بمساعدة وتنتهي بإنقاذ، لهذا فالمساعدة وسيلة والإنقاذ نتيجة وتسمية الأشياء بنتيجتها خير من تعريفها بالوسائل التي تؤدي إليها.¹

من خلال معظم التعريفات الفقهية السابقة، أنها تشير بصورة واضحة إلى أن الفقه يميل إلى ضرورة تقديم المساعدة من سفينة لسفينة أخرى، مما يستبعد وجود مساعدة أو إنقاذ في الخدمات المقدمة بين السفن ومراكب الملاحة الداخلية، إلا أن معظم الفقه يستبعد اشتراط أن تكون كلا المنشأتين سفنا بحرية، كما أن الدكتور **حسين محمد فتحي عثمان** يرى أن أفراد السفينة بذاتها في تعريف المساعدة والإنقاذ البحري يعد اختصارا محلا لمفهوم المساعدة والإنقاذ البحري، فيجب ذكر ما على السفينة من أرواح أو بضائع، فالمساعدة أو الإنقاذ قد تُسدى للسفينة ذاتها بصفة الأولوية، كما قد تسدى للحمولة أو الأشخاص بالدرجة الأولى.²

نشير في الأخير، أنه ورغم اختلاف الظروف المحيطة بتقديم كل من الخدمتين، فإن هذا لا يمنع من إضفاء التماثل بين الخدمتين، وعليه، فالمساعدة والإنقاذ البحريين فقها هي المعونة التي يتم بين منشأتين بحريتين سواء كانتا سفينتين بحريتين أو سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية، يترتب عليه أن تنقذ إحداها الأخرى أو تنقذ ما عليها من بضائع أو أرواح بشرية من خطر جدي، بصرف النظر عن المياه التي تحصل فيها،³ وهو تعريف يشتمل على جميع العناصر الأساسية لقيام المساعدة والإنقاذ البحريين.

¹ مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 81.

² حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 107، 108.

³ عبد الفضيل محمد احمد: القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص 607.

II- تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين وفقا لاتفاقيتي 1910 Bruxelles و Londres 1989

كان من الضروري إزاء التطور المستمر في الملاحة البحرية، توحيد أحكام المساعدة والإنقاذ البحري، وقد نجحت الجهود الدولية المبذولة لتوقيع اتفاقيتين في هذا الخصوص.

(أ) - تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين حسب اتفاقية 1910 Bruxelles

تضمنت الاتفاقية الدولية المبرمة بـ Bruxelles 23 سبتمبر 1910 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، وبروتوكول 27 ماي 1967،¹ في مادتها الأولى: "تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها، وعلى النولون والأجرة الركاب وكذا على الخدمات التي هي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون أية تمييز بين هاذين النوعين من الخدمات، وبغض النظر عن المياه التي حصلت فيها"،² ومن هذا النص يتبين أن:

- المساعدة هي الإنقاذ،
- لا يشترط أن تتم عمليات المساعدة والإنقاذ في أجزاء محددة من البحر،
- السفينة هي محور تطبيق أحكام المساعدة والإنقاذ البحريين.

من خلال الاتفاقية، نجد أنها ساوت بين المساعدة والإنقاذ لأنها استعملت المصطلحين معا دون تحديد، ولم تحدد تعريفا خاصا بالمساعدة البحرية أو الإنقاذ البحري، وبالتالي فإن الاتفاقية ألغت تلك

¹ انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم رقم 70/64 المؤرخ في 1964/3/2، والمتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية Bruxelles المبرمة في 23 سبتمبر 1910 الخاصة بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري.

² ناصر أحمد مبارك السعدي: الأحكام القانونية للإنقاذ البحري وحماية السفن من المخاطر دراسة مقارنة بين القانون العماني والقانون المصري، بحث مقدم لنيل درجة الدكتوراه في القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2015، ص213.

التفرقة بين المصطلحين التي كانت سائدة قبل صدورها،¹ ولم تقم لهما وزنا هذا الإلغاء الذي كان محل نقاش إبان إعداد الاتفاقية، وقد انتصر في النهاية الاتجاه الذي مازال يجهل التفرقة بينهما.²

ونجد أن عمليات المساعدة والإنقاذ، تكون للسفينة البحرية المعرضة للخطر وكذلك للأشياء التي على ظهرها وللركاب وأجرة النقل، وعلى الخدمات ذاتها التي تؤدي بين السفينة البحرية ومراكب الملاحة الداخلية بدون أية تفرقة بين هذه الخدمات، وبغض النظر عن المكان الذي قدمت فيه، وبالتالي اعتدت في اعتبارها بصفة المنشأة محل المساعدة والإنقاذ أكثر من اهتمامها بالمياه التي قدمت فيها هذه الخدمات، ومن المؤكد أنه لا يعتبر إنقاذاً بحرياً مركب داخلي لمركب داخلي آخر، ولو كان ذلك في المياه البحرية، ولا إنقاذ حطام السفن الغارقة، لذلك يشترط وجود سفينة طرفاً في عمليات المساعدة والإنقاذ سواء كانت في مركز مقدم المساعدة والإنقاذ، أم في مركز من يتلقى المساعدة والإنقاذ.

كما الاتفاقية تشير إلى أن أعمال المساعدة والإنقاذ، موجهة إلى المنشأة والأشياء الموجودة على متنها ولم تتعرض للأشخاص، ذلك لأن م 11 منها ألزمت ربانة السفن ضرورة تقديم المساعدة لكل الأشخاص المعرضين للخطر بصفة إجبارية، ولأن مساعدة الأشخاص لا تنشئ روابط قانونية ولا تخول الحق في الحصول على مكافأة،³ واستثنت المادة أيضاً الحالة التي يكون فيها تقديم الإنقاذ والمساعدة يعرض السفينة المساعدة وما عليها للخطر.

قفت أثر اتفاقية 1910 Bruxelles وجرت على نسقها، جل النصوص التشريعية الداخلية، فقد تضمن قانون التجارة البحرية المصري الجديد في م 1/302 نفس التعريف، بحيث اعتدوا في تعريف

¹ RAHALI(H): L'Assistance maritime, mémoire de fin d'étude de magistrats spécialité en droit maritime, Ecole national supérieure maritime BOU ISMAIL, Institut national de magistrature EL-BIAR, 2002, p7.

² ناصر أحمد مبارك السعدي، نفس المرجع، ص 228.

³ ناصر أحمد مبارك السعدي، المرجع السابق، ص 214.

المساعدة والإنقاذ البحري وفقا لصفة المنشآت المعنية بالمساعدة والإنقاذ، دون الاعتداد بالمكان التي تمت فيها تلك العمليات.¹

(ب) - تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين وفقا لاتفاقية 1989 Londres

ساد التعريف الذي جاءت به اتفاقية 1910 Bruxelles عقودا من الزمن، إلا أنها ومع تطور بناء المنشآت البحرية وتطور ميدان النقل عموما خاصة ناقلات النفط العملاقة، لم تعد تقوى على مواجهة الحوادث البحرية الحديثة،² اضطر المجتمع الدولي إلى السعي لتعديل الاتفاقية ووضع قواعد قانونية تحقق مطامع المنقذين في الحصول على مقابل الإنقاذ من جهة، وتحمي البيئة البحرية من جهة أخرى، وبعد تأخر طويل انتهت الجهود بوضع اتفاقية دولية بشأن المساعدة وقعت بـ: لندن في 28 أبريل 1989.³

لم تختلف كثيرا اتفاقية 1989 Londres عن اتفاقية 1910 Bruxelles، فعرفت عملية الإنقاذ بأنه: " كل عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في مياه الملاحة البحرية أو أي مياه أخرى أيا كانت".

من خلال التعريف، نجد أن الاتفاقية جاءت بتوسعة خطيرة في معنى الإنقاذ، فمن ناحية أصبحت الأموال الملقاة في البحر والمعرضة للخطر، يمكن أن تكون محلا لعمليات الإنقاذ والمساعدة البحريين يستحق القائم بها المكافأة، وهذه الأموال تعتبر في اتفاقية 1910 Bruxelles وغالبية التشريعات

¹ RODIERE (R),op cit,p167.

² RIPERT(G),op cit,p207.

³ KOBLI(M): l'évolution de la notion d'assistance maritime, mémoire de fin d'étude de magistrats spécialité en droit maritime, Ecole national supérieure maritime BOU ISMAIL,2003/2004,p7.

⁴ انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية سنة 2011 بموجب المرسوم رقم 385/11، المؤرخ في 2011/11/23، والمتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ والتي حررت بلندن في 1989/4/23، ج ر عدد 64، الصادرة بتاريخ 2011/11/27.

البحرية حطاما بحريا،¹ يخضع لقواعد انتشار الحطام وبالتالي فواضعو الاتفاقية لم يفرقوا بين إنقاذ السفن وإنقاذ الحطام، ومن ناحية أخرى أزال التفرقة بين السفن البحرية وبين المعدات البحرية المشابهة لها وبين مراكب الملاحة الداخلية.

عرفت الاتفاقية الإنقاذ بالمساعدة فلم تستعمل مصطلح المساعدة، وأصبح مدلول عمليات الإنقاذ شاملا للمساعدة المقدمة من طرف الأطراف في البحر أو في البر للسفن والممتلكات المعرضة للخطر، كما وسعت في مفهوم عمليات المساعدة والإنقاذ وألغت التقييد الذي كان سائدا في ظل اتفاقية 1910 Bruxelles، فلم تشترط أن تكون السفينة على الأقل طرفا في العملية، ويشتمل المفهوم عمليات الإنقاذ كل مساعدة مقدمة لسفينة أو مركب ملاحية داخلية أو الطائرات المائية أو أية منشأة بحرية عائمة بمعنى كل مال موجود في حالة خطر كالحطام باعتباره مال معرض للخطر، وذلك في أي مياه كانت مثلها مثل اتفاقية 1910 Bruxelles.

ومن ذلك يتضح الغموض الذي اكتنف هذه التعريفات، في تحديد النطاق المكاني لخدمات المساعدة والإنقاذ البحري، هذا الغموض يمكن إزالته بأن المساعدة والإنقاذ البحري إنما يرتبط بالمخاطر البحرية، وبذلك فإنها لا تنطبق على الخدمات التي تقدم في المياه الداخلية.²

كما فرضت هي الأخرى في م 10 منها على ربان السفن، ضرورة تقديم المساعدة لكل سفينة معرضة للخطر، واستثنت الحالة التي يكون فيها تقديم الإنقاذ والمساعدة يعرض السفينة وما عليها للخطر مما سبقت الإشارة إليه، يمكن تعريف المساعدة والإنقاذ البحري على أنه كل عمل يتم القيام به من أجل

¹ ناصر أحمد مبارك السعدي، المرجع السابق، ص 215.

² مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، ط3، الدار الجامعية، مصر، 1989، ص 419.

وقد تضمنت بعض التشريعات الداخلية تطبيق أحكام المساعدة والإنقاذ البحري بحذافيرها، في المياه النهرية والتي تتم بين مراكب الملاحة الداخلية، مثل القانون البلجيكي والإيطالي.
حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 212.

إنقاذ سفينة أو أموال أو بضائع أو أرواح أو أية منشآت بحرية عائمة معرضة لخطر بحري حال، وذلك دون أي اعتبار للمياه التي تحصل فيها الخدمة.¹

III - التعريف التشريعي للمساعدة والإنقاذ البحريين في الجزائر

نظم المشرع الجزائري أحكام المساعدة والإنقاذ البحريين في القانون البحري ضمن القسم الثالث تحت عنوان (الإسعاف البحري) من الفصل الرابع المتضمن للحوادث البحرية من الباب الأول، المواد من 332 إلى 357، بحيث تقضي م 332 ق بح ج على أنه: "يعتبر كإسعاف بحري، كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

أول ملاحظة على النص، هي استعمال المشرع الجزائري مصطلح "إسعاف بحري" كمرادف لمصطلح المساعدة أو الإنقاذ وهو مصطلح غير شائع لدى أغلبية التشريعات،² فهو شائع ومنتشر في الحياة البرية فقط، لهذا فمصطلح الإسعاف نادر الاستعمال فقها وقضاء وقانونا، والمصطلحات الأكثر ذيوعا هي المساعدة أو الإنقاذ.

ولم يكتف بذلك بل عرف هذا الإسعاف باستعماله لعبارة "نجدة" والتي يقصد بها في النص، تلك الخدمة والإعانة التي تقدمها سفينة لأخرى وما عليها من أموال دون التطرق للأرواح الموجودة على ظهر السفينة، ربما لأن المشرع الجزائري مدرك تماما إلى أن مساعدة ونجدة الأرواح البشرية واجب إنساني لا يحتاج التنصيص عليه، أو هي النجدة التي تتم بين سفينة وإحدى مراكب الملاحة البحرية بحسب

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 54.

² استعمل المشرع الأردني مصطلح إسعاف أيضا في نص م 248 من قانون التجارة البحرية الأردني، والتي نصت على مايلي: "كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة لسفينة أخرى تكون في خطر..."، ومثله المشرع السوري أيضا. عدنان محمود العساف، المرجع السابق، ص 593.

الأحوال تكون معرضة لخطر الهلاك وذلك بصورة تطوعية وليس كواجب، أي أن عمليات الإسعاف البحري ليست إلزامية ولا ناتجة عن اتفاق قانوني سابق في نظر المشرع الجزائري.

كما نظر إلى الإسعاف كحادث بحري وفقا لصفة المنشآت المعنية بالحادث دون إعطاء أي أهمية للمياه التي يتم فيها تقديم الخدمات، سواء كانت مياه البحر أو مياه داخلية،¹ مثلما ذكرته اتفاقيتي 1910 Bruxelles و 1989 Londres، رغم أنها لم تصادق عليهما، ولا يسري النص إذا كانت العائمتان من مراكب الملاحة الداخلية.

لعل المشرع في استعماله لمصطلح الإسعاف وحذف الإنقاذ، يشير بوضوح إلى أن المشرع ينظم المساعدة البحرية بحصر المعنى، وبذلك يكون قد غاير مسلك اتفاقيتي 1910 Bruxelles و 1989 Londres، ولا يزال متأثرا بالتمييز القديم الذي كان سائدا قبل صدورهما بين المساعدة والإنقاذ، مستعملا عبارة الإسعاف للدلالة على عمليات المساعدة من أجل تجنب تفاقم الحادث وتحاشي الخطر، بينما نص على مصطلح الإنقاذ فيما تعلق بالحطام البحري، أي بعدما وقعت الكارثة تحت عنوان "إنقاذ حطام السفن"، وهو يقابل النص بالنسخة الفرنسية Assistance و Sauvetage des épaves ، وبالتالي فالمساعدة البحرية والإنقاذ البحري حسب القانون البحري الجزائري، نظامان مختلفان.²

غير أن المتتبع للصياغة التي جاءت بها م 332 ق بح ج ونصوص المواد 338-352 ق بح ج والمتعلقة بمكافأة الإسعاف والواردة في الفقرة الثانية من القسم الثالث، يجد تناقضا مثيرا للحيرة في موقف المشرع الجزائري بحيث استعمل عبارة الإنقاذ بدل الإسعاف أو المساعدة، الأمر الذي لا نجده في النسخة الفرنسية للمادة باستعماله عبارة Secours بمعنى مساعدة، مما يتبين أن المقصود بالنص الفرنسي هو

¹ بسعيد مراد: الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع2، منشورات مخر القانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص19.

² RAHALI(H), op.cit, p8.

المساعدة البحرية وليس الإنقاذ، هذا الغموض حسب رأينا ينجلي إذا رجعنا إلى نص م 370 ق بح ج والمتعلقة بمكافأة إنقاذ الحطام البحري والتي أحالت لنفس الإجراءات المتعلقة بمكافأة الإسعاف البحري، وبالتالي فورود مصطلح الإنقاذ في الفقرة الخاصة بمكافأة الإسعاف، يقصد من خلاله المشرع الجزائري الإسعاف وإنقاذ الحطام معا.

وقد تضمن القانون الفرنسي رقم 545 لسنة 1967 والمنظم لحوادث البحر الملغى نفس التعريف أيضا، ولم يستخدم عبارة "مساعدة وإنقاذ" بل حذف كلمة إنقاذ وجاء نص م 9 منه على النحو التالي: "مساعدة السفن البحرية التي في خطر وكذا الخدمات من نفس النوع التي تتم بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية تخضع لأحكام هذا الفصل..."¹، وهو ما أبقى عليه في قانون النقل الفرنسي في م 1/5132 منه.

وعلى هذا النحو، ارتأينا التطرق في كامل الرسالة باستعمال مصطلحي المساعدة البحرية أو الإنقاذ البحري كمصطلحين مختلفين، هذا الأخير مخصص فقط للحطام البحري والأموال أما المساعدة فهي للأشخاص كما سنرى لاحقا، ونود أن نشير إلى أنه ورغم تدحرج سابق التعاريف بين مصطلحي المساعدة والإنقاذ، إلا أن الكثير من الباحثين يفضلون مصطلح الإنقاذ البحري، لأنه أكثر دلالة على المعنى المقصود منه وأصدق تعبيرا عنه، إذ تؤدي المساعدة البحرية في النهاية إلى إنقاذ السفينة،² حتى وإن كانت هذه التفرقة صحيحة من الناحية اللغوية للكلمتين، وبالتالي نرى أنه يمكن تسميتها بمساعدة الإنقاذ.

ثانيا: تمييز المساعدة والإنقاذ البحريين عما يشته بهما

¹ Art 9: "L'Assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature, est soumise aux rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux ou elle a été rendue..." .

² محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، 541.

حالة الخطر المحيطة بالسفينة المنكوبة تؤدي إلى تشابه عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين مع بعض النظم البحرية والأوضاع القانونية، بما يتوجب التمييز بينها.

I- التفرقة بين المساعدة البحرية وبين غيرها من الخدمات البحرية الأخرى

تشابه المساعدة البحرية مع بعض الخدمات البحرية والنظم القانونية في بعض الجوانب، ومنها الخسائر البحرية المشتركة وإزالة الحطام البحري.

(أ) - الخسائر البحرية المشتركة Les avaries communes

تعرض السفينة وما عليها من أموال لأخطار جمة، هذه الأخطار تعرض مصالح ذوي الشأن جميعاً للخطر، خاصة إذا كانت السفينة ذاتها مهددة بالخطر إذ عندئذ ستعرض حتماً الأموال التي تحملها للخطر أيضاً، فإما تنجو وإما تهلك، ومتى تعرضت السفينة للخطر، فإن الربان يتخذ قراراً بالتضحية ببعض الأموال أو بعض الملحقات أو ينفق مصروفات لإعادة تعويم السفينة، فيخف العبء وتنجو السفينة وما تبقى من الأموال، وهذا هو سبب تسميتها بالخسارة البحرية أو الخسائر البحرية المشتركة.¹

وتعد الخسائر البحرية المشتركة أو العوارية، من الأنظمة العتيقة التي استقر عليها العرف البحري منذ القدم،² ومن الموضوعات ذات الصلة الشديدة بالمساعدة البحرية، فقد تشكل صورة من صور

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 623.

² ظهر هذا النظام وساد في جزيرة رودس سنة 916 و 700 قبل الميلاد ثم ظهر هذا النظام في قانون رودس أيام حكم الفينيقيين، ويعتبر هذا القانون أول مصدر تاريخي ينظم الخسارة البحرية أو الرمي في البحر، وسمي قانون رودس الخاص بالرمي في البحر - Lex Rhodia- de jactu، لإعطاء دلالة على خسائر أو نفقات تصرف في سبيل السلامة العامة، وقد أخذ الرومان هذا التطبيق عن الملاحين الرودنيين، ثم انتقل بعد ذلك إلى عادات الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط سنة 1341.

عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 541.

استقر العرف البحري في شأن نظام الخسائر البحرية، على قواعد خاصة جمعتها بعض المنظمات الدولية المعنية بالملاحة البحرية في، وكانت عند وضعها عبارة عن 18 قاعدة تتضمن حلولاً York et Anvers سنة 1879 وتعرف باسم قواعد يورك وانفرس لحالات خاصة ولم تكن تضع أحكاماً عامة، ولم تكن تتضمن تعريفاً للخسارة البحرية، فتم استكمال هذا النقص سنة 1924 حيث وضع تعريف للخسائر البحرية ووضع لها قواعد عامة تنظمها، وكذلك إضافة 7 قواعد جديدة وقد تابعت المنظمات الدولية المعنية

خدمات المساعدة البحرية، والتي يقصد بها إقدام ربان السفينة بالتضحية بالبضاعة المشحونة على ظهرها، من أجل تأمين سلامة الرحلة البحرية وإنقاذها من خطر مشترك يهددها،¹ وجميع النفقات الاستثنائية والمصروفة لمجابهة هذا ويتحمل جميع من شارك في هذه التضحية جزءا من الخسارة.

مما يلاحظ أنه لا توجد أي اتفاقية دولية تنظم الخسائر البحرية المشتركة، أما عن نطاق التشريعات الوطنية، فقد تطرق المشرع الجزائري للخسائر البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري في القسم الثاني من الفصل الرابع، المواد 299 إلى 331، وقد عرفتها م 300 على أنها: "تعد بمثابة خسائر مشتركة، كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك، وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها".

وعرفها المشرع المصري في م 1/319 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990، على أنها: "كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعد خسارة خاصة".

ونحن نرى أن الربان، حين يقوم بالتضحية أو نفقات بقصد إنقاذ المصالح المشاركة في الرحلة البحرية من خطر بحري يهددها أو من أجل السلامة العامة، وذلك بصفة اختيارية ومتعمدة من جانب

تعديل قواعد يورك وانفوس وتهذيبها كلما تغير العرف، فأعدت صياغتها سنة 1950، 1990، 1994، 2004، 1974. REBORA FRANCOIS (J): La convention de 1989 sur l'assistance maritime, presses univ-d'Aix Marseille III, 2003, p 16. MARTINE REMOND (G), op cit, p 380.

¹ حسان سعاد: نظام الخسائر البحرية في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، ع4، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2016، ص247.

الربان، وهذا يعني أن الغاية لا تتحقق إذا كان الهدف من التضحية تحقيق السلامة الخاصة للسفينة أو البضائع.¹

ووجود عنصر الخطر الذي يهدد الرسالة البحرية، ومن تم تقديم التضحيات والمصرفات الاستثنائية من أجل السلامة العامة وتفادي الخطر، يوضح العلاقة بين نظام الحسائر البحرية ونظام المساعدة البحرية، كون هذه الأخيرة هي أيضا تقدم من أجل تفادي وقوع الخطر مما ينعكس على المصلحة العامة للرحلة البحرية، لكن وإن كانا يتشبهان في بعض الجوانب، إلا أن لكل منهما نظامه القانوني الخاص به.

(ب) - إزالة الحطام البحري.

قد تصبح السفينة وما عليها من بضاعة حطاما بحريا نتيجة لحادث بحري، مما يستدعي انتشاره وإزالته كونه يشكل خطرا على البيئة البحرية، وقد أثار موضوع مفهوم الحطام البحري والمعياري اللازم لتحديد الكثر من الجدل، فقد تباينت أحكام القضاء في تعريفه وتحديد وصفه.

تبنت بعض المحاكم الفرنسية مثل محكمة Marseille التجارية في حكمها الصادر في 21 سبتمبر 1844 الاتجاه القائل بأن معيار الهجر من الطاقم ونية عدم الرجوع، هو معيار تحديد وصف الحطام، وفي تعريف آخر تبنت معيار عدم الصلاحية للملاحة بوسائلها الخاصة.²

أما المشرع الجزائري فقد نظم الحطام البحري في القسم الرابع من الفصل الرابع بعنوان "إنقاذ الحطام البحري"، في المواد من 358 إلى 383 ولم يعطى للحطام البحري تعريفا دقيقا، لكن في المقابل حدد في نص م 358 ق بح ج المواضيع التي تكون محل تكييف كحطام بحري، ومن بينها حطام السفن باعتبارها الوسيلة الأساسية لممارسة الملاحة البحرية، والتي تعد حطاما بحريا بتوافر شرطين أساسيين وهما:

¹ RAHALI(H),op.cit,p27,28.

² GOUILLOUD MARTINE (R),op cit,p40.

- ترك الطاقم للسفينة وهو عنصر مهم في تعريف الحطام البحري، غالبا ما يكون الترك سببه خطر الغرق، وهو يختلف عن الإهمال ذلك لأن السفينة المهملة هي قابلة للإبحار والملاحة ولكنها بدون طاقم، وبالتالي لا تتماشى وتكثيف الحطام البحري، أي يكون هذا الحجر بصفة غير إرادية أي نتيجة حتمية لما يحيط بالطاقم من مخاطر.
- فقدان صفتي الطفو والملاحة، فانعدام القدرة على الطفو تتمثل تحديدا في فقدان القدرة على الملاحة البحرية.¹

ولم يتعرض المشرع الجزائري للشرط الثاني، ربما لأن المشرع أدرك أن فقدان صفة الطفو بما يعني الغرق ليس ضروريا لإضفاء وصف الحطام البحري، فيمكن أيضا أن يكون طافيا فوق الماء،² مع أن أنصار هذا الشرط يرون أن الحطام العائم تطبق بشأنه أحكام المساعدة البحرية وليس الحطام، وبالرجوع لقانون الأملاك الوطنية 30/90 في م 55 منه نجد أن المشرع الجزائري عرفه تعريفا واسعا يضم كلا من الحطام البحري والبري معا، على أنه: "... كل الأشياء أو القيم المنقولة التي تركها مالها في أي مكان...".³

والملاحظ من التعريفات، أن الحطام البحري من قبيل الأشياء التي تخلى عنها ملاكها نظرا لعدم صلاحيتها للملاحة البحرية، وبمجرد اكتشاف الحطام البحري لا بد من الشروع في عمليات رفع وإزالة هذا الحطام لأنه في غير بيئته الطبيعية، وعلى غرار كل البلدان تعرف الجزائر مشكل الحطام البحري وخير دليل وجود العديد منها في الموانئ الجزائرية، مما يشكل مشكلا عويصا حيث تتقل كاهل الدولة لما تحتكره

¹ VIALARD (A): droit maritime, 1^{ere} éd presses universitaire de france, paris, 1997, p 249.

² حسان سعاد: دوافع إزالة الحطام في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، ع5، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2016، ص 273.

³ قانون 30/90 الصادر في 1/12/1990، المتضمن قانون الأملاك الوطنية، ج ر عدد 52 الصادرة بتاريخ 1990/12/2.

من مكان في الموانئ،¹ لهذا يتعين على كل شخص يكتشف حطاما بحريا أن ينقذه من البحر ويبلغ السلطة الإدارية البحرية.²

من هنا يتبين وجه الخلاف بين المساعدة البحرية وإنقاذ الحطام، فالسفينة التي تعرضت للخطر ولم تبلغ الهلاك الكلي تعتبر المساعدة المقدمة لها إسعافا، أما السفينة التي هلكت كليا أي فقدت صفتها في الطفو والملاحة وهجرها ملاكها تعتبر المساعدة المقدمة لها إنقاذا بحريا،³ وبالتالي فانتشال الحطام لا يتم تحت مظلة الخطر ولا يتضمن عنصر الاستعجال وضرورة التدخل السريع اللذان يميزان عمليات المساعدة البحرية للسفينة التي تواجه مأزقا، وعليه فإن نظام المساعدة البحرية والإنقاذ البحري نظامان مختلفان بقواعد مختلفة، لأن طبيعة كل منهما أوجدت بينهما فروقا عميقة جدا، والشيء الوحيد الذي يتشابهان فيه هو الحصول على المكافأة.

II- التفرقة بين الإنقاذ البحري وبين بعض الأوضاع القانونية

بسبب حالة الخطر التي تحيط بالسفينة في البحر، قد يثور لبس حول الإنقاذ البحري والشبه بينه وبين بعض الحالات الأخرى كحالات الدفاع الشرعي وحالة الضرورة.

(أ) - حالة الدفاع الشرعي

تنص م 128 ق م ج على أن: "من أحدث ضررا وهو في حالة دفاع شرعي عن نفسه أو عن ماله أو عن نفس الغير أو عن ماله، كان غير مسؤول..."، من خلال النص نجد أن القانون يميز رد

¹ حسان سعاد، المرجع السابق، ص 273.

² م 359 ق بح ج.

³ وقد حدث أن ربان سفينة الصيد الفرنسية **Aunis** شاهد السفينة الإنجليزية **Mony spinner** مائلة على جانبها الأيمن ومهجورة تماما من طاقمها منذ 6 أيام فقرر قطر، وبعد صعوبات كبيرة ومن خلال بحر هائج وصل بما غلى ميناء **روشيل**، فاعتبرت المحكمة ان المنشأة في هذه الظروف متى كان من الممكن قطرها فلا يمكن اعتبارها حطاما ولا تفقد جنسيتها، ومكافأة سفينة الصيد لا تكون على أساس نصوص انتشال الحطام بل على أساس اتفاقية 1910 Bruxelles بشأن المساعدة والإنقاذ البحريين.

RIPERT(G), op cit, p334.

الاعتداء في حالة الخطر، ويشتبه الإنقاذ البحري مع الدفاع الشرعي من حيث كون الخطر وشيك الوقوع، فالخطر في الإنقاذ يشترط فيه أيضا أن يكون الخطر موشكا وداهما، والدفاع الشرعي في قانون العقوبات الجزائري هو استعمال القوة اللازمة لصد خطر اعتداء غير مشروع، وقد اعتبره المشرع سببا من أسباب الإباحة وذلك في المادتين 39 و 40 ق ع ج.

غير أن هذا لا يعني أن الإنقاذ البحري وحالة الدفاع الشرعي متطابقين تماما في المعنى، ذلك لن الدفاع الشرعي يشترط فيه أن يوجه العنف واستعمال القوة ضد خطر يعتبر كجريمة في نظر القانون، بحيث إذا انتفت هذه الجريمة لا نكون بصدد دفاع شرعي، أما الإنقاذ البحري فيتسع فيه مفهوم الخطر ليشمل كل خطر تتعرض له أموال السفينة في البحر، كالحريق أو القرصنة أو التصادم أو الجنوح، كما لا يقتصر حق الدفاع الشرعي على دفع الخطر على الشخص المعتدى عليه وحسب بل حتى على الغير، في حين أن دفع الخطر في الإنقاذ البحري لا يكون إلا لمصلحة الغير، ومن الظاهر أن الإنقاذ البحري يختلف عن الدفاع الشرعي.

(ب) - حالة الضرورة

يتشابه الإنقاذ البحري وحالة الضرورة من حيث الخطر، فكلاهما يهدف لدفع الخطر المحدق يهدد المال، بحيث يشترط لحالة الضرورة وجود خطر في مواجهة من يتعرض له وهذا الخطر لا بد أن يكون جسيما، أما الخطر البسيط فلا يشكل حالة ضرورة، وكذلك هو الإنقاذ البحري لا بد من وجود خطر جسيم يحرق بمال السفينة أو بالحطام خاصة إن كان من الأثريات، رغم ذلك يختلف الإنقاذ البحري عن حالة الضرورة كون أن هذه الأخيرة تفترض خطرا سببه الغير عن تعمد، أما الإنقاذ البحري فلا يشترط ذلك فقد يكون الخطر سببه الطبيعة أو شخص ما، سواء تعمد هذا الأخير أم لا.

الفرع الثاني: شروط المساعدة والإنقاذ البحريين

من نص م 332 ق بح ج، يمكن أن نستنتج أهم الشروط المطلوب توافرها لكي يعتبر الإسعاف بحرياً، الذي يتم بين طرفين أساسيين (أولاً) تعرض أحدهما للخطر (ثانياً)، مما استلزم تدخل الطرف الآخر من أجل تقديم النجدة وتقديم يد العون له (ثالثاً).

أولاً: أركان المساعدة والإنقاذ البحريين

عمليات تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين تستلزم بالضرورة وجود طرفين، هما المساعد أو المنقذ وطالب المساعدة أو النجدة، أي وجود علاقة ثنائية الأطراف بينهما.

I - المساعد (المنقذ)

المساعد أو المنقذ هو كل شخص قدم خدمات لها صلة مباشرة بعمليات المساعدة،¹ ولم يرد أي تعريف للمساعد أو المنقذ في القانون البحري الجزائري، ولا اتفاقية 1910 Bruxelles و 1989 Londres، مما يؤدي إلى فتح المجال أمام الاجتهادات الفقهية، وبذلك فإن المساعدة والإنقاذ البحريين، يقع على عاتق كل من له القدرة على تقديمهما دون أن يعرض نفسه لخطر بحري، ويشمل المساعد أو المنقذ السفينة أو أفراد طاقمها، أو القاطرة، أو المرشد، أو الأفراد العاديين، أو من مالك البضائع، أو من السلطات العامة في الدولة.

(أ) - السفينة

الأصل أن تتم المساعدة والإنقاذ بين منشأتين عائمتين، أي أن تتم بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية، مع الإشارة إلى أنه من النادر قيام مراكب الملاحية الداخلية بتقديم المساعدة للسفن البحرية، نظراً لضعف وبطء قيامه بالمناورات المطلوبة للقيام بهذا النوع من الخدمات.²

¹ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 190.

² حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 295.

وعليه، يكفي أن تكون إحدى المنشآت البحرية المشاركة في عمليات المساعدة والإنقاذ سفينة بحرية حتى يتم تطبيق أحكامها، وذلك بالمعنى القانوني الوارد في نص م 13 ق بح ج، والذي سبق بيانه بالتفصيل في الباب الأول من الرسالة، وبالتالي لا داعي لإعادة بيان المقصود بالسفينة ومراكب الملاحة الداخلية، وعلى العموم تشمل السفينة باعتبارها طرفاً مساعداً أو مقدماً لخدمات المساعدة، جميع أنواع العائمات البحرية التي لها قوة دفع ذاتية وغير ثابتة بالشاطئ أو قاع البحر.¹

والأصل أن تقدم المساعدة والإنقاذ من قبل مالك السفينة، وقد تقدم أيضاً من قبل المستأجر فهل يعتبر المستأجر هنا مساعداً أم المالك؟

ذهب جانب من الفقه المصري إلى القول بالتفرقة بين ما إذا كانت المشاركة قد تضمنت التنظيم لهذه المسألة أو لا، ففي هذه الحالة وإن كانت نادرة فإن من يملك الإدارة الملاحية للسفينة، هو الذي يملك تقديم خدمات الإنقاذ، ولذلك فليس للمستأجر الحق في المطالبة بمكافأة المساعدة، إلا في الحدود التي تنتقل فيها الإدارة الملاحية للسفينة له، أما إذا كانت السفينة المستأجرة أصلاً لتقديم خدمات الإسعاف والمساعد، فإن المستأجر يكون له الحق في مكافأة المساعدة، أما إذا ورد في تنظيم مشاركة

¹ إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 48.

وفي حالة السفن الشقيقة، فإن كل سفينة تعد ثروة لها ذاتيتها ويتم تقديم المساعدة بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد، وقد استقرت أحكام القضاء على ذلك، ففي حادث السفينة المصرية بونيس المملوكة للشركة المصرية للصيد في أعالي البحار والتي تعطلت في مياه المحيط الأطلسي على إثر التفاف شبكة الصيد حول رفاصها، وتم تقديم المساعدة من أحد البحارة من سفينة راس بناس التابعة للشركة ذاتها، وكذلك حادث السفينة الاسترالية Santo Rocco Bagnara في عام 1991، والتي تعطلت وتمت مساعدتها من سفينة صيد للمالك ذاته، وقد قررت المحكمة الفيدرالية في استراليا حق السفينة الشقيقة في مكافأة الإنقاذ. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 191، 193.

وهو ما نصت عليه م 3/12 من اتفاقية 1989 Londres: "تنطبق أحكام هذا الباب حتى لو كانت السفينة المنقذة والسفينة التي تتولى عمليات الإنقاذ تعودان لنفس المالك"، بخلاف المشرع الجزائري الذي نص صراحة على عدم استحقاق المكافأة لو حصلت المساعدة بين السفن الشقيقة، في م 341 ق بح ج.

الإيجار نصن فإن هذا النص هو الواجب التطبيق، لأن العقد شريعة المتعاقدين، وغالبا ما تتضمن المشاركة توزيع المكافأة مناصفة بينهما.¹

(ب) - الأشخاص من البر

إذا كانت خدمات المساعدة والإنقاذ المقدمة من السفن البحرية أو مراكب الملاحه الداخلية، يقوم بها أشخاص موجودين على متن تلك السفينة أو المراكب، فإنه لا بد من استخدام هؤلاء الأشخاص لأجهزة وإمكانيات السفينة أو المركب التي يعملون عليها، يسهل إلى حد بعيد ما يقوم به من خدمات.

لكن المشكلة التي تثور، هي تكييف تلك المعونة المقدمة من أفراد لا يقومون بعملياتهم من سفينة أو مركب لإغاثة سفينة أخرى، مستخدمين في ذلك إمكانياتهم وقدراتهم الشخصية في تقديم خدمات المساعدة بدون استخدام منشأة بحرية، وهذه الصورة من المعونة غالبا ما تكون مقدمة من اليابسة ويضطر معها الشخص أو الأشخاص مقدمي المساعدة أو الإنقاذ، إلى النزول في الماء ولكن بالقرب من الشاطئ،² مما أثار التساؤل حول مدى إمكانية تقييم خدمات المساعدة من البر؟

ولم تتطرق الاتفاقيات السابقة ولا التشريعات البحرية ومن بينها المشرع الجزائري، لعمليات المساعدة والإنقاذ المقدمة من اليابسة إلى السفن، ربما ذلك من النادر جدا أن يكون شخص لا يعمل على متن السفينة، بتقديم خدمات مساعدة وإنقاذ لسفينة في أعالي البحار.

وقد نوقش هذا الموضوع في المؤتمرات التحضيرية لاتفاقية 1910 Bruxelles، كما هو الحال في مؤتمر باريس Paris سنة 1900 ومؤتمر هامبورغ 1902 Hambourg ثم في مؤتمرات Bruxelles من سنة 1905 إلى سنة 1910، أين قرر المندوب الفرنسي Lyon Caen أن عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين تتعارض مع كونها آتية من البر، واقترح فقط أن تكون المساعدة البحرية والإنقاذ بين

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص232، 233.

² حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص296.

سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب ملاحية داخلية، وانتهت الأصوات إلى استبعاد المساعدات الآتية من البر من نطاق تطبيق الاتفاقية.¹

بقي السؤال مطروحا حول مصير الخدمات المقدمة من الأفراد المتواجدين على البر، والذين يستخدمون جهودهم الشخصية فقط في المساعدة البحرية، لينعكس هذا الغموض إلى انقسام في الأحكام القضائية والفقهية، والتي في أغلبها مالت إلى المساعدات المقدمة من أشخاص منفردين لا ينتمون إلى سفينة أو مركب ملاحية داخلية،² وعلى رأسهم القضاء الانجليزي والألماني نص صراحة على اعتبارها مساعدة بحرية وإضفاء صفة المساعد على الشخص الذي قدمها،³ وعليه يجوز تقديم خدمات المساعدة والإنقاذ البحري من البر إلى السفينة بصرف النظر عن الوسائل المستخدمة متى ترتب عليها مساعدة وإنقاذ هذه السفينة، والتي قد تكون خدمات مادية مثل نقل الحمولة من على ظهر السفينة الجانحة بواسطة الأشخاص إلى البر، وقد تكون خدمات معنوية كما في حالة تقديم معلومات.⁴

ويبدو أن العميد Ripert قد أصاب حين قرر أنه في الاتفاقيات الدولية كثيرا ما يأتي الاتفاق على حساب الوضوح،⁵ وهذا ما يظهر من خلال نص المادة الأولى من الاتفاقية أنها تمتد لتشمل المساعدات المقدمة من البر، بالإضافة لعمومية م 2 "كل عمل مساعدة..."⁶ فلم تشترط تقديم الخدمات من البحر.

كذلك الحال بالنسبة لاتفاقية 1989 Londres والتي من خلال مادتها الأولى نرى أنها لم تتناول بالتحديد سوى متلقي عمليات المساعدة والإنقاذ، أما مقدم هذه العمليات فلم تضع له شروطا

¹ حسين محمد فتحي عثمان، نفس المرجع، ص 297.

² محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 551.

³ حساك نعيمة: النظام القانوني للإنقاذ البحري على ضوء اتفاقية لندن للإنقاذ 28 أبريل 1989، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2016، ص 32.

⁴ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 235.

⁵ RIPERT(G), op cit, p114.

⁶ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 306.

واكتفت بالقول " كل عمل أو نشاط"، مما يتضح أن أي تدخل من أجل مساعدة ونجدة سفينة أو أي مال آخر معرض للخطر، يعد من قبيل المساعدة والإنقاذ البحريين ويخضع لأحكام هذه الاتفاقية، بصرف النظر عن صفة مقدم المساعدة والإنقاذ، فليس هناك ما يوحي لضرورة تقديم النجدة من البحر دون البر.¹

أما بالنسبة للقانون البحري الجزائري، فنجد أن م 232 ق بح ج قد قصرت سريان أحكام المساعدة البحرية على المساعدات التي تتم بين السفن البحرية وبين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية، أما في التشريعات المقارنة فقد أشارت م 1/302 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990، لم تحدد صفة الشخص مقدم المساعدة وبالتالي يمكن تطبيقها على المساعدات المقدمة من أفراد عاديين، ونفس المعنى أشارت إليه م 234 من القانون البحري الكويتي، و م 1/9 من قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة 1967.²

ونحن بدورنا نؤيد هذا الرأي، فالمساعدة والإنقاذ بإمكان تقديمهما من قبل أشخاص منفردين من اليابسة إلى السفينة المعرضة للخطر، فقد يضطر مقدموا المساعدة للنزول إلى الماء، وإن كان ذلك من النادر جدا إلا أنه أمر ممكن ومتوقع، لا سيما أن ما يهمنا هو أن تتحقق ذات النتيجة التي تقدمها مساعدة من سفينة أخرى، والقول بغير ذلك يؤدي لتضييق نطاق المساعدة البحرية والإحجام عن تطبيقها من قبل الأشخاص العاديين.

(ج) - الملتمزم بتقديم خدمة أخرى مع السفينة

¹ وإذا كانت الخدمات مقدمة من أفراد سلطات الميناء ذات طبيعة استثنائية، وكانت هذه الخدمات تخرج عن الوضع العادي للأعمال المكلفون بها، كان لهم الحق في مكافأة المساعدة كما في حادث السفينة The Cower Sand سنة 1953، والسفينة The Marse سنة 1948، والسفينة The Gregerso سنة 1971، حيث قدمت لهم خدمات مساعدة من موظفين في سلطات الموانئ وهذه الخدمات تجاوزت التنفيذ العادي للأعمال المكلفين بها.

صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 235.

² نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 49.

من بين أهم الإشكالات المطروحة، مدى استحقاق صفة مساعد للذين ارتبطوا مسبقا بالتزامات عقدية مع السفينة المعرضة للخطر، إذا ما توافرت الأوصاف الجوهرية للمساعدة البحرية، وحول حدود التزاماتهم الملقاة على عاتقهم، ومتى يمكن القول بأنهم خرجوا من دائرة الالتزام إلى دائرة التطوعية.

1- القاطر

يقصد بالقطر البحري من الناحية الفنية قيام سفينة بسحب وجر سفينة أخرى، والذي بموجبه يلتزم مجهز القطر بجر ودفع سفينة في البحر من مكان لآخر لقاء أجر معلوم،¹ أما من الناحية القانونية فقد عرفه المشرع الجزائري في م 861 ق ب ج من خلال الخدمات التي تدخل في عداد عمليات القطر على أنه: "تدخل في أعداد خدمات القطر:

- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع للسفينة،
- مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة،
- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة"²، ويلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة، بتنفيذ هذه الخدمات بواسطة سفينة.³

¹ نهي خالد عيسى المعموري، نفس المرجع، ص 14.

² وعرف القطر أيضا في المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 2002/1/6، الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 1، الصادرة بتاريخ 2002/1/6، في م 94 منه على أن قطر السفن يتمثل فيما يأتي: " - العمليات المتمثلة في جر ودفع السفن،

-مناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة،

-المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحه السفينة.

يمارس القطر بواسطة سفن قاطرة قادرة على إنجاز هذه العمليات مع المؤهلات التي تقتضيها الظروف مع احترام الشروط والقواعد المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما".

³ م 860 ق ب ج.

لكن ما مدى إمكان امتداد نطاق تلك الالتزامات في الظروف التي تختلف عن عقد القطر عندما تكون السفينة معرضة للخطر، وهل يمكن اعتبار المعونة المقدمة من القاطر الذي يعمل في خدمة السفينة مساعدة بحرية أو إنقاذ بحري؟

نصت م 4 من اتفاقية 1910 Bruxelles على أنه: "لا يكون للقاطرة الحق في أي أجر عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها، إلا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذًا لعقد القطر".

كما نصت م 17 من اتفاقية 1989 Londres على أنه: "لا تترتب أية مدفوعات بموجب أحكام هذه الاتفاقية ما لم تتجاوز الخدمات المقدمة ما يمكن أن يعتبر بصفة معقولة أداء واجب لعقد مبرم قبل قيام الخطر".¹

من خلال المادتين نستنتج أنه لاعتبار الخدمات التي يؤديها القاطر مساعدة وإنقاذ بحريين، لا بد من أن تكون هذه الخدمات استثنائية فما هو مفهوم الخدمات الاستثنائية؟

الخدمات الاستثنائية هي تلك الخدمات غير عادية والخارجة عن نطاق التزامات القاطر لتطبيق عقد القطر، كحالة تزويد القاطرة للمقطورة بطاقم جديد من أجل السيطرة على السفينة المقطورة بدلا من طاقمها، أو تعويمها في حالة جنوحها أثناء تنفيذ عقد القطر،² فهي عمليات تختلف في طبيعتها عن القطر، وهذا ما يميز المساعدة البحرية عن عمليات القطر، فعمليات المساعدة والإنقاذ البحريين لا تقدم

¹ KOBLI(M),op.cit,p19.

² وقد اعتبر القضاء المغربي في إحدى أحكام المحكمة الابتدائية بالدار البيضاء سنة 1941، أنه عندما تتسبب الظروف الطبيعية في وضع السفينة المجرورة في حالة الخطر، فإن العملية تعد مساعدة لا قطرا. حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 319.

إلا في حالة الخطر، أما القطر البحري فهو معونة تقدمها القاطرة للمقطورة في غير حالات الخطر، وعليه
فضرورة وجود خدمات استثنائية إنما يقصد به ضرورة توافر عنصر الخطر.¹

وبالتالي فإن النصين، بمنعان القاطرات من المطالبة بمكافأة المساعدة البحرية، عن كل خدمة تقدم
خلال إنجاز عقد القطر، ويجب على الأطراف في عقد القطر أن لا يتركا الباب مفتوحا ليُدعي القاطر أن
أي خدمة بسيطة تعد مساعدة بحرية، وقد نقلت معظم التشريعات البحرية هذه الأحكام، ومن بينها
المشروع المصري في م 352 من قانون التجارة البحرية لسنة 1990، ولا تختلف الصياغة في المعنى دون
شك عن المشروع الجزائري في م 339 ق ب ج بنصها على أنه: "ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن
إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد
القطر".²

والملاحظ مما سبق، أنه لا يكفي أن تكون الخدمات المقدمة استثنائية، بل لا بد أن تكون أثناء
تنفيذ عقد القطر، بمعنى أن هذه الخدمات لن تكون استثنائية إلا مع عدم إمكان اعتبارها تنفيذا لعقد
القطر،³ من دون أن تكون مجرد خدمات تكميلية للعقد.

¹ LUCIEN(B),op.cit,p42.

لكن الواضح أن كلا من القطر البحري والمساعدة البحرية، تعد من أنواع المساعدة البحرية من أجل مساعدة السفن وتقديم العون لها
من تيسير ملاحظتها، كما أن كلاهما عمليات غير مجانية وإنما هناك مقابلا للخدمة أو الخدمات المقدمة، لهذا لا داعي لاشتراط أن
تكون الخدمات استثنائية حتى تعد مساعدة بحرية.

RAHALI(H),op.cit,p10.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ وهناك ما يسمى بالقطر الاستثنائي، وهو ما تجسد من خلال الحكم القضائي الصادر عن المحكمة التجارية ب Nantes سنة
1974 في قضية السفينة Nico sh بحيث قرر القاضي منح مكافأة مالية للقاطرة وهي قيمة تختلف عن الأجرة الواردة في عقد القطر
ولا هي مطابقة لمكافأة الإنقاذ بلغت قيمتها 14 مرة من أجرة القطر، ووضع القاضي لها اسم مكافأة القطر الاستثنائي وهي تطابق
أجر القطر المتفق عليه مضروب في معامل يتراوح بين 1,5 و 5 وهو قطر لا يرقى لاعتباره مساعدة أو إنقاذ بحري.
حساك نعيمة،المرجع السابق،الهامش رقم 1،ص89.

لكن الكثير من شراح القانون يرون في نص م 4 من اتفاقية 1910 Bruxelles ونظيرتها م 17 من اتفاقية 1989 Londres الكثير من الغموض، فيما تتطلبه المادتان من تقديم خدمات استثنائية تثير إلى حد قول البعض تناقضا مزعجا، فهي قد أضافت شرطا آخر يتعلق بالقطر لا بالمقطور في عقد القطر،¹ لأن الذي يثير التناقض هو في حالة تقديم هذه الخدمات الاستثنائية من قطر دون أن يسبق ذلك عقد القطر، ومن ناحية أخرى تمثل حالات المساعدة من خلال عقد القطر سابق نسبة كبيرة لا يستهان بها من الناحية العملية.

2 - المرشد

لتفادي الحوادث التي قد تحدث عند دخول السفن للموانئ وخروجها، جرت العادة على الاستعانة بالمرشد البحري الذي يكون على معرفة بالممرات والأرصفة التي قد لا يعرفها ربان السفينة.

نظم المشرع الجزائري الإرشاد البحري في القانون البحري، المواد من 171 إلى 188 وهو حسب نص م 171 ق بح ج: "الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمي السلطة المينائية المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرص والمياه الداخلية والخروج منها".²

من خلال النص، نجد أن مهمة المرشد تتمثل في توجيه وإرشاد ربان السفينة لدى دخولها أو خروجها من الميناء، ويستحق أجرا مقابل قيامه بهذا العمل بموجب عقد، وهو من العقود الملزمة للجانبين

¹ حسين محمد فتحى عثمان، المرجع السابق، ص 426، 427.

² عرفت م 3 من المرسوم التنفيذي رقم 08/06، المؤرخ بتاريخ 2006/1/9، والذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج ر عدد 2، الصادرة بتاريخ 2006/1/15، عملية الإرشاد على أنها: "المساعدة التي يقدمها المرشدون للربانة من أجل قيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها وفي الموانئ والمراسي والمياه الداخلية". كما عرفته أيضا م 90 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02، الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، على أنه: "يقصد بالإرشاد في مفهوم هذا المرسوم، عملية امسك حبال السفن والقيام بعقدتها وفكها في الجهة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء....".

محله أن يقدم المرشد المعونة الفنية بتوجيه ربان السفينة المرشدة أثناء دخولها إلى منطقة الإرشاد أو خروجها منها، مقابل أن يدفع هذا الأخير الرسوم المقررة في القانون.¹

وإذا كان عمل المرشد يقتصر على إرشاد الربان وتزويده بالمعلومات اللازمة عن مسالك الميناء، فما هو تكييف الخدمات الاستثنائية الخارجة عن عقد الإرشاد، فهل تعد هذه الخدمات مساعدة بحرية، وتحول المرشد لمساعد أو منقذ؟

لم يصاغ نص في اتفاقية 1910 Bruxelles ولا في اتفاقية 1989 Londres، لمعالجة هذا الموقف رغم معالجتهما للقاطر في المادتين 4 و 17 على التوالي، الأمر الذي أثار الخلاف في موقف التشريعات الداخلية من خدمات المساعدة بواسطة المرشد، ولم يتضمن القانون البحري الجزائري أيضا تنظيما لما إذا كان عمل المرشد يعتبر من قبيل المساعدة والإنقاذ البحريين ويستحق عنه مكافأة عن ذلك، وإنما تضمن نص بمقتضاه يلتزم المرشد بتقديم خدماته لكل سفينة في خطر،² نفس الأمر بالنسبة للمشرع المصري في م 284 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990.³

أما المشرع الفرنسي فقد نص صراحة في م 6 من قانون 1928، على أن المرشد ملزم بتقديم المساعدة لكل سفينة في خطر ولو لم تطلب منه ذلك، وله الحق في هذه الحالة الحق في مكافأة المساعدة، كما نص أيضا المشرع العراقي في م 249 من القانون البحري العراقي، على أن الخدمات التي لا تدخل في عمليات الإرشاد أو السحب، تعتبر مساعدة بحرية أو إنقاذ ويستحق عنها المرشد مكافأة.

أما موقف الفقه، فقد مال أغلبية الفقهاء وعلى رأسهم **لوكلير**، إلى رفض اعتبار ما يقدمه المرشد من خدمات للسفينة الموجودة في خطر بصفة مساعدة بحرية، فالمرشد لا يمكن أن يعتبر مساعدا أو

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 196.

² م 2/176 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 209.

منقذا عندما تكون له علاقة عقدية سابقة على وجود الخطر مع السفينة المغاثة، إلا أنه ينال أجرة مرتفعة عندما يعمل على مساعدة تلك السفينة التي تكون في ظروف خطيرة.¹

يتضح مما سبق، الإرشاد البحري يختلف عن المساعدة البحرية من حيث وجود عنصر الخطأ، فخدمة الإرشاد البحري تقدم لسفينة لا تتعرض لخطر ما سوى أن الربان يجهل مسالك الميناء، في حين أن المساعدة البحرية تقدم للسفينة التي في حالة خطر كالغرق والجنوح والتصادم،² وبالتالي فإن تقديم المرشد لخدمات تتجاوز الالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد الإرشاد، تعتبر من قبيل خدمات المساعدة ويتحول مؤقتا لمساعد ويستحق مكافأة عن ذلك، والقول بغير ذلك يصطدم وأهداف نظام المساعدة البحرية في تأمين سلامة السفن.

3 - الطاقم

يشكل طاقم السفينة حجر الزاوية في عملية النقل البحري للأشخاص والبضائع، حيث أنه بدون هذه الفئة لا يمكن تسيير السفن لممارسة تلك النشاطات التي تشكل عصب الاقتصاد،³ ويعني مجموع رجال البحر الذين يعملون على متن السفينة يعينهم الربان نيابة عن المجهز، ويرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري،⁴ وعلى رأس الطاقم الربان الذي يعد عميد الطاقم وله السلطة العليا على السفينة ومن فيها،

¹ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 337.

² نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 42.

³ بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 105.

⁴ يخضع عقد العمل البحري لنفس القواعد التي يخضع لها عقد العمل البري، غير أن طبيعة عمل البحار اقتضت إفراد قواعد خاصة لعقد العمل البحري، ولم يرد في القانون البحري الجزائري أي تعريف لعقد العمل البحري، غير أنه هناك قانون خاص وهو القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر المرسوم رقم 171/88، والذي ينظم العلاقة بين المجهز ورجال البحر، لكنه هو الآخر لم يتضمن أي تعريف لعقد العمل البحري.

وعلى خلاف المشرع الجزائري، عرف المشرع المصري عقد العمل البحري في م 113 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990، على أنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل على متن سفينة مقابل أجر وتحت إشراف مجهز أو ربان، يخضع للأحكام الواردة في ذات القانون. بوكعبان العربي، نفس المرجع، ص 107، 108.

ويتكون الطاقم بجانب الربان من ضباط الملاحة، والمهندسون، طيبب البحارة، بجانب البحارة المساعدين في السفينة، كأعمال النظافة والصيانة والطهي... الخ.¹

خصص المشرع الجزائري بابا كاملا في القانون البحري للبحارة، وهو الباب الثاني تحت تسمية "رجال البحر"، وإن كان هناك من يفضل استخدام لفظ طاقم عن لفظ بحارة لذيوع ذلك اللفظ في العمل، وعرفت م 384 فقرة ج أن الطاقم يقصد به: "كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم"، كما عرف البحارة في م 7/أ من المرسوم رقم 171/88 والذي يتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر،² على أن: "يعني "رجل البحر" أو "البحار" كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر".

ويرتبط أفراد الطاقم مع المجهز بموجب عقد العمل البحري يتفرع عليه بالضرورة التزامات على طرفي العقد، المجهز من جهة وأفراد الطاقم من جهة أخرى، فيلتزم الأول غالبا بدفع الأجرة وإيوائهم وعلاجهم، ويلتزم أفراد الطاقم في المقابل بتأدية العمل الذي يكلفون به.³

المبدأ العام، أن الطاقم لا يلتزم بشيء أكثر من خدمته، وهو مبدأ عام سائد منذ القدم ولم ينص على إمكانية السماح تحلي أفراد الطاقم بصفة مساعد عندما يقدمون لسفينتهم خدمات استثنائية خارجة عن نطاق عملهم، عندما تعرض سفينتهم للخطر، من حيث أن ذلك يعتبر بمثابة فتح الباب أمام أقرب المقربين للطمع في المكافأة، مما قد يدعوهم للتحايل والاتفاق على تعريضها للخطر ثم تقديم المساعدة لها.⁴

¹ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 341.

² المرسوم رقم 171/88 المؤرخ في 13/09/1988، يتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج ر عدد 37 والصادرة بتاريخ 14/09/1988.

³ RIPERT(G), op cit, p130.

⁴ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 344.

لم يواجه المشرعون إلى غاية اليوم، لموقف الطاقم وإمكانية تحوله لمساعد أو منقذ من عدمه، وكل ما قالت به التشريعات الداخلية هو الموافقة أو الرفض على ترتيب مكافأة المساعدة على الخدمات التي يقدمها الطاقم لسفينته الموجودة في خطر، ومنها المشرع الجزائري الذي نص صراحة في م 338 ق بح ج على حرمان الطاقم من مكافأة الإسعاف، وبالتالي عدم اعتبار خدماته المقدمة من أجل مساعدة وإنقاذ السفينة المعرضة للخطر، من قبيل عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين،¹ ذلك لأن هذه الخدمات تدخل ضمن التزاماته والمنصوص عليها في الفقرة 3 من م 420 ق بح ج على بإلزام البحار أن يشارك في عملية إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر أو المشرفين على الهلاك.

الرأي الأصوب، أنه مادامت الخدمات المؤداة ما هي إلا تنفيذا عاديا لعقد العمل البحري، فإنهم لا يستحقون أي مكافأة إلا إذا كان ما يقومون به يتجاوز نطاق التنفيذ العادي لعقد العمل، فإن ذلك يعتبر في عداد الخدمات الاستثنائية ويستحق مقابل لذلك خلافا للأجر العادي.

4 - المسافر

تضمنت عدة اتفاقيات دولية بشأن نقل الأشخاص عن طريق البحر وهي اتفاقية 10 أكتوبر 1957 الخاصة بالركاب المتسللين، اتفاقية توحيد بعض القواعد النقل البحري للأشخاص وهي اتفاقية 1961 Bruxelles، اتفاقية نقل أمتعة الركاب بحرا المبرمة في 27 ماي 1967، ومعاهدة أثينا الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم والتي أبرمت في 13 ديسمبر 1973 والتي حلت محل الاتفاقيتين السابقتين.²

¹ وفي حالة إذا قام بعض أفراد الطاقم غير البحريين على السفينة كما في حالة النظافة مثلا، بالقيام ببعض الأعمال الاستثنائية فإنها تعد أعمال مساعدة يستحق عنها هؤلاء مقابل المساعدة، كما في حادث سفينة The Spree سنة 1893، والسفينة The Ski länder سنة 1877، حيث قررت المحكمة منحهم مكافأة المساعدة.

صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 231.

² بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 158.

نظم القانون البحري الجزائري نقل الأشخاص في الباب الخامس في المواد 821 إلى 859، بعنوان: "نقل المسافرين وأمتعتهم"، وقد عرفت م 821 ق بح ج عقد النقل البحري للأشخاص بأنه: "يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجره النقل"،¹ من خلال النص نجد أن عقد نقل المسافرين أو الركاب،² يعتبر عملا تجاريا يرتب على عاتق المسافر التزام بدفع الأجرة للناقل، دون أن يكون له الحق في التدخل في قيادة السفينة، لهذا فالسؤال المطروح، هل يمكن للمسافر أن يقدم المعونة للناقل عندما يحيق الخطر بالسفينة ويعتبر مساعدا؟

اعتبر بعض القضاء الإنجليزي، أن الخطر الذي يهدد السفينة الموجود على متنها، يهدد حيات المسافرين وممتلكاته بصفة مباشرة على النحو الذي يجعل تقديمه للمساعدة والنجدة حينها، ينعكس عليه بصورة مباشرة لإفلاته من الخطر،³ أن الأمر يتعلق بالتزام أخلاقي يقتضي ضرورة مساهمة المسافر في نجدة السفينة التي تحمله عندما تتعرض للمخاطر أثناء رحلتها، وبالتالي لا ضرورة لاعتبار خدماته مساعدة بحرية أو إنقاذ يستحق من ورائهما المكافأة، في حين رأى البعض أن المسافر يعتبر مساعدا أو منقذا عند وقوع الخطر، فالمسافر عليه أن يعمل على الحفاظ على أرواح كل من على السفينة.

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² المسافر من الناحية القانونية هو الشخص الذي ينتقل من بلد لآخر بموجب تذكرة النقل، أي وجود عقد نقل بين المسافر والناقل، أما الراكب فهو من ينتقل من مكان لآخر داخل البلد نفسه، كما يعد راكبا ذلك الذي لا يحوز تذكرة النقل والذي يصعد إلى وسيلة النقل لا يعد مسافرا ما لم يكن هناك عقد نقل سابق فهو مجرد راكب مثل النقل بالمجان أو المتسلل خفية، وفي هذه الدراسة أقصد المسافر الحائز على تذكرة النقل والمتواجد على متن السفينة.

³ وهو ما حدث في قضية السفينة الشراعية الهولندية The Vrede سنة 1861 والتي أصيبت بأضرار فادحة بسبب سوء الأحوال الجوية، عقب تصادمها مع السفينة North Forland ونجم عن ذلك دخول المياه للسفينة، فقام عشرون مسافر يضح تلك المياه حوالي ساعتين حتى وصولها للميناء بواسطة القاطرة، وقد رفض القاضي حينذاك اعتبارهم منقذين، على أساس أن جهودهم من أجل إنقاذ السفينة وقت الخطر، كانت تهدف لإنقاذ حياتهم وممتلكاتهم فقط.

حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 355.

وإذا كان ما يمكن استخلاصه مما سبق، أنه يجب أن تتوافر أوصاف المساعدة البحرية، إلا أنه لا محل لاشتراط حدوث الخطر في نجدة المسافر للسفينة، ولن يعد مطلقا مساعدة وإنقاذ بحريين، إذ أن الأمر يعتبر التزام أخلاقي وإنساني دون أن يكون التزام نابع من عقد النقل، وهو ما قضى به المشرع الجزائري في م 338 ق ج بنصه على أنه لا مجال لحصول المسافر على مكافأة الإسعاف رغم الخطر الصريح والمعقول للسفينة.¹

(د) - سفن الدولة

تضمنت م 14 من اتفاقية 1910 Bruxelles أن الاتفاقية لا تطبق على السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة، وذهب الرأي الغالب في الفقه الفرنسي في تفسير هذه المادة، أن عدم خضوع هذه السفن للاتفاقية لا يحول دون حصولها على مكافأة المساعدة والإنقاذ، ويمكن تقدير المكافأة وفقا لأحكام القانون الفرنسي.²

بينما ذهب رأي آخر في الفقه الفرنسي، إلى القول بعدم حصول سفن الدولة لمكافأة المساعدة والإنقاذ،³ إلا أنه هذا الرأي المعارض منتقد على أساس أن السفينة المقدمة للمساعدة والإنقاذ البحريين، ليست محل اعتبار كما هو الحال بالنسبة للسفينة المعرضة للخطر، وهو ما قضت به المواد 3 من اتفاقية

¹ هذا بالنسبة للمسافر، أما بالنسبة لخدمات مالك البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع، فذهب غالبية الفقهاء إلى أن خدمات الإنقاذ المقدمة من مالك البضاعة لا يعطى له الحق في مكافأة إنقاذ ما لم تكن هذه الخدمات المؤداة استثنائية، ومن الأمثلة حادث السفينة The Save Star سنة 1995، حيث كانت هذه السفينة محملة بأسمدة كيماوية ثم اشتعلت بالنيران، إلا أن مالك البضاعة قدم خدمات استثنائية حيث قام بوضع أجهزة خاصة لإطفاء الحريق والتي تتناسب مع طبيعة البضاعة.

صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 234.

² صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 222.

³ RIPERT(G), op cit, p99

المصري لسنة 1990.¹ و 1910 Bruxelles، و 19 من اتفاقية 1989 Londres، 306 من قانون التجارة البحرية

بقي الحال كذلك لغاية سنة 1967، أين تضمنت المادة الأولى من البروتوكول المعدل لاتفاقية 1910 Bruxelles، على إعطاء الحق لسفن الدولة في مكافأة المساعدة، غير أن الوضع عاد بدون مبرر لما كان سائدا في اتفاقية 1910 Bruxelles، بحيث تضمنت المادتين 4 و 5 من اتفاقية 1989 Londres على استثناء هذه السفن من تطبيق نصوص الاتفاقية، واستثناءا يمكن أن تطبق إذا تم إقرار دولة العلم وإخطار الأمين العام للمنظمة البحرية OMI.²

نجد أن اتفاقية 1989 Londres، قد جمعت بين اتفاقية 1910 Bruxelles وبروتوكولها، ورغم أن الجزائر انضمت لاتفاقية 1989 Londres، إلا أنها تنص في م 335 ق بح ج على تطبيق أحكام القسم التعلق بالإسعاف البحري على سفن الدولة، الأمر الذي نجده في النسخة الفرنسية للمادة بعبارة Section بمعنى قسم، بخلاف النسخة العربية والتي استعملت عبارة "فصل".

والحقيقة أنه لا توجد ثمة خلاف بين النظم القانونية حول تكييف ما تقدمه سفن الدولة من معونات وما يقدم لها، من حيث كونه أعمال مساعدة وإنقاذ من عدمه بقدر ما هو خلاف بشأن ترتيب الأثر الجوهري لذلك التكييف، وهو منح المكافأة بناء على تلك المعونات.

(د) - الدولة الساحلية

تنص م 9 من اتفاقية 1989 Londres على حق الدولة الساحلية في التدخل في عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين، والتي يهدد التلوث البحري شواطئها من جراء الحادث البحري، على أساس

¹ صلاح محمد سليمان، نفس المرجع، ص 223.

² حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 361.

ممارسة حقوقها في حماية البيئة البحرية وليس على أساس إلزامي،¹ وبالتالي أدخلت الاتفاقية طرفاً ثالثاً لعملية الإنقاذ وهو الدولة الساحلية كطرف مساعد أصلي.

II- المساعد (المنقذ)

يبدو أنه من البديهي تقديم خدمات المساعدة والإنقاذ البحريين للطرف المعرض للخطر، وبالدرجة الأولى وبصورة مباشرة للسفينة وللأموال الموجودة على متنها أو تلك التي تقدم لمركب ملاحية داخلية، ومن ثم فإنه لم يكن من المجدي التطرق للسفينة ومراكب الملاحية الداخلية مرتين، لهذا ستقتصر الدراسة للطرف المساعد على الأموال الموجودة على متن السفينة، الأرواح والبيئة البحرية.

(أ) - الأموال الموجودة على متن السفينة

يترتب على مساعدة السفينة المعرضة لخطر الهلاك، إنقاذ الأشياء والأموال الموجودة على متنها، وعرفت م 3/1 من اتفاقية 1989 Londres الأموال بأنها: "كل مال غير متصل بالشاطئ بصفة مقصودة ومستمرة وتشمل الأجرة المعرضة للخطر"، ومن خلال النص، نجد أن المال هو كل مال غير متصل بالشاطئ، وبذلك هو يشمل كل ما يقوم بالمال ويكون على متن السفينة في البحر، وعليه يمكن استنتاج المال الذي يكون محلاً لعمليات الإنقاذ، وهو:

1 - البضائع والأمتعة

وهي الحمولة المنقولة على متن السفينة من بضائع وأمتعة المسافرين وأمتعة البحارة والطاقم، تنص م 822 ق بح ج: "تعد بمثابة أمتعة: أ- الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرته أو تكون تحت حراسته، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة الحجرة،

¹ حساك نعيمة، المرجع السابق، ص 40.

ب- الحقايب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة، وتسمى هذه الأمتعة بأمتعة العنبر،

ج- السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها والتي ترافق المسافر ويستخدمها لاستعمالاته الشخصية¹، كذلك سواء كانت هذه البضائع سائبة أو غير سائبة²، إذ يمكن تقديم خدمات المساعدة للوقود الموجود في مخازن الوقود للسفينة المساعدة.

وقد أثير تساؤل حول البضائع الموجودة على متن السفينة الغارقة في البحر، فهل يجوز تقديم المساعدة لها أم أنها تدخل ضمن الحطام؟

تمت الإجابة على هذا التساؤل في الحكم الصادر سنة 1932 في مصر في حادثة السفينة الانجليزية التي كانت تحمل بضاعة ومنها الذهب، وفي حادث سفينة الركاب Pierre V Beams حيث قررت المحكمة سنة 1986 بأن السفينة التي تم ضربها بواسطة الغواصة الألمانية سنة 1915 والتي تم انتشالها سنة 1982، وإن تم تركها من المالك لشركة التأمين، غير أن الذهب الذي وجده المنقذون يخصم لعدم وجود مالك له.³

كما أثار بعض الفقهاء العرب، إشكالية البضائع سريعة التلف، غذ يختلف حال البضاعة بين كونه مما يتلف بالانتظار لقصر مدة صلاحيته كالأطعمة والأشربة، وبين كونه لا يتلف بالمدة كالسلع، وأجمع الأغلبية على وجوب تقديم المساعدة للبضائع المعرضة للتلف بسرعة.⁴

2- الأجرة

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 261.

³ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 253.

⁴ عدنان محمود العساف، المرجع السابق، ص 600.

أجرة النقل هي المقابل الذي يحصل عليه الناقل البحري مقابل تنفيذه لالتزامه بنقل البضاعة أو الأشخاص، تدفع مقدما أو بعد انتهاء الرحلة البحرية، وقد تضمنت م3/1 على اعتبار أجرة النقل من الأموال التي تكون محلا لعمليات المساعدة، وبذلك يتضح أن الأجرة المعرضة للخطر هي التي تخضع لعمليات الإنقاذ وهي الأجرة المقدمة بعد بدء الرحلة البحرية، لأن الأجرة المدفوعة مقدما لا تعرض للخطر حيث تم تحصيلها فعلا.¹

3- الأموال الثابتة المتصلة بالشاطئ

جاءت م3 من اتفاقية 1989 Londres بحكم مختلف عن المادة الأولى، حيث تضمنت بأن الأرصدة الثابتة أو العائمة مستثناة من الخضوع لأحكامها، فإن قدم الإنقاذ لرصيف عائم أو ثابت فلا يعتبر إنقاذ بحري يستحق عنه المكافأة، ذلك لأن المادة الأولى اشترطت أن لا يكون المال متصل بالشاطئ.

وقد انتقدت الاتفاقية عن هذا الحكم، على أساس أن هذه الأرصدة قد تكون معرضة للخطر وإن كان أمر نادر الحدوث، كما في حالة اشتعال النار في الموانع المربوطة في رصيف الميناء كما حدث برصيف ميناء الإسكندرية بمصر، حيث تسببت نترات الصوديوم باشتعال النيران على الموانع المتواجدة على الرصيف مما سبب أضرار بالرصيف،² وبالتالي نقول أن تقديم المساعدة يكون لأي مال بصفة عامة، والاستثناء هو تقديمها للأموال المرتبطة بالشاطئ بصفة مستمرة.

4 - الأموال ذات الطابع الأثري والتاريخي

تضمنت م30 من اتفاقية 1989 Londres النص على أحقية الدولة في أن تحتفظ في تطبيق بعض أحكامها، عندما يتعلق الأمر بإنقاذ الأموال ذات طابع ثقافي لما لها من قيمة تاريخية وأثرية وتوجد

¹ صلاح محمد سليمان، نفس المرجع، ص256.

² صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص257، 258.

في قاع البحر، والتي تعتبر من صور الحطام البحري والذي سبقت الإشارة إليه، ونلاحظ أن هذا التحفظ قد تضمن شرط وجود هذه الأموال في قاع البحر، دون تلك الموجودة في أعلى سطح البحر.¹

ولم تتضمن الاتفاقية النص صراحة على منح مقدم خدمات الإنقاذ المقدم للأموال الأثرية مكافأة إنقاذ، وكذلك الاتفاقية الدولية لحماية التراث الثقافي تحت الماء UNESCO 2001، وكذلك الاتفاقية الدولية لحماية التراث الثقافي المغمور تحت الماء سنة 1985،² ولم يتضمن المشرع الجزائري نصا خاصا بخدمات الإنقاذ المقدمة للأموال الأثرية.

في بعض الحالات قد يشكل حطام السفينة الغارقة نفسها مال أثري وتاريخي،³ فهل يجوز تقديم الإنقاذ في هذه الحالة للحطام الأثري للاحتفاظ به؟

وذلك ما نجده في نص م 381 ق بح ج واعتبرته ملكا للدولة الجزائرية، بحيث تقوم الإدارة البحرية التي لها مصلحة في رفع الحطام الأثري بتسليمه للمتاحف الوطنية، وباعتباره من ضمن الممتلكات الأثرية والمعالم التاريخية للدولة الأمر الذي يقتضي حمايتها والمحافظة عليها بشتى الوسائل القانونية.⁴

ولم يعرف المشرع البحري الجزائري الحطام الأثري والتاريخي، حتى أنه بالرجوع لنص م 358 ق بح ج نجدها تتحدث عن الحطام الثقافي مما يوقعنا في التباس سوء الفهم، خاصة وأن م 381 حذفت عبارة

¹ صلاح محمد سليمان، نفس المرجع، ص 254.

² ناصر أحمد مبارك السعدي، المرجع السابق، ص 234.

³ MARTIN(N): **Les épaves et la limitation de responsabilité**, D.M.F, 2002, p632.

⁴ مثل حطام سفينة TITANIC أكبر باخرة نقل ركاب في العالم وتحفة معمارية، والتي رغم مرور قرن من وقوع الحادثة إلا أن الجمهور والمستكشفين لا يزالون مهتمين بأنقاض السفينة، وهي الآن في حماية الشركة الروسية المالكة في قاع المحيط الأطلسي، وتكون إمكانية رؤيتها تكون بواسطة غواصات في قاع المحيط، ذلك لأنه لا يمكن إزالة الحطام حفاظا عليه خوفا من انهيار ما تبقى من السفينة فتقوم برحلات استكشافية، سياحية أو سينمائية.

حسان سعاد، المرجع السابق، ص 275.

الثقافي،¹ ربما لأن المشرع الجزائري صنف الممتلكات الأثرية من ضمن الممتلكات الثقافية، فعرفه قانون 04/98² في م 2 منه على أنه تراثا ثقافيا للأمم موروث عن مختلف الحضارات المتعاقبة سواء كانت مدفونة في باطن الأرض أو مغمورة في المياه كالسفن الغارقة، وهي حسب الفقرة 1 من م 50 من نفس القانون ناتج استكشافات والأبحاث الأثرية تحت الماء.

وباكتشاف الحطام الأثري والتاريخي يخرج من نطاق تطبيق أحكام القانون البحري والمتعلقة بالحطام البحري، وتطبق عليه أحكام الأمر رقم 281/67 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن والآثار التاريخية والطبيعية.³

كما صدر المرسوم 82/69 المتعلق بتصدير الأشياء ذات الفائدة الوطنية من الناحية التاريخية والفنية والأثرية، والذي يمنع تصدير أي شيء يهم زمن ما قبل التاريخ أو علم الآثار إلا بموجب إذن من الوزير المكلف بالفنون في م 1 منه والتي نصت على الحطام البحري.⁴

ومن الناحية الدولية نجد م 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982،⁵ نصت على المحافظة على التراث العلمي المتواجد في أعماق البحر، وبما أن الدولة الساحلية تمارس بعض أنواع المراقبة

¹ عرفته اتفاقية حماية التراث المائي يونسكو UNESCO سنة 2001 بأنه آثار وجود الإنسان ذو طبيعة ثقافية أو تاريخية أو أثرية، المغمورة جزئيا أو كليا أو بصفة دورية أو متواصلة لمدة 100 سنة على الأقل.

L'article 1^{ere} de la convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, paris, 2001, publiée sur: www.portal.unesco.org

² قانون 04/98 المؤرخ في 15/6/1998 والمتعلق بحماية التراث الثقافي، ج ر عدد 44، الصادرة بتاريخ 17/6/1998.

³ الأمر رقم 281/67 المؤرخ في 20/12/1967 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن والآثار التاريخية والطبيعية، ج ر عدد 7، الصادرة بتاريخ 23/1/1968.

⁴ المرسوم 82/69 المؤرخ في 13/6/1969 والمتعلق بتصدير الأشياء ذات الفائدة الوطنية من الناحية التاريخية والفنية والأثرية، ج ر عدد 53 الصادرة بتاريخ 20/6/1969.

⁵ "1. Les Etat ont l'obligation de protéger les objet de caractère archéologique ou historique découverts en mer et coopèrent a cette fin.

2. Pour contrôler le commerce de ces objets, l'Etat côtier peut, en faisant application de l'art. 33, considérer que leur enlèvement du fond de la mer dans la zone visée à cet article, sans son approbation, serait cause d'une infraction sur son territoire ou dans sa mer territoriale, aux lois et règlements de l'Etat côtier visés à ce même article.

في المنطقة المتاخمة من أجل المحافظة على أمنها فلها، حق رفع هذا التراث باعتباره ملكا للدولة الساحلية.¹

(ب) - الأرواح البشرية

فيما يتعلق بالأرواح البشرية، فإن تقديم المساعدة واجب أدبي وأخلاقي، والقواعد المتعلقة

بالمساعدة البحرية تستثني هذه الخدمات من الخضوع لها، خاصة ما يتعلق منها بالحصول على المكافأة، وستنظر إليه بالتفصيل لاحقا.

ثانياً: تعرض الطرف المساعد (المنقذ) للخطر البحري

كي نكون أمام مساعدة وإنقاذ بحريين بالمعنى القانوني، يجب أن تكون السفينة المغاثة والمنكوبة في خطر Danger maritime ، وهو شرط أجمعت عليه نصوص الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية، وعليه فهو الوصف الأهم في ترتيب أولويات الأوصاف الملازمة للمساعدة والإنقاذ البحريين، وتخلفه يترتب عليه تخلف المساعدة والإنقاذ بأكملهما، فحيث لا خطر لا مساعدة ولا إنقاذ.

3. Le présent article ne porte atteinte ni aux droits des propriétaires identifiables, au droit de récupérer des épaves et aux autres règles du droit maritime, ni aux lois et pratiques en matière d'échanges culturels.

4. Le présent article est sans préjudice des autres accords internationaux et règles du droit international concernant la protection des objets de caractère archéologique ou historique".

Article 303 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, belkaise édition, Dar El Beida, Alger, 2011, p330.

¹ حسان سعاد، المرجع السابق، ص276.

هذا بالنسبة لخدمات المساعدة المقدمة للأموال الأثرية المغمورة بالمياه، والموجودة بقاع البحر، أما وحدات الحفر والتنقيب واستخراج الثروات غير أثرية من قاع البحر مثل البترول، فقد نصت م 3 من اتفاقية 1989 Londres على أن الاتفاقية لا تطبق على وحدات الحفر واستخراج الثروات حينما تكون مخصصة لاكتشاف أو استخراج الثروات الطبيعية في قاع البحر، وقد أثار هذا الاستثناء بعض النقاط من أهمها أنه يتعارض وأهداف الاتفاقية في الحد أو منع الثلوث البحري بالزيت، لهذا لا يجب استثناء وحدات الحفر والتنقيب المثبتة في قاع البحر.

صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص259.

I- تعريف الخطر البحري وشروطه

اشتترت جميع التعريفات وجود الخطر لتقديم خدمات المساعدة البحرية، لهذا فإن تحديد مفهومه له من الأهمية لتحديد الوصف القانوني للخدمات المقدمة.

الخطر لغة هو الإشراف على الهلاك، مما يؤثر على القدرة على تحقيق الأهداف، يقال خطر الأمر أي تضخم واشتد وأشرف على الهلاك.¹

أما تعريف الخطر كمصطلح في عملية المساعدة البحرية، فعرفه البعض على أنه الخطر غير مألوف الذي يلحق بالسفينة والمال الموجودة على متنها، أو الأشخاص المعرضين للخطر، كما يمكن أن يلحق أيضا بمقدم خدمات المساعدة، وعرفه البعض الآخر على أنه الخطر الذي يهدد السفينة أو الأموال أو الأشخاص ويجب أن يكون حقيقيا لا وهميا،² ويمكن تعريفه أيضا، على أنه كل تهديد حقيقي حال على درجة معقولة من الجسامة بحدوث ضرر قد يلحق بالسفينة وما عليها من أشخاص وأموال، وهو أيضا الحوادث التي ترافق النشاط البحري والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه.³

من خلال ما سبق، نجد أن الخطر البحري هو تلك الظروف الاستثنائية التي لا يمكن قهرها، والتي تجعل هلاك السفينة وشحناتها كبير الاحتمال،⁴ أو هو كل حادث قهري غير متوقع يتسبب في هلاك السفينة، ولكي يعتد به في عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين، يجب أن يكون على درجة معينة من الجسامة واستثنائية، وأن يكون حقيقيا وليس ظنيا، وأن يكون غير متوقع الحدوث.

(أ) - أن يكون الخطر على درجة من الجسامة

¹ معجم المعاني الجامع، معجم عربي عربي.

² محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 126.

³ لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 259.

⁴ لطرش زهية : عمليات الإسعاف البحري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر-1- يوسف بن خدة، 2001م 2012م، ص 38.

ليست كل صعوبة تواجهها السفينة تعد خطرا يبرر تطبيق أحكام المساعدة والإنقاذ البحريين، فالأخطار والصعوبات البسيطة لا تبرر وصف العملية بأنها مساعدة وإنقاذ بحريين،¹ أو الخدمات التي تحتاجها السفينة وكان بإمكانها الوصول بأمان دون توقف أي محرك، بل لا بد أن يكون الخطر جسيما Grave حتى نكون بصدد مساعدة بحرية، وإلا عد الأمر قطرا، وهو ما حدث للسفينة الفرنسية Volontaire والتي تتلخص وقائعها في أن شبكة الصيد للسفينة، قد ألتفت على مروحتها مما ترتب عليه تعطل السفينة، وتم قطرها إلى مكان آمن حيث تم تخليص الشبكة، وقضت المحكمة بأن السفينة لم تكن تعاني من خطر بحري، واعتبرت الخدمات المقدمة هي قطر بحري وليست مساعدة،² كما حكمت محكمة الجزائر سنة 1949 بأنه إذا كانت الخدمات التي طلبتها السفينة من إحدى السفن من أجل قطرها لخطر بسيط، لا يعتبر خطرا جسيما موجبا للمساعدة والإنقاذ.

وقد استقر الفقه والقضاء على أن الخطر الذي تواجهه السفينة المغائة، يجب أن يكون خطرا استثنائيا يخرج عن الإطار العادي والمألوف للأخطار البحرية، وعلى ذلك فإن شدة الرياح لا تعد خطرا بحريا لأنها من الأمور البحرية العادية والمألوفة، ما لم تكن قد وصلت من الشدة تخرج بها عن المجرى العادي للرياح.³

(ب) - أن يكون الخطر مؤكدا وموجودا

يشترط في الخطر الذي تتعرض له السفينة المغائة أيضا، أن يكون حقيقيا وحالا غير وهميا أو مفترضا، أي أن يكون نتيجة حتمية مباشرة لما تعانيه السفينة من ظروف،⁴ فلا مساعدة بدون وجود الخطر ومعيار وجوده خاص بالتوقيت الذي تتدخل فيه السفينة التي تقدم المعونة، فقد تكون السفينة

¹ CHAUVEAU(P): Sauvetage et remorquage devant les tribunaux francais,DMF,1965,774.

² صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص169.

Revue de droit maritime 1949,p433.

³ BOUAYAD (M),op.cit,p130.

⁴ LE CLERE(J),op cit,p221.

التي تحتاج المساعدة في حالة خطر وقت تقديم الخدمات، لكن وقت القيام بها هدأت حالة الجو، وبالتالي لا يكون هناك مبرر لتطبيق أحكام المساعدة البحرية.¹

وذهب رأي فقهي فرنسي آخر إلى أنه لا يشترط أن يكون قد وقع فعلا أو وشيك الوقوع، وإنما يكفي أن يكون محتمل الوقوع، لكن ورغم هذا التوسع إلا أن القضاء الفرنسي يأخذ عند تقدير توافر حالة الخطر بمعيار موضوعي، حيث يتطلب أن يكون الخطر حقيقيا، لا على أساس فكرة الاحتمالية الخطر المحتمل لا يعد خطرا حقيقيا، ولا تطبق عليه أحكام المساعدة البحرية، فالأهم أن تكون السفينة معرضة للخطر فعلا، ولا عبرة بالخطر المتخيل أو المحتمل.²

وأيا ما كان الأمر، فلا شك أن من يقوم بعمليات المساعدة والإنقاذ يتعرض لمخاطر الإخفاق، ومن تم تكون العملية بالنسبة له احتمالية، فقد ينجح ويحصل على مكافأة وقد لا ينجح فلا يحصل على أي شيء، وعلى ذلك لا بد من أن يكون عنصر الاحتمال موجود، وهو ما قضت به محكمة النقض التجارية الفرنسية في 23 أبريل 1969.³

(ج) - أن يكون الخطر فجائيا غير متوقع

من الضرورة أيضا أن يكون الخطر البحري الذي يحيق بالسفينة، فجائيا غير متوقع وبالتالي غير مرهون بمشيئة الربان، وهو أمر يمليه الفهم السليم للأمر فالخطر المتوقع وما يمكن أن يتوقعه المرء لأسباب معقولة في المستقبل القريب، هو الذي تتعرض له السفينة إذا لم يتم مساعدتها،⁴ وشرط الفجائية يستلزم بالضرورة أن لا يكون متعمدا ومدبرا، فيصبح خطرا إراديا لا فجائيا.

II - درجة الخطر البحري

¹ RAHALI(H),op.cit,p18.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 209.

³ BOUAYAD (M),op.cit,p139.

⁴ RODIERE(R),op.cit,p184.

بعد طلب الربان للمساعدة البحرية والإنقاذ من سفينة أخرى طبقاً للفقرة 2 من م 601 وعند تواجد الخطر البحري بالشروط السالف ذكرها، فإن النظر يتجه مباشرة لحجم هذا الخطر والبحث عن الحد الأدنى للخطر الذي يتطلب وجوده في السفينة، لتعد الخدمات المقدمة لها مساعدة وإنقاذ بحريين.

(أ) - أسس تقدير درجة الخطر البحري

إن قياس درجة الخطر البحري من المواضيع التي يصعب التوصل فيها إلى نتيجة نهائية وحاسمة بشأنها، لكونها حالة تعتمد إجمالاً على مؤثرات ظاهرة للعيان من جانب، ومقدار الخبرة والكفاءة لمقدم المساعدة والحالة النفسية للطرف المساعد من الجانب الآخر، ويرى الدكتور حسين محمد فتحي عثمان أن أسس تقدير درجة الخطر الذي يحيق بالسفينة تتجلى في ثلاثة أسس هي:

- اعتيادية وقوع الخطر،
- السرعة التي يمكن أن يتحقق بها الخطر،
- مدى الخسارة الناجمة عن وقوع هذا الخطر في حالة عدم تقديمه.¹

من خلال هذه الأسس، يتبين أن درجة الخطر البحري يتم قياسها على أساس كون الخطر غير عادي أو غير مألوف الوقوع وجسيماً ووشيكاً بالسفينة، فالخطر الذي يعد من الأمور العادية البسيطة والمتوقعة، لا يكون خطراً بحرياً يتطلب حماية السفينة وركابها عقب وقوعه، كالأعطال المؤقتة لبعض أجهزة السفينة التي يمكن إصلاحها، أما بخصوص الخسارة أو الأضرار الناجمة عن وقوع الخطر في حالة عدم تقديمه، فإن الأضرار البسيطة التي يمكن أن تترتب على وقوع الخطر لا يمكن أخذها بعين الاعتبار للقول

¹ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 387.

بوجود الخطر، فالأمر يتطلب أن تكون السفينة مهددة بالهلاك، والقاضي بعد فحصه لهذه الأسس يستطيع أن يحدد درجة الخطر، حتى لا يكون هناك اتساع مجال المساعدة البحرية بشكل مغالي فيه.¹

وعليه لا بد من أن يصل الخطر إلى درجة أو حجم للحد الذي يتطلبه نظام المساعدة البحرية، وأن شدة الخطر تتضح كلما تعرض أو اقترب هذا الخطر من مصادر تحققه، وتنخفض كلما ابتعد عنها أو قلت احتمالات التعرض.

(ب) - تأثير الظروف الملازمة للحادث على درجة الخطر

يقصد بالظروف الملازمة للحادث، تلك الظروف التي تزيد من حدة الخطر المحدق بالسفينة، كشدة الرياح وحالة البحر وعدم قدرة السفينة في التصدي للخطر بوسائلها الذاتية إذا جاوز الخطر قدراتها أو فاق سيطرتها.

يستحيل حصر الظروف الملازمة بصورة قاطعة لأنها تختلف من حادث لآخر، ففي حادث الجنوح مثلا والذي يرتبط بقاع البحر وبالتالي ارتباطه بموضع بالغ الخطورة للسفينة، فإن الظروف المكانية لجنوح السفينة تكفي لاعتبار السفينة في حالة خطر، كما قد تزيد الظروف المناخية في التأثير على تفاقم الحادث لدرجة قد تتحول فيه السفينة إلى حطام،² كذلك فإن تعرض السفينة لعطل ميكانيكي وتوقفها عن العمل من جراء وقوع حادث آخر، لا بد له من وجود ظروف أخرى تعمل على رفع درجة الخطر،

¹ قد يثور التساؤل هنا حول حالة قيام القاطر بتقديم نفس الخدمة وبنفس الأسس، للسفينة التي سبق له وأن أبرم معها عقد القطار ثم ألم بها خطر مماثل، فهل تعتبر هذه الخدمات مساعدة بحرية؟

استخلصت بعض الأحكام القضائية الفرنسية في هذه الحالة أن مجرد وقوع الخطر للسفينة المقطورة أثناء القطار وقيام القاطر بتقديم المساعدة لها، لن يعد مساعدة بحرية واعتبرت مجرد قطر استثنائي Remorquage exceptionnel يستحق عنها زيادة تفوق تعريفه القطار العادي المحددة بالعقد لكنها لا تصل لدرجة مكافأة، وقد استجابت لهذا المفهوم العديد من الدول كالقضاء البحري الإسباني 1973، الهولندي 1925، المغربي 1936، الأمريكي 1914، إلا أنه رأي رفض بعد ذلك تماما.

حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، 388-395.

² حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 403.

لأن مجرد توقف السفينة عن الحركة لا يعد بذاته خطراً لا سيما إذا كان العطل قابلاً للإصلاح بوسائل السفينة الخاصة، أو نشوب حريق على متن السفينة وكانت السفينة محملة بذخيرة قابلة للانفجار، وعليه فالظروف التي تحيط بالحادث يمكن أن تؤثر عليه بشكل يجعله يبلغ حداً من الخطورة يتطلب التدخل للمساعدة البحرية وعلى القاضي أن ينظر للظروف الملازمة للسفينة المغاثة في اللحظة التي قدمت إليها فيها المساعدة، أي تأثير تلك الظروف لحظة بدء عمليات المساعدة والإنقاذ على الحادث الذي يقع للسفينة.

III - صور الخطر البحري

تنوع صور الخطر البحري إلى صورتين: - الخطر الذي يهدد الطرف المساعد،
- الخطر الذي يهدد الطرف المساعد.

(أ) - الخطر الذي يهدد الطرف المساعد (المنقذ)

يقصد به تلك المخاطر التي تتعرض لها السفينة المساعدة أثناء تواجدها في البحر، سواء كان منشؤها طبيعياً كالرياح والعواصف، أو كانت ناتجة عن خطأ الربان أو الغير أو لسبب أجنبي، ومن صور هذا الخطر ما يلي:

1 - التصادم البحري

سبق التطرق إليه بوافر من التفصيل في الباب الأول من الرسالة.

2 - الشحط والجروح

يعرف الشحط L'échouement بأنه حيود السفينة عن خط سيرها الآمن، والمرسوم على الخريطة وارتطامها بالقاع،¹ ويعرف الجنوح على أنه شحوط العارضة الرئيسية السفلى لقعر السفينة بقاع البحر أو بجسم متصل بقاع البحر، وذلك بسبب عدم عمق الماء الكافي لطفو السفينة، مما يؤدي إلى إعاقتها عن الحركة، مما يترتب عليه فساد الأمتعة أو البضائع أو إلحاق الضرر بالأشخاص المتواجدين على متنها، ويسمى أيضا التنشيب.²

ويعرف الجنوح أيضا، بأنه احتكاك السفينة بأحد العوائق مما يترتب عليه ارتكازها على الجسم الذي احتكت به، كما قد يقع الاحتكاك بقاع البحر أو بالشاطئ أو أثناء سير السفينة في أحد الموانئ أو الممرات، نتيجة لعوامل خارجية مثل الرياح.³

قد يعتبر الشحط أو الجنوح خطرا بحريا في حد ذاته، فالسفينة الجانحة لا تستطيع أن تعوم نفسها بوسائلها الذاتية، فتعتبر في خطر وأن تعويمها من طرف سفينة أخرى يعتبر مساعدة بحرية،⁴ لهذا فالخطر يتحقق بمجرد شحوط وجنوح السفينة، ولم يعرف المشرع الجزائري الشحط والجنوح كحادث بحري، بالرغم من أنه موضوع هام ومتكرر الوقوع.

3 – الحريق L'Incendie

يعد الحريق من أوضاع الأخطار والحوادث التي تهدد السفينة وما عليها من أموال وأرواح وبشرية، ليس هذا فقط بل حتى بالبيئة البحرية، وبغض النظر عن ذلك يسبب الحريق الذعر والفرع بين الأفراد

¹ إيمان الجميل، المرجع السابق، ص136.

² عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص128.

³ وإن كان الجنوح حادثا غير إرادي، فإنه بذلك يختلف عن التجنيح Echouage الذي يعد فعلا مقصودا لتجنيح السفينة إراديا وغالبا ما يكون لأغراض مستهدفة وتحدد له أحواض وشواطئ معينة.

⁴ RIPERT(G),op cit,p116.

على متن السفينة، ويؤدي لخسائر فادحة والتي لا تقاس فقط بإجمالي الخسائر المادية، بل تأثر الاقتصاد الوطني بفقدانه وحدة من وحدات الأسطول البحري.¹

يعرف الحريق على أنه اشتعال حقيقي على متن السفينة في شيء قابل للاحتراق، كاشتعال البضائع الخطرة والقابلة للاحتراق، كما قد تكون السفينة نفسها قابلة للاشتعال كاشتعال أدوات التدفئة.

يشكل الحريق درجة من الخطورة ما يستوجب معها التدخل من أجل مساعدة السفينة، إذ لا يستطيع الطاقم أن يسيطر على الحريق نتيجة للهلع والذعر، خاصة أنه غالباً ما يكون مصحوباً بأعطال ميكانيكية، كما قد لا يشكل الحريق خطراً من أخطار المساعدة البحرية، إذا نشب الحريق في السفينة داخل الميناء، وكان من البساطة السيطرة عليه.²

4 - التعطل عن الحركة

يمكن استنتاج أن عبارة الخطر، لا تتعلق بالمعنى الدقيق بأخطار البحر فقط، بل كذلك الأخطار التي يكون مصدرها السفينة ذاتها، فقد تعطل السفينة في عرض البحر وتفقد وسائلها الذاتية الدفع والتسيير، ولا يهم سبب التعطل الذي قد يكون بسبب كسر في الأداة ذاتها كما قد يكون بسبب يرجع للطاقم أو ثقب في الهيكل، دون أن يكون للملاحة في البحر أو الصعوبات الملاحية أي دخل فيها.³

ويعد التعطل من الأخطار البحرية التي تستدعي تقديم المساعدة البحرية، فقد ذهب جانب كبير من الفقه والقضاء، إلى أن السفينة التي تعطلت محركاتها وليس لديها وسيلة للتوجيه والدفع، تعتبر في حالة خطر مهما كانت ظروف البحر،⁴ ويدخل في هذا النوع من الأخطار تدفق الماء إلى جوف السفينة

¹ إيمان الجميل، المرجع السابق، ص151.

² صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص182.

³ RIPERT(G), op cit, p116.

⁴ رأى بعد الفقه أن السفينة المعطلة عن الحركة في بحر هادئ وطقس صحو، لا تعتبر في حالة خطر في حين ذهبت بعض أحكام القضاء إلى أن السفينة المعطلة في بحر هائج تعتبر في حالة خطر، والخدمات المقدمة لها تعد عمليات مساعدة بحرية، وهناك من رأى

أو هجرها، لأنه غالباً السفينة المعطلة يهجرها طاقمها وتتدفق المياه على جوفها لأنها تكون تحت رحمة الظروف.

5 - القرصنة البحرية¹

تعددت تعريفات القرصنة البحرية، باختلاف وجهات نظر فقهاء القانون الدولي في تحديد هذه الجريمة، فعرفها الفقيه الفرنسي Dupuy على أنها اعتداء على أشخاص أو أموال على متن السفينة في أعالي البحار، أو في أي مكان يخرج عن ولاية أي دولة.²

وعرفها الفقيه الإنجليزي Connell على أنها كل سرقة أو محاولة سرقة تقع في أعالي البحار، أما الفقه العربي فقد عرفها الفقيه محمد سامي عبد الحميد على أنها أعمال العنف غير المشروعة التي يقوم بها الأفراد في أعالي البحار ضد الأشخاص والأموال، والمستهدفة خصيصاً لتحقيق منفعة خاصة للقائمين بها.³

أنه لا يكفي النظر لحالة البحر وحالة الجو، بل يتعين النظر لحالة السفينة ذاتها هل هي قادرة على الرسو أم لا، وهو الاتجاه الراجح لدى القضاء.

¹ القرصنة البحرية مهنة قديمة، أول ظهور لها في التاريخ كان في المصادر الفرعونية قبل الميلاد بـ 1900 سنة، وقد أطلق المصريون القدماء على القراصنة إسم "أجانب البحر"، لكن الفرعون ميمتاب أطلق عليهم إسم لقب شعوب البحر، وكان هؤلاء يعتدون على الشواطئ المصرية وينهبون القرى والمدن، وقد استطاع قراصنة بحر إيجة أسر يوليوس قيصر 75 ق.م كما أسر القراصنة أيضاً الفيكونج القديس باتريك وذلك في القرن الثالث ميلادي.

وقد نشطت القرصنة البحرية نشاطاً هائلاً في العصور الوسطى، بحيث شارك فيها العرب وبربر شمال إفريقيا ثم انتعشت في العصر الحديث في البحر الكاريبي والمحيط الأطلسي، ورغم ان القرصنة في الوقت الحاضر هي التهديد الرئيس في بحار العالم، إلا أن الاهتمام الدولي الحقيقي بخطورة هذه الظاهرة، ارتبط بطبيعة الحال بتزايد عمليات خطف السفن والحاويات في المياه الساحلية للصومال، بسبب تعقيد الوضع في منطقة القرن الإفريقي. www.interpol.int

² عبد الله محمد الهواري: القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، المنصورة، مصر، 2009، ص 6.

³ عبد الله محمد الهواري، نفس المرجع، ص 9.

أما في الاصطلاح القانوني، فقد نظمت القرصنة البحري في اتفاقية Genève لأعالي البحار سنة 1058، والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1962¹ في المواد من 14 إلى 22 منها، وهي أول اتفاقية تعني بأعالي البحار لهذا التعريف الذي جاءت به للقرصنة البحرية هو أول تعريف دولي معتمد يحظى بإقرار 68 دولة، إلا أنه ليس تعريف محدد وغير دقيق، بل اكتفى بسرد الأعمال التي تعد وفقا للاتفاقية من قبيل القرصنة البحرية، وذلك في م 1/15 منها، على أنها: "أي عمل من أعمال العنف غير المشروع أو الاستيلاء أو النهب، إذا ارتكب لأغراض خاصة وكان موجها ضد سفينة أو طائرة أخرى، ضد ما تحمله من أشخاص أو أموال، وذلك إذا وقع العمل في أعالي البحار، أو في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول".

وجاء تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، في م 1/101 منها على أنها: "أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو التجريد، يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم سفينة خاصة أو طائرة خاصة في أعالي البحار".²

وأيا كان اختلاف التعريفات للقرصنة البحرية، إلا أن كلها يتفق على نقطة جوهرية كون أنها من جرائم القانون الدولي، والتي تشكل خطرا كبيرا على السفن في أعالي البحار وما عليها من أموال وأشخاص، وأن هذا الخطر يستدعي التدخل من أجل مساعدة هذه السفينة.

6- الإرهاب البحري

¹ بعد قيام الأمم المتحدة في سنة 1945، عملت على نشر السلم وتحقيق التعاون بين الدول، وفي إطار ذلك سعت نحو تطوير القانون الدولي، وأنشأت لجنة تحت اسم لجنة القانون الدولي، وبعد عدة سنوات من الدراسة قدمت هذه اللجنة مشروعا يتضمن القواعد الخاصة بأوضاع البحار، وأقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة هذا المشروع في سنة 1957 وعقد مؤتمر الأمم المتحدة بـ Genève سنة 1958، بحضور مندوبي 68 دولة وفيه أقرت هذه الدول أربع اتفاقيات، هي: اتفاقية البحر الإقليمي، اتفاقية أعالي البحار، اتفاقية المصائد وحفظ الموارد، اتفاقية الجرف القاري.

علي بن عبد الله الملحم: القرصنة البحرية على السفن، دراسة مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة ماجستير، كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2007، ص35.

² علي بن عبد الله الملحم، نفس المرجع، ص39.

يعد الإرهاب البحري من أخطر الجرائم التي ترتكب في عرض البحر والتي تؤدي لهلاك السفن في البحار، ولا يوجد لحد الآن تعريف موحد للإرهاب البحري والإرهاب بصفة عامة وإنما بذلت في تعريفه عدة محاولات من الناحية القانونية، فتعددت التعريفات ومنها أنه كل فعل من أفعال العنف أو التهديد أيا كانت بواعثه أو أغراضه، يهدف لتعريض حياة الناس للخطر وإيذائهم وإلقاء الرعب بينهم،¹ هذه المحاولات من أجل تعريف الإرهاب وضبطه صرفها عن الانشغال بما هي فيه لتعريف الإرهاب البحري، فلا يوجد أي تعريف للإرهاب البحري حتى في النصوص ذات العلاقة كمدونة ISPS والاتفاقية الدولية لمكافحة الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية SUA 1988.

ومهما كان تعريف الإرهاب والإرهاب البحري، فهذا لا يمنع كونه خطراً بحرياً يهدد أمن وسلامة الدول والسفن في البحار، ويسعى للإضرار بالملاحة البحرية وعلى هذا الأساس فبوقوع أي اعتداء إرهابي لا بد من التدخل من أجل مساعدة وإنقاذ الأشخاص والأموال التي كانت على متن السفينة المعرضة للاعتداء.

(ب) - الخطر الذي يهدد الطرف المساعد

يشترط لتطبيق أحكام المساعدة البحرية أن يكون الطرف المغاث في خطر حقيقي، وأن يكون على درجة من الجسامه بحيث يهدد السفينة بحدوث أضرار أو خسائر كبيرة، كما قد يكون الخطر يهدد مقدم المساعدة نفسه مما طرح معطيات جديدة للخطر.

ذهب رأي من الفقه إلى أن هذا الخطر هو عدم تحقق نتيجة المساعدة، فمن المسلم به أنه لن تكون أمام مساعدة بحرية مالم تكن بصدد نتيجة مفيدة تحققت بالفعل،² وأن هذه النتيجة ترتبط بالوصف الأهم وهو الخطر فهناك نتيجة لو تمكن المساعد من إبعاد ذلك الخطر، ومن الواضح أن عدم

¹ غريبي عطاء الله: النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2017، ص 50.

² حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 43.

تحقق النتيجة سيحرم المساعد من المكافأة، ليس هذا فقط بل إن نشاط مقدم المساعدة قد يكون محفوفا بمخاطر تحمل المصاريف في حالة عدم نجاح عملية المساعدة، ناهيك عن مسؤوليته عن الأضرار التي يمكن أن تصيب الغير نتيجة تقديمه خدمات المساعدة، مما يشكل خطرا من الأخطار المالية بالنسبة للمساعد بمعنى خطر المسؤولية نتيجة إهماله للسفينة المنكوبة، وقد استند هذا الاتجاه إلى نص م 2 من اتفاقية 1910 Bruxelles والمتضمنة النص على أنه إذا لم تتحقق النتيجة المفيدة فلا مكافأة،¹ كما قد يأخذ صورا أخرى، ومنها الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية والتي يسببها نتيجة التدفق البترولي والتي تعتبر من الأخطار المالية الضخمة التي تحقق به.

هذا الرأي الفقهي يخلط بين الخطر الذي يتعرض له مقدم خدمات المساعدة والإنقاذ، وبين نجاح العملية كسبب للحصول على المكافأة، وبالتالي غير جدير بالتأييد والتحجج بنص م 2 من الاتفاقية غير مسلم به بل الهدف منها هو حث المساعدين والمنقذين على بذل أقصى جهدهم في تقديم يد العون، واحتمال عدم نجاح عمليات المساعدة قد لا يتعلق بالخطر الذي يواجه المنقذين، بل بالطابع الاحتمالي لعملية المساعدة والإنقاذ خاصة الوضع الحرج للسفينة المساعدة.²

من ناحية أخرى، فإن الفقه والقضاء قد انعقد اجتماعهما على أن الخطر الذي يواجه المساعدين ليس شرطا لوجود المساعدة والإنقاذ البحريين، لأن سفينة الطرف المساعد إذا كانت ستعرض للخطر فإنها لن تتدخل، وهي الحالة الوحيدة التي تعفي الربان من الالتزام بتقديم المساعدة والمعونة،³ وبالتالي فإن الخطر الذي يواجهه الطرف المساعد إنما يعد عاملا من عوامل تقدير مكافأة المساعدة لا غير.

IV – إثبات الخطر البحري

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 184.

² DU PONTAVICE (E), op cit, p456.

³ MARTINE REMOND (G), op cit, p203.

بعد تجاوز مرحلة الخطر، يتمسك كل طرف بما يحقق مصلحته، فالطرف الذي قدم المساعدة سيحاول إثبات أن السفينة المغاثة كانت في خطر ليتوصل لتطبيق قواعد المساعدة البحرية ويحصل على المكافأة، أما ربان ومجهز السفينة التي قدمت لها المساعدة، فإنهم سيقبلون دائما من الخطر ليؤكدون أن المساعدة، لم تكن سوى عملية قطر وليس إسعافا، والقاضي ينظر في أدلة الطرفين ليصل للتكييف الصحيح للمعونة.¹

الخطر واقعة مادية يجوز إثباتها في جميع الأحوال بكل طرق الإثبات، ومن البديهي أن يقع عبء الإثبات على عاتق المساعد، وعادة ما يلجأ القاضي إلى دفتر يومية السفينة وإلى التقرير البحري الذي يعده الربان، وإلى شهادات البحارة والمرشدين وإلى الإشارات والعلامات التي ترفعها السفينة التي تطلب المعونة Signaux de détresse، وتبقى مسألة وجود الخطر من عدمه مسألة واقع ومن ثم فإن تقدير وجوده يختلف وجوده بحسب تقييم المحكمة للوقائع والأحداث وللظروف التي كانت تواجهها السفينة وقت عملية المساعدة.²

ثالثا: تقديم المعونة (النجدة)

نص القانون البحري الجزائري على سريان أحكام المساعدة البحرية الواردة به، على نجدة السفن البحرية والأموال التي على متنها وعلى الخدمات من نفس النوع، والتي تؤدي بين السفن البحرية وبواخر الملاحة الداخلية، ويكون مؤدى ذلك أن المحدد الرئيسي لمفهوم المساعدة البحرية هو تقديم المعونة للسفن والمراكب التي تكون معرضة للخطر.

¹ RODIERE(R),op cit,p320.

² حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص384.

الأصل في تقديم المعونة أن تكون في صورة القيام بأعمال مادية، كقطر السفينة المعرضة للخطر حتى تصل بها إلى بر الأمان،¹ أو المساعدة في نقل بضائعها أو تخفيف حمولتها وتعويمها أو إطفاء حريق شب فيها،² أما إذا صدرت المعونة من الشاطئ إلى السفينة، كربطها بجبل وجرها إليه فهذا العمل لا يصدق عليه وصف المساعدة.³

مع ذلك رأى جانب من الفقه، أنه لا يشترط في المساعدة البحرية أن يكون بالضرورة بواسطة أعمال مادية، فقد يصدق وصف المساعدة الذي تم من قبل شخص منفرد يتدخل بعمله المادي أو بتقديمه لمعلومات تسمح للسفينة بتفادي الخطر حال فقدانها القدرة على الاتصال اللاسلكي مثلاً، أو مجرد مساعدة ذهنية عقلية أو معنوية، تكفي لتحقيق معنى المساعدة البحرية والمساهمة فيها.⁴

وتطبيقاً لذلك، إذا قام مرشد خارج منطقة الإرشاد وفي غير نوبته وبناء على طلب السفينة الجانحة بالصعود على ظهر السفينة والقيام بمناورات أدت لتعويم السفينة، فإنه يكون قد قدم خدمات المساعدة البحرية، فكل ما يلزمه أن تكون السفينة محدد بها خطر الهلاك، وأن يؤدي تدخله تحقيق نتيجة مفيدة.⁵

أما الجانب الآخر من الفقه، فقد ذهب إلى أن المعونة المقدمة تعد مساعدة بحرية، سواء كانت أعمالاً مادية أو أعمالاً معنوية، لذا يستوي حسب هذا الرأي المعونة المادية والمعنوية والواضح أنه الرأي الأصوب، فهو يؤدي لاتساع نطاق عمليات المساعدة البحرية، مع أن الوضع الغالب هو الأعمال المادية إلا أنه يمكن أن تقتصر فقط على تقديم النصائح والإرشادات، والدليل في ذلك الحادثة الشهيرة

¹ محمد على العريان: عوارض الملاحة البحرية-دراسة مقارنة- دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017، ص176.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص333.

³ محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص310.

⁴ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص544.

⁵ محمد على العريان، نفس المرجع، ص178.

TITANIC سنة 1912-المشار إليها سابقا- عند اصطدامها بالجبل الجليدي، فلو أنها تلقت قبل اصطدامها بوقت كافي معلومات عن وجود جبل جليدي، لترتب على ذلك نجات السفينة من الغرق.¹

فضلا عن ذلك، نجد م 336 ق بح ج تنص على أن كل عمل إسعاف مثمر يترتب عليه الحصول على مكافأة، ويتضح لنا من النص أنه لم يشترط في العمل المقدم كمساعدة بحرية أن يكون ماديا، فقد ورد العمل بصفة مطلقة والمطلق يجري على إطلاقه، بحيث يمكن أن ينصرف إلى العمل المادي وغير مادي على السواء، فتقديم المعلومات والتحذيرات من شأنه أن يقلل من حدوث كوارث وأضرار كثيرة للسفن المعرضة للخطر، وأن هذا يمكن أن يساهم في وصول النتيجة المادية التي يتطلبها القانون، وهي إنقاذ السفينة وما يوجد على متنها.

الفرع الثالث: خصائص المساعدة والإنقاذ البحريين

تتمثل أهم خصائص خدمات المساعدة والإنقاذ البحريين في أنها عمل إيجابي (أولا)، من أعمال حسن النية (ثانيا)، وواجب قانوني (ثالثا) ذو صفة تجارية (رابعا) وتعويضية (خامسا).

أولا: المساعدة والإنقاذ عمل إيجابي

المساعدة والإنقاذ البحريين دائما عمل إيجابي، فقد تكون عمل مادي بأي وسيلة مادية من تقديم الآلات أو المعدات أو الأشخاص أو أي وسيلة مادية، والوسائل المادية لا حصر لها وإنما يترك أمر

¹ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 41.

تحديدها لمقدم خدمات المساعدة والإنقاذ، تبعا لظروف الحال وطبيعة الخطر وإمكانيات المساعِد أو المنقذ.¹

كما قد يكون هذا العمل الإيجابي عمل معنوي مثل النصح والتوجيه، أما الدعم المعنوي والتشجيع لربان السفينة، فلا يعد من أعمال المساعدة والإنقاذ، رغم ذلك ذهب جانب من الفقه على أن خدمات المساعدة والإنقاذ لا تكون إلا أعمال مادية.²

ثانيا: المساعدة والإنقاذ من أعمال حسن النية

إن خدمات المساعدة البحرية تتطلب من الطرفين حسن النية، سواء من جانب مقدم عمليات المساعدة بعدم التدليس واستغلال جهل مقدم المساعدة بطبيعة المكان الذي وقعت فيه الحادثة، أو بالضغط عليه بإبرام عقد إنقاذ لا تتعادل فيه التزاماته مع مقابل المساعدة، وكذلك من جانب متلقي المساعدة بإعطاء مقدم المساعدة بيانات غير سليمة عن الحادث وطبيعته، وطبيعة السفينة أو الأموال المعرضة للخطر.³

وقد تضمنت م 7 من اتفاقية 1989 Londres النص على ضرورة مراعاة حسن النية من جانب الطرفين، حيث نصت على أنه: " يمكن أن يلغى العقد أو يعدل إذا أبرم العقد تحت ضغط أو تأثير الخطر تضمن شروط جائزة، أو إذا كان المقابل المتفق عليه في العقد مغال فيه بالزيادة أو بالنقص، ففي هذه الأحوال يحكم القاضي وفقا لمبادئ وقواعد العدالة بإلغاء العقد أو تعديله زيادة أو نقصا في التزامات الطرفين بما يحقق العدالة".

ثالثا: المساعدة والإنقاذ واجب قانوني

¹ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 57.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 387.

³ صلاح محمد سليمان، نفس المرجع، ص 349.

نظرا لما يترتب على الحوادث البحرية من أضرار جسيمة في الأرواح والأموال، فقد اتجهت معظم الحلول الدولية والقانونية إلى جعل المساعدة والإنقاذ البحريين التزاما قانونيا.

فمن المستقر عليه أن المساعدة والإنقاذ دائما من قواعد الأخلاق، وهذه القواعد تتميز بعدم وجود عنصر الإلزام، غير أن الفقه بإجماع الآراء استثنوا المساعدة البحرية من قواعد الأخلاق، واعتبروها واجب والتزام قانوني، بل أكثر من ذلك اعتبروا أن عدم تقديم خدمات المساعدة يعد بمثابة جريمة جنائية.¹

وقد أثار فرض مثل هذا الالتزام بعض الصعوبات، حيث عارض البعض فرض الالتزام بالمساعدة والإنقاذ على أساس أن هذا الالتزام لا مثيل له في اليابسة وبالتالي يكون من غير المقبول فرضه في البحر، ولكن هذا الرأي لم يؤخذ به لأنه لا مجال للمثالة بين تقديم المساعدة والإنقاذ على الأرض وبين وجوبها في البحر، وضرورة مثل هذا الالتزام تعد نوعا من التضامن الإنساني بين السفن لمواجهة أخطار البحر.²

ويتضح معنى الواجب القانوني في أنه التزام مصدره القانون، إذ أوجبت اتفاقية Bruxelles الخاصة بالتصادم البحري 1910 ومن بعدها التشريعات الوطنية، على كل ربان أن يقدم المعونة لكل من البحر يواجه خطر الهلاك حتى لو كان من الأعداء، فقد نصت م 8 على أنه: "بعد حدوث التصادم يجب على كل ربان سفينة من السفن المتصادمة ويقدر ما يكون في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم معونته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها.

وعليه كذلك بقدر أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته وميناءها الأصلي، والجهات التي قدمت منها والتي ستتوجه إليها ومالك السفينة ليس مسؤولا عن مخالفة الربان للأحكام السابقة".³

¹ صلاح محمد سليمان، نفس المرجع، ص 57.

² ناصر أحمد مبارك السعدي، المرجع السابق، ص 238.

³ وقد أثار المقصود بالمسؤولية التي يعنى منها المالك الخلاف الفقهي، فقد ذهب جانب من الفقه إلى أن المقصود بالمسؤولية في هذه الحالة المسؤولية المدنية، والرأي الراجح يرى إعفاء المالك يكون من المسؤولية الجنائية فقط، ما لم تكن مخالفة الربان لهذا الالتزام بناء

من خلال النص نجد أن الاتفاقية تفرض على الربان في حالة التصادم التزام عام بإنقاذ الأشخاص والأموال على السواء، وقد فرض المشرع الجزائري هذا الالتزام بموجب م 285 ق بح ج، وفرضه أيضا المشرع المصري في م 299 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 والمشرع العماني في م 298 من القانون البحري العماني.

أما في غير حالة التصادم فإن اتفاقية 1910 Bruxelles المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ، لم تفرض الالتزام بتقديم المعونة والمساعدة إلا بالنسبة للأشخاص، في م 11 منها على أنه: "كل ربان يجب عليه بقدر ما يكون ذلك في استطاعته وبدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركبها لخطر جدي، أن يقدم المعونة لكل شخص يوجد في البحر، يواجه خطر الهلاك حتى لو كان من الأعداء، ومالك السفينة غير مسؤول بسبب مخالفته أحكام النص السابق".¹

وعليه فإن الحالات التي جعلت فيها الاتفاقية المساعدة واجبا قانونيا، لا يكون إلا في حالة التصادم ومساعدة الأشخاص الذين يواجهون خطر الهلاك، أما فيما يتعلق بمساعدة وإنقاذ الأموال في غير حالة التصادم، فقد اختلف بشأنها الفقهاء وكانت أغلبية الآراء تقول أن إنقاذ الأموال ليس واجبا قانونيا بل هو متروك لاختيار الربان،² لأنه من غير المقبول إلزام الربان بأن ينحرف في سيره ويقوم بمناورات خطيرة بقصد إنقاذ المال، خاصة إذا وقع الحادث في عرض البحر فالمعونة ستقدم للجميع.

كما أن تقديم المساعدة في النصين السابقين، مشروط بعدم تعريض ربان السفينة وبجارتها وطاقمها للخطر، وقد ورد نفس الالتزام في م 334 ق بح ج، و م 304 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990.

على تعليمات صادرة إليه من المالك، أما المسؤولية المدنية لهم فإنها تتحقق استنادا لمسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه، حيث يرتبط الربان مع هؤلاء بعقد عمل وما وقع من مخالفة لهذا الالتزام إنما وقع أثناء تأديته لعمله، فيكون المالك أو المجهز مسؤولا.

صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 61.

¹ باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 1561.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 371.

رابعاً: الصفة التجارية للمساعدة والإنقاذ

والمقصود هنا هو الالتزامات الناشئة عن معونة المساعدة والإنقاذ البحريين فقد تكون تجارية بالنسبة لكل من طرفيها وقد تكون تجارية بالنسبة لأحدهما ومدنية للآخر، كما قد تكون مدنية لكلا الطرفين وذلك بحسب إذا ما كانت الملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة رحلة تجارية أم غير تجارية.¹

تضمنت م 2 من القانون التجاري على اعتبار الرحلات البحرية من العمال التجارية بحسب الموضوع، وتكون الرحلة غير تجارية في الحالات التي تقوم بها اليخوت وسفن النزهة الخاصة وسفن البحوث والاستكشافات العلمية، ومن تم تعد خدمات وعمليات المساعدة والإنقاذ البحريين:

- تجارية بالنسبة لطرفيها، إذا تمت بين سفينتين تجاريتين.
- تجارية بالنسبة لمقدمها فقط، إذا قدمت سفينة تجارية إلى سفينة غير تجارية، من سفينة صيد إلى سفينة نقل مثلاً.
- مدنية بالنسبة لطرفيها، إذا تمت بين سفن غير تجارية، بين اليخوت أو سفن الصيد.²

وتكمن أهمية التفرقة بين ما يعد عمل تجاري أو مدني، هو أن ما يترتب على كون المساعدة البحرية تجارية، فيجوز إثباتها بجميع طرق الإثبات وفقاً لقاعدة حرية الإثبات في المسائل التجارية، وتختص المحاكم التجارية بالفصل في المنازعات المتعلقة بها.

خامساً: الصفة التعويضية للمساعدة والإنقاذ

الصفة التعويضية هي تلك الصفة التي بمقتضاها يحصل فيها كل طرف مقابل لما يعطي، ومن خلال القواعد المتعلقة بالمساعدة البحرية نجد أن مقدم خدمات المساعدة والإنقاذ يحصل على مقابل

¹ ناصر أحمد مبارك السعدي، المرجع السابق، ص 245.

² ناصر أحمد مبارك السعدي، نفس المرجع، ص 245.

هذه الخدمات، وهذا المقابل لا يكون إلا في حالة نجاح المعونة، وحتى في حالة عدم نجاحها يحصل مقدم خدمات المساعدة والإنقاذ على مقابل، في حالة اتخاذه تدابير حماية البيئة البحرية من التلوث.¹

المطلب الثاني: الوصف القانوني للمساعدة والإنقاذ البحريين

المساعدة والإنقاذ البحريين كأى عمل إرادي يكون الالتزام به عن طريق إرادة الطرفين، كما في العقد ولكن المشكلة تثور عندما لا يكون العقد مصدرا منشئا لهذا الالتزام، عندئذ لم يبقى إلا القانون هو من يلزم به الأمر الذي أدى إلى ظهور عدة اتجاهات فقهية لتحديد مصدر المساعدة والإنقاذ البحريين (الفرع الأول)، ومهما كانت خدمات المساعدة والإنقاذ البحريين بموجب العقد أم بدونه، إلا أنها تكون إما في صورة مادية، وإما تكون في صورة غير مادية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المصدر المنشئ للمساعدة والإنقاذ البحريين

عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين يمكن أن تتم بمقتضى عقد يبرمه الطرفين قبل أو أثناء أو بعد تنفيذ المساعدة والإنقاذ، كما يمكن أن تتم بعيدا عن أي اتفاق تعاقدى، ودراسة طبيعة الروابط التعاقدية وغير تعاقدية الموجودة بين طرفي المساعدة والإنقاذ البحريين، لم تكن من المواضيع التي التفت إليها محجري اتفاقية 1910 Bruxelles، لهذا حاول شراح القانون إيجاد الوصف القانوني لقيام المنقذين بتقديم خدمات المساعدة والإنقاذ، ونتيجة لذلك فرقوا بين فرضين:

- إبرام طرفي المساعدة والإنقاذ البحريين لعقد يحدد حقوقهما والتزاماتهما (أولا)،
- عدم إبرام طرفي المساعدة والإنقاذ البحريين للعقد (ثانيا).

أولا: عقد المساعدة والإنقاذ البحريين

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، 58.

يرم في بعض الأحيان ربانة السفن المساعدة والمساعدة عقدا بينهما، بعد الاتفاق على الشروط والأركان الأساسية وتسمى المساعدة في هذه الحالة بالمساعدة بموجب عقد، وغالبا ما يتم ذلك في البحر كما قد يتم في اليابسة، وغالبا ما يكون الطرف المساعد شركة مساعدة متخصصة في المساعدة والإنقاذ، وهو عقد لا يختلف عن الشروط والأركان في كافة العقود، فهل يعتبر بالفعل عقدا؟

I- أركان عقد المساعدة والإنقاذ البحريين

يرى العديد من الفقهاء أن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين يستند إلى التزام عقدي، بحيث تقدم الخدمات بموجب عقد مبرم بين مقدم المساعدة والإنقاذ ومتلقيهما، ويشترط أن يتوافر في عقد المساعدة البحرية، الأركان الموضوعية العامة لتكوين العقد، من تراضي على المسائل الجوهرية فيه، ومحل ممكن ومعين وسبب مشروع، والتي لا تختلف كثيرا عن النظرية العامة للعقود، ولا يحتاج لأي شكلية معينة.

(أ) - التراضي

يجب لانعقاد المساعدة والإنقاذ البحريين وجود طرفين متعاقدين هما طالب المساعدة والإنقاذ ومقدمهما، ويشترط حصول الرضا من كلا المتعاقدين، كما يجب أن يكون الرضا شاملا لكل الشروط اللازمة لصحة العقد،¹ ويجب بجانب ذلك أن يكون رضا أحد طرفي العقد مطابق لرضا الطرف الآخر، وذلك طبقا لنص م 59 ق م ج: "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية".²

¹ يشترط في الرضا صحة إرادة الأطراف، وتعتبر الأهلية من هم شروط صحة العقد لكن بحث الأهلية في عقد المساعدة البحرية تعد أمرا نظريا، بحيث لا يتصور أن يكون الرضا ناقص الأهلية وكذلك بالنسبة لأصحاب الأموال والبضائع، وغنما يتصور أن يكون المتعاقد مع الرضا ناقص الأهلية فقط في حالة تقديم المساعدة البحرية من فرد عادي وهو أمر نادر الحدوث، أما عن باقي العيوب فيجب أن تخلوا الإرادة من الغلط والتدليس والإكراه، كالغلط في تقدير حجم الخطر الذي تتعرض له السفينة أو الأموال التي على متنها، أو التواطؤ والتآمر بين الربانة والإخفاء المتعمد للمعلومات أو قيمة الأموال والبضائع، وقد يكون هناك تهديد وإجبار على التعاقد.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

أي أن يصدر إيجاب من أحد المتعاقدين وهو المساعد أو المنقذ يتمثل في طلب الاستغاثة، يقابله قبولاً مطابقاً من الطرف الآخر وهو المساعد أو المنقذ والذي يظهر عند تحقق الاستجابة لطلب المنشأة الاستغاثة وقيامه بتقديم المساعدة،¹ وذلك بأي صيغة تفيد المساعدة والإنقاذ سواء كان التعبير صريحاً أو ضمناً² بين مالك السفينة مقدمة المساعدة والإنقاذ من جانب، وبين مالك السفينة طالبة المساعدة والإنقاذ.³

والأصل أن يتم الاتفاق بين الطرفين المذكورين، إلا أن الواقع العملي ومكان إبرام العقد وظروفه، يوضح أن العقد يتم إبرامه بواسطة الربان، وفي هذه الحالة فإنه يجب الرجوع إلى السلطة الممنوحة للربان في إبرام عقد المساعدة والإنقاذ البحريين من عدمه، فإذا ما تبين للطرف الآخر وجود حدود لسلطة الربان فإن العقد يبرم وينفذ في حق الآخر في حدود هذه السلطة، وفي حالة التجاوز فإن العقد لا يسري في حق مستغل السفينة إلا إذا أقرها.⁴

تضمنت م 2/6 من اتفاقية 1989 Londres النص على: "...وكذلك يستطيع الربان أو مالك السفينة إبرام مثل هذه العقود باسم مالكي الأموال التي توجد على ظهر السفينة"، وقد أثار هذا النص العديد من النقاط الهامة، فقد حدد النص الصفة القانونية للربان في إبرام العقود باسم مالكي

¹ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 64.

² العقد الضمني هو عقد لم يتخذ شكلاً كتابياً صريحاً، بل يستفاد ضمناً من بعض التصرفات كامتداد عقد من عقود الإدارة بعد انتهاء مدته، لهذا يرى مؤسسي هذا الاتجاه أنه في حالة إذا كان هناك خطر جسيم ومحدد للسفينة، لا يسمح بإبرام اتفاق ما في عرض البحر فلم ترسل أية إشارات أو علامات لطلب النجدة، بما يمثل بوجود عقد ضمني تم على أساس الموافقة الضمنية للمستفيد من المساعدة.

حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 173.

³ م 60 ق م ج: "التعبير عن الإرادة يكون باللفظ وبالكتابة، أو بالإشارة المتداولة عرفاً كما يكون باتخاذ موقف لا يدع أي شك في دلالة على مقصود صاحبه".

⁴ محمد صلاح سليمة، المرجع السابق، ص 268.

الأموال والبضائع، ولم يتضمن إمكانية إبرامه من قبل أشخاص آخرين غير الربان، كما هو الحال بالنسبة للمؤمن على البضاعة.¹

وقد سبقت الإشارة، إلى أن عقد المساعدة والإنقاذ البحريين لا يشترط أن يصب في شكل معين فهو عقد رضائي، وبالرجوع إلى نصوص اتفاقية 1910 Bruxelles و 1989 Londres لم تتضمن النص على إثبات عقد المساعدة والإنقاذ البحريين، وفي هذه الحالة يجب الرجوع للقواعد العامة التي تقضي بالإثبات بكافة الطرق عندما يكون من طبيعة تجارية لطرفيه، ويخضع للإثبات المقيد ويرتبط بقيمة التصرف إذا كان ذا طبيعة مدنية لطرفيه.

(ب) - المحل

المحل هو الركن الثاني والأساسي في العقود، فإذا تخلف المحل كان العقد باطلا بطلانا مطلقا، يقصد به النتيجة التي أراد الطرفان إعطاءها للعقد، أو كل ما يلتزم به المدين وهو إما التزام بعمل أو امتناع عن عمل أو بإعطاء شيء،² ويشترط فيه أن يكون موجودا أو قابلا للوجود، معين أو قابلا للتعين، وأن يكون مشروعاً غير مخالف للنظام العام والآداب العامة.³

وفيما يتعلق بعملية المساعدة والإنقاذ البحريين، فإن ركن المحل يتمثل في الالتزام بالقيام بعمليات المساعدة والإنقاذ وبيان طبيعة هذه العملية، بقطر السفينة أو إعادة تعويمها، أو نقل حمولتها وإنقاذها ومساعدة الأشخاص أو تقديم معلومات.

(ج) - السبب

¹ محمد صلاح سليمة، نفس المرجع، ص 270.

² بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 180.

³ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 503.

إذا كان المحل يتضمن الإجابة على سؤال بماذا اتفق المتعاقدان، فإن السبب هو الإجابة على تساؤل لماذا اتفق المتعاقدان؟

والسبب في المساعدة والإنقاذ البحريين هو الغرض والقصد الذي يقصد مقدم المساعدة والإنقاذ الوصول إليه، وهو مساعدة ونجدة السفينة المعرضة للخطر، بمعنى أن وجود الخطر المحدق بالسفينة هو الباعث لتقديم خدمات المساعدة، وهناك رأي يرى أن المساعدة البحرية يجد أساسه في العقد والنظام القانوني معاً، حيث تكون الفكرتان متجاورتان جنباً إلى جنب ولا يمكن لإحدهما أن تزيح الأخرى، فتقديم خدمات المساعدة بناء على العقد يكون للأطراف السلطة والأهلية في إبرام العقد، ويتولى القانون تحديد شروط الحصول على المكافأة كما يتضمن حرمان مقدم المساعدة من الحصول على مكافأة مساعدة في حالة الرفض الصريح من جانب متلقي المساعدة، كما أن القانون هو الذي يعطي للقاضي سلطة تعديل العقد أو إلغائه في حالة التعسف، ولا يمكن الأخذ بفكرة النظام القانوني فقط حيث أنه في غير حالات المساعدة المقدمة في حالة التصادم وإنقاذ الأرواح، لا يمكن إجبار شخص على تقديم المساعدة كما أن فكرة العقد والنظام القانوني كأساس ليست غريبة على القانون التجاري، حيث تم تطبيقها في شركات المساهمة والتي تتمثل في إبرام الشركاء لعقد الشركة، وعندئذ يتم تطبيق النظام القانوني لعقد الشركة الخاص بكيفية إدارة الشركة، واقتسام الأرباح والخسائر.

انتقد هذا الرأي على أساس أنه يتعارض مع تقديم الإنقاذ للحطام البحري، والأموال المفقودة، أو التي هجرها طاقمها، كما أن القول بأنه في غير حالة المساعدة بعد التصادم وإنقاذ الأرواح لا يمكن إجبار أحد على تقديم خدمات المساعدة هو قول يتعارض مع ما تتميز به المساعدة من خصائص، والتي من أهمها أنه يفرض على كل ربان أن يقدم المساعدة لكل سفينة أو أموال أو أشخاص معرضين للخطر البحري، وقد ورد لفظ الخطر البحري في جميع النصوص المتعلقة بالمساعدة بصيغة العموم، مما يدل على شمولية اللفظ لجميع أنواع المخاطر البحرية.¹

II- المساعدة والإنقاذ البحريين عقد أم اتفاق؟

¹ محمد صلاح سليمة، المرجع السابق، ص 123.

يتضح مما سبق أن هناك بالفعل ملامح وعناصر العقد في نظام المساعدة والإنقاذ البحريين، ذلك لأنها تتطلب دائما رضا الطرفين إلا أن ذلك يستعصى على الانطباق بجملته في إطار المساعدة والإنقاذ البحريين.

بالعودة لنص م 54 ق م ج والتي تعرف العقد على أنه: "العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما"، والعقد بهذا المفهوم وكما هو معروف ينشئ حقوق ويرتب التزامات بين أطرافه ويحدد ضمن بنوده هذه الحقوق والالتزامات، لذلك لا يمكن القول بأن العلاقة بين طرفي المساعدة البحرية عقدا، لأن هذا الأخير لم يحدد الالتزامات والأمور الجوهرية التي تقع على عاتق كل من الطرفين كالأجر،¹ وهي نوع من الخدمات أو الجهود المراد تقديمها من قبل الأطراف، ومبلغ المكافأة المستحقة في حالة نجاح عملية المساعدة والإنقاذ، فضلا عن عدم تحديد الوقت الذي تستغرقه عمليات المساعدة والإسعاف، وهذه ليست صيغة عقد.²

وقد قرر الفقيه Jacobs أن عقد المساعدة والإنقاذ البحريين ليس مألوفاً في القواعد العامة، فهو عقد غير مسمى في القانون البحري،³ كما استنتج الفقيه الألماني Schaps أن الفارق الجوهرى بين العقد وبين المساعدة والإنقاذ البحريين هو النتيجة المراد التوصل إليها، ففي العقد تعد فيه النتيجة محل الالتزام أقرب للتأكيد بينما الالتزام الملقى على عاتق مقدم المساعدة محتملان وبذلك فإن نتيجة العمل هي هدف وجوهر العقد، ففي المساعدة والإنقاذ البحريين رغم الارتباط والعلاقة الوثيقة بين المكافأة والنتيجة إلا أن المطلوب ليس النتيجة الكاملة فالنتيجة الجزئية تعطي الحق أيضا للحصول على المكافأة.

وبالتالي لا يمكن أن يكون العقد تطبيقاً من تطبيقات المساعدة والإنقاذ البحريين، فالعناصر المادية والقانونية لها كنظام قانوني تواتر منذ مئات السنين ليكون بهذا الشكل، له طبيعة خاصة كل ما في الأمر

¹ حريز أسماء: الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران السانية، 2008/2009، ص20.

² نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص65.

³ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص182.

أن الأطراف يقومون بإفراغ إرادتهم في صورة اتفاق شفوي، لهذا يعد اتفاقا لا عقدا، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في اعتبار المساعدة والإنقاذ البحريين صراحة اتفاق في م 1/343 ق بح ج: "تحدد قيمة مكافأة الإسعاف بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف..."، وكذلك نص م 344 ق بح ج: "كل اتفاقية خاصة بالإسعاف تبرم عند وقوع الحادث...".¹

III- اتفاق المساعدة البحري الفرعي

سبقت الإشارة إلى أن المساعدة والإنقاذ البحريين هي اتفاق وليست عقدا، يلتزم بمقتضاه الطرف الأول بأن يقدم خدمات المساعدة والإنقاذ للطرف الثاني الذي يتعرض للخطر، وقد يحتاج مقدم المساعدة والإنقاذ البحريين لتنفيذ التزامه إلى المساعدة من شخص آخر، فيبرم معه اتفاق والذي يسمى اتفاق المساعدة البحرية الفرعي.

يمكن تعريف اتفاق المساعدة البحرية الفرعي، بأنه اتفاق يلتزم بمقتضاه طرفي الاتفاق بما يقدم المساعدة للطرف الأصلي في تنفيذ المساعدة الأصلية، ويفرض هذا الالتزام على عاتق طرفيه عدة التزامات، ومنها التزامات المساعِد الأصلي أمام المساعِد الفرعي فيتعهد بتنفيذ بنود نموذج المساعدة الأصلي ودفع المكافأة المتفق عليها.²

في المقابل يلتزم المساعِد الفرعي تجاه المساعِد الأصلي بمجموعة التزامات، بأن يبذل أقصى جهده لمساعدة المساعِد الأصلي وتنفيذ عملية المساعدة، وطبقا لهذا الاتفاق يلتزم كلا الطرفين (الأصلي والفرعي)، بتنفيذ الاتفاق وفقا لما يقتضيه حسن النية، وفي حالة حصول الضرر فإن المتسبب في ذلك يتعرض للمسؤولية ويكون ملزما بالتعويض.³

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² محمد صلاح سليمة، المرجع السابق، ص 293.

³ محمد صلاح سليمة، نفس المرجع، ص 296.

ثانياً: عدم إبرام طرفي المساعدة والإنقاذ البحريين للاتفاق

توصلنا فيما سبق إلى أن المساعدة والإنقاذ البحريين ليست بعقد بل اتفاق بين الطرفين، وفي بعض الأحيان حتى هذا الاتفاق لا يكون موجوداً كحالة التصادم البحري، فبقي الأساس القانوني لرابطة المساعدة والإسعاف في هذه الحالة مدار الجدل بين علماء القانون، نظراً لإخفاق اعتبار المساعدة والإنقاذ البحريين عقداً، فذهب عدد من القانونيين إلى اعتبار شبه العقد مفتاح الحلز

I- نظرية الإثراء بلا سبب

الإثراء أو الكسب بلا سبب¹ هو حصول أي شخص ولو كان غير مميّز على كسب دون سبب مشروع على حساب شخص آخر، لذا يلتزم في حدود ما كسبه تعويض من لحقه ضرر بسبب هذا الكسب، ويبقى هذا الالتزام قائماً ولو زال كسبه فيما بعد، وعلى هذا فالإثراء بلا سبب يعد واقعة قانونية تشكل مصدراً من مصادر الالتزام.²

تناول المشرع الجزائري الإثراء بلا سبب في القسم الأول من الفصل الرابع من القانون المدني، في م 141 منه على أنه: "كل من نال عن حسن نية من عمل الغير أو من شيء له منفعة ليس لها ما يبررها يلزم بتعويض من وقع الإثراء على حسابه بقدر ما استفاد من العمل أو الشيء".

وهناك من الآراء الفقهية، اتجه إلى تطبيق مضمون الإثراء بلا سبب على المساعدة البحرية، بالقول بأن الفائدة التي تعود على المستفيد من المساعدة وعلاقة السببية المطلوبة بين إثرائه وافتقار مقدم النجدة موجودة، أي أن طبيعة العلاقة التي تربط الطرف المساعد بالطرف المساعد تعود للقواعد الخاصة بالإثراء بلا سبب.

¹ Enrichissement sans cause.

² www.law-arab.com

تعرض هذا الرأي للانتقاد، على أساس أن إثراء الطرف المساعد لم يكن بلا سبب وإلا فكيف يمكن تبرير المكافأة الكبيرة التي يحصل عليها مقدم النجدة في حالة تقديمه لنتيجة مفيدة، وكذلك كيف يمكن تفسير نظام تمتد جذوره لعدة قرون، بنظام حديث نسبيا لم يكتمل تطوره إلا منذ أقل من مئة عام،¹ فانتقدت هذه النظرية على هذا الأساس، فكيف نفسر قاعدة موجودة منذ القدم بنظرية حديثة النشأة.²

II- نظرية الفضالة

الفضالة³ هي أن يتولى شخص قصد القيام بشأن عاجل لحساب شخص آخر، دون أن يكون ملزما بذلك، وقد نظم المشرع الجزائري نظام الفضالة في القسم الثالث من الفصل الرابع من القانون المدني في المواد 150 إلى 159 ق م ج، عرفتها م 150 على أنها: "الفضالة هي أن يتولى شخص عن قصد القيام بالشأن لحساب شخص آخر دون أن يكون ملزما بذلك".

الملاحظ أن الفضالة تتطلب وجود شخصين: الفضولي (Le gérant d'affaire) ورب العمل (Le maitre d'affaire)، فيقوم الفضولي بهذا الشأن العاجل لمصلحة شخص آخر ولا يشترط تحقق النتيجة، فرأى بعض الفقهاء وجود تشابه بين الفضولي ومقدم خدمات المساعدة من حيث التقدم التطوعي العاجل من المساعد لمصلحة الطرف المساعد بدون أن يكون ملزما بها، وعدم إمكانه المطالبة

¹ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 178.

² وهو ما أقره القضاء الفرنسي في أن المساعدة البحرية تحكمه اتفاقية Bruxelles أو قانون 1967 المتعلق بحوادث البحر، ويجب استبعاد قواعد الإثراء بلا سبب في القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية سنة 1997 في قضية السفينة TEVARA:

"L'assistance maritime est exclusivement régie par la convention de Bruxelles 1910 ou par les dispositions de la loi du 17 juillet 1967, éventuellement complétées par les stipulations de la convention d'assistance a l'exclusion de toute application des règles concernant l'enrichissement sans cause de la gestion d'affaires".

نقلا عن: حساك نعيمة، المرجع السابق، ص 76، 77.

³ La gestion d'affaires.

بشيء إذا لم يصل لنتيجة مفيدة، أي أن طبيعة العلاقة بين المساعد والمساعد هي علاقة فضالة مستمدة من نص م 150 ق م ج، لهذا وجدوا في الفضالة النظام الأقرب للمساعدة والإنقاذ البحريين.¹

ولقد وجه نقد شديد من رجال الفقه لمضمون هذه الفكرة، واعتبار المساعدة والإنقاذ البحريين تطبيقاً من تطبيقات نظام الفضالة، وكانت حجته الأساسية تتمثل في أن الفضولي يجب كقاعدة عامة ألا يأخذ إلا تعويضاً عما تكلفه من مصاريف وليس مكافأة ضخمة مقابل عمله، لأن عمله على سبيل التفضل والإحسان والتبرع، أما في المساعدة والإنقاذ فليس بعمل مجاني إذ يخول لمن قدمه الحق في الحصول على المكافأة.

كما أن من أهم شروط الفضالة أن لا يقدمها الفضولي بغرض الحصول على منفعة شخصية،² كما قرر Ripert أن الفضالة تتطلب عناية شخص بشؤون شخص آخر غائب أو غير مبال دون تفويض من الأخير للأول بالقيام بتلك الشؤون، بينما في المساعدة والإنقاذ البحريين يوجد في أغلب الأحيان الربان الذي يتعاون مع المساعد أو المنقذ.³

ونظراً للانتقادات التي وجهت للنظريات السابقة، والتي حاولت تكييف عمليات المساعدة البحرية بالرجوع لقواعد القانون المدني، إلا أنها تبقى مجرد اجتهادات فقهية في مواجهة المساعدة البحرية التي لم يبرم بشأنها عقد بين أطرافها، فالمساعدة البحرية لا تدخل في إطار تلك الأنظمة.

ونتيجة لذلك ذهب أغلب الفقه إلى القول بأن نظام المساعدة والإنقاذ البحريين، هو نظام خاص وأصيل من أنظمة القانون البحري قائم بذاته لا يخضع للأنظمة المعروفة في القانون المدني، ولا يوجد له نظير بل هو مستقل عنها،⁴ فهو نظام خلقت حاجات الملاحة البحرية المتمثلة في ضرورة التعاون الإنساني

¹ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 69.

² لطرش زهية، المرجع السابق، ص 87.

³ RIPERT(G), op cit, p142.

⁴ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 72.

بين الملاحين لمواجهة الأخطار التي تتعرض لها السفن في البحر، فتبنته التشريعات البحرية الدولية والوطنية، وبالتالي أصبحت النصوص القانونية والقواعد العرفية هي المصدر المباشر لنظام المساعدة والإنقاذ البحريين.¹

وهو ما نؤيده، فالمساعدة والإنقاذ البحريين نظام قانوني أصيل ومستقل لا يخضع لأحد مصادر الالتزام الواردة في القانون المدني، وذلك لما له من طبيعة خاصة تعرف من خلال شروطها ومميزاتها والتي تجدها في الأعراف والعادات المتعارف عليها من القديم، كما أن المشرع لا يستطيع أن ينشئ قاعدة قانونية عامة تلزم كل شخص بإغاثة غيره عند الخطر، فمثل هذا الالتزام مقضي عليه أن يبقى في دائرة الآداب والأخلاق.

الفرع الثاني: صور المساعدة والإنقاذ البحريين

المساعدة والإنقاذ البحريين سواء كانت بموجب اتفاق أم بدونه، فإن أساليب تقديمها تنحصر في صورتين لا ثالث لهما، إما تكون المساعدة المقدمة في صورة مادية، وإما تكون في صورة غير مادية أي ذهنية (أولاً)، تبدأ وتنتهي في زمن ومكان معين (ثانياً).

أولاً: المساعدة والإنقاذ عمل مادي أو غير مادي

سبق التطرق في خصائص المساعدة والإنقاذ البحريين أنها تكون دائماً عمل إيجابي، هذا العمل الإيجابي إما يكون عمل مادي أو يكون عمل معنوي.

I- العمل المادي

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 405.

يتطلب هذا النوع من المساعدة والإنقاذ عادة بذل مجهودات كبيرة من الطرف المساعد أو المنقذ، ربما تصل لحد المجازفة التي لا يؤمن عواقبها بالنسبة لكلا من طرفي المساعدة،¹ ومن هذا القبيل قد تتخذ عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين صوراً عديدة، والتي تختلف باختلاف مكان وقوع هذه العمليات.

(أ) - عمليات المساعدة والإنقاذ من الشاطئ

قد يحدث أحيانا أن تقع الكارثة قرب الشاطئ من جنوح سفينة إليه أو تعرضها للخطر، لهذا فالمحطات الساحلية تعتمد على وسائلها من أجل إنقاذ ومساعدة السفينة، ويدير هذه المحطات عادة قوات من حراس الشواطئ وتزود بمثل هذا الجهاز في العادة المحطات المقامة قرب المناطق الصخرية أو الشواطئ المرتفعة، وفي الأماكن التي لا تستطيع فيها قوارب النجاة الاقتراب من الشاطئ.²

(ب) - عمليات المساعدة والإنقاذ في عرض البحر

قد تتعرض السفن في عرض البحر لحوادث خطيرة تضطر ربايتها إلى طلب المساعدة من سفينة أخرى، وتتخذ هذه المساعدة عدة أشكال منها:

- تخفيف حمولة السفينة بنقلها إلى اليابسة أو إلى سفينة أخرى.
- إطفاء حريق شب في السفينة أو في الحمولة أو المساهمة في إخماده، وكذلك تأمين الحمولة بنقلها إلى سفينة أخرى.
- تحطيم الثلوج المتجمدة حول السفينة وإخراجها من المنطقة الثلجية.
- حماية السفينة من خطر مصدره تهديد الغير، مثل سفن القرصنة.
- مساعدة الأشخاص الموجودين في البحر بعد غرق السفينة، سواء كانوا ساجين أو متعلقين بأشياء أو في قوارب النجاة.

¹ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 197.

² أحمد هشام أورفلي: الإنقاذ البحري، منشور على الموقع: <http://www.marefa.org>

- سد الفتحات والثقوب التي حدثت في جسم السفينة، لوقف تدفق المياه داخلها.
- تعويم السفينة الجانحة أو قطرها إذا تعطلت محركاتها إلى الساحل.
- إصلاح أعطال السفينة والسماح بصعود الأشخاص على متن السفينة وتركهم للسفينة الغارقة.¹
- تقديم عدد من الضباط والملاحين والإمداد بالمضخات، إزاحة جبل جليدي يسد الطريق على السفينة، إزاحة حطام أو أي عائق آخر من أمام السفينة كان يهددها بالخطر لو ارتطمت به.²
- تقديم معلومات للسفينة تمكنها من النجاة من الخطر، أو ما يسمى بالمعونة غير المادية كما سنرى في العنصر الموالي.

II- العمل غير المادي (المعنوي)

الخدمات غير المادية لتكوين عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين لا زالت تثير الكثير من الجدل،

حيث أنها قليلة الوقوع من الناحية العملية مقارنة بالخدمات المادية، ولم تميز الاتفاقيات الدولية بينهما حيث أنها اشترطت مادية النتيجة لا مادية الأعمال التي تحقق النتيجة.³

وقد اعترف القضاء بوجود بعض الأمثلة لوجود المساعدة البحرية بدون استعمال الوسائل المادية، ومن ذلك الوقوف في حالة تأهب بجوار سفينة وإعطائها النصيحة من أجل إنقاذ سفينة من خطر الجنوح، إعطاء معلومات ملاحية فنية عن المسار الذي يمكن إتباعه للتخلص من جبل جليدي أمام السفينة، استخدام جهاز اللاسلكي لمصلحة سفينة أخرى في محنة لتعطل جهازها اللاسلكي.

كما انقسم الفقه بشأن ضرورة أو عدم ضرورة مادية الأعمال المقدمة في خدمات المساعدة البحرية، فخلص العميد Rodier إلى أن المساعدة البحرية المقدمة في صورة غير مادية سواء كانت معنوية أو ذهنية والمتمثلة في نصائح لربان السفينة التي تتعرض للخطر، لا تدخل في إطار القانون

¹ LE CLERE(J),op.cit,p73.

² إيمان الجميل، المرجع السابق، ص55.

³ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص199.

الفرنسي المنظم لحوادث البحر رقم 545 لسنة 1967 الملغى، حيث أن المساعدة البحرية تفترض وجود روابط بين سفينتين، ويبدو أن ذلك مرده في الأساس، هو رفض بعض الفقه الفرنسي إضفاء وصف المساعدة البحرية على تلك الخدمات المقدمة من أشخاص لا يعملون في سفينة، حتى لو أدت خدماتهم لنتيجة مفيدة.¹

في يرى اتجاه فقهي آخر، إمكانية تحقق المساعدة البحرية عن طريق وسائل غير مادية، مادامت قد توافرت فيها الأوصاف المطلوبة وهو ما أخذ به المشرع الجزائري على النحو الذي شرحناه سابقاً في نص م 336 ق بح ج والذي لم يشترط أن يكون العمل مادياً، لهذا نقول أنه رغم أن لا سند للمعونة المادية في النصوص القانونية، إلا أنها نوع خاص من المساعدات البحرية والتي يكافأ عليها مادامت النتيجة وهي نجاة السفينة قد تحققت.

ثانياً: النطاق المكاني والزمني للمساعدة والإنقاذ البحريين

جاءت اتفاقيتي 1910 Bruxelles و 1989 Londres واضحتين غاية الوضوح، كون أن كلاهما لا يهتم بمكان وقوع المساعدة والإنقاذ البحريين بحيث يستوي أن تتم في أعالي البحار أو في النهر أو غيرهما،² وأن وقوعها في هذه الأماكن لا ينفي عن الخدمة وصف المساعدة والإنقاذ البحريين، شريطة أن يتوافر في العملية عنصر الخطر.

¹ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 200.

² وفي قضية Saint Michel سنة 1931 فقد جنحت تلك السفينة الفرنسية في المضيق المؤدي لميناء وهران مما نجم عنه حدوث تصدعات بالهيكل، فتقدمت لتعويضها أربع قاطرات أمكن لها رغم هدوء الأحوال الجوية ومياه المضيق، تعويم السفينة وقطرها بعد مجهودات مضية وقررت المحكمة أن ما تم هو مساعدة بحرية استحق عنها المساعدون مكافأة مساعدة، كما قامت بعض الدول مثل بلجيكا، هولندا، إيطاليا، سويسرا، تركيا بتطبيق أحكام المساعدة البحرية المطبقة في نظامها البحري، على الملاحة النهرية بخدافيرها. حسين محمد فتحي عثمان، نفس المرجع، ص 210، 212.

وإن كانت مسألة النطاق المكاني جاءت مطلقة، استقر الرأي الفقهي والقضائي على أن العبرة في تحديد النطاق الزمني لخدمات المساعدة والإنقاذ البحريين، يكون وقت تدخل السفينة بتقديم خدمات الإنقاذ، ويثير تحديد وقت تدخل السفينة بتقديم الخدمات الجدل، هل يقصد به وقت الاستجابة والتلبية لإشارة الاستغاثة؟ أم يقصد به وقت التدخل الفعلي ببدء أعمال المساعدة والإنقاذ؟

وقد أثارت الإجابة على هذا التساؤل الخلاف القضائي خاصة القضاء الإنجليزي والألماني، فذهب البعض إلى أن العبرة بوقت التلبية للاستغاثة، حيث قضت بذلك المحكمة العليا الإنجليزية في 1903 في حادث سفينة The Elswick Park والتي استخدمت إشارة الخطر طالبة الاستغاثة، وعندما تلقتها سفينة من على الشاطئ انتقلت على الفور مستجيبة للنداء، غير أنه عند وصولها كانت السفينة قد نجحت في إنقاذ نفسها، فقرر القاضي مكافأة للسفينة الثانية، بينما ذهب البعض الآخر على أن العبرة بالتدخل الفعلي لتقديم خدمات المساعدة والإنقاذ وليس بوقت النداء، فقد تكون السفينة معرضة لخطر وقتي كما في الحالة السابقة، وتقرر في الأخير أن بداية المساعدة تكون لحظة بدء إبحار السفينة مقدّمة النجدة للسفينة المعرضة للخطر، على اعتبار أن لحظة بدء المساعدة هي لحظة بدء الإبحار أو اتجاه السفينة المساعدة نحو السفينة المنكوبة، أما عن انتهاء عمليات المساعدة والإنقاذ فقد تم الاتفاق على أنها تكون بعودة السفينة إلى الطفو مرة أخرى وزوال الخطر عنها أو الحد منه.

وينبغي الإشارة أن لتحديد لحظة بداية ونهاية عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين بصورتيهما السابقتين وبأساليبهما المختلفة، أمر يتعلق بالجانب المادي للمساعدة والإنقاذ البحريين، مع ذلك يتوقف هذا التحديد على عدة أمور تتعلق بالجانب القانوني منها، مثل الإثبات وسريان مدة التقادم، بالإضافة لحساب مبلغ المكافأة الذي يأخذ ضمن عناصر تقديره المدة المستغرقة.¹

¹ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 206.

المبحث الثاني: الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين وجزاء الإخلال بهما

لم تكن عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين أمراً إجبارياً فيما سبق، فقد كانت مجرد قواعد أخلاقية وأدبية تعارف عليها البحارة لمساعدة بعضهم بعضاً وقت وقوع الحوادث، ولم تكن هناك أية نصوص تشريعية تنظم عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين، إلا أنه ومع كثرة الحوادث البحرية وثبوت تقاعص العديد من الربانة على تقديم المساعدة والإنقاذ، كان لزاماً وأن يتحول إلى التزام قانوني (المطلب الأول)، يترتب عليه جزاء في حالة الامتناع عن تقديمه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين

تسمية الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين¹ تثير مشكلة البحث عن تعريف هذا الالتزام (الفرع الأول)، والذي لم يكن في الماضي أمراً إجبارياً بحيث لا تلتزم السفن بالقيام بها بل كانت مجرد قواعد أخلاقية أو أدبية تعرف عليها البحارة من أجل مساعدة بعضهم البعض من الكوارث البحرية (الفرع الثاني)، ففرض في بادئ الأمر على التصادمات بين السفن، إلا أن الواقع العملي الحاجة الملحة لفرض هذا الالتزام أيضاً في جميع الحالات التي تتعرض لها السفن للخطر (الفرع الثالث)، سواء من الشاطئ أو عرض البحر (الفرع الرابع).

الفرع الأول: التعريف بالالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين

يعرف الالتزام لغة من لزم اللزوم والفعل لَزِمَ يُلْزِمُ وَلَزِمَ الشيء يلزمه لَزِمًا وَلَزُومًا وَلِزَامًا، وألزم الشيء بمعنى أثبته وأدامه، أما في الاصطلاح هو الإيجاب على الغير بحق من ذي سلطة شرعية وحمله على فعل أمر أو الامتناع عنه.²

أما في القانون، فلم يعرف الالتزام في القانون المدني الجزائري بصفة مباشرة ولا أي من التشريعات المقارنة، غير أنه بالرجوع لنص م 54 ق م ج فقد تم تعريف الالتزام بصورة عرضية من خلال أهم مصادره وهو العقد،³ والظاهر من النص أن المشرع الجزائري قد تأثر بالمذهب الشخصي في تعريف الالتزام، في أنه رابطة قانونية بين شخصين تخول لأحدهما أن يجبر الآخر على القيام بعمل أو الامتناع عنه، ويكون الأصل في هذه الرابطة موضوعاً واحداً ومحدداً محله ما يلتزم المدين بأدائه، وذلك من بداية الرابطة القانونية إلى نهايتها.

¹ Obligation d'assistance et sauvetage.

² صهيب عامر سالم: الالتزام بالإنقاذ-دراسة تحليلية مقارنة- دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، الإمارات، 2013، ص 11-13.

³ م 54 ق م ج: "العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما"

ومن خلال استعراضنا للتعريف يبقى أنه يمكننا تعريف الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين، بأنه تلك الرابطة القانونية بين متلقي المساعدة والإنقاذ (الدائن) والطرف الذي يقدم خدمات المساعدة والإنقاذ (المدين)، بحيث يقوم هذا الأخير بعمل وهو المساعدة والإنقاذ لمن يتعرض للخطر في البحر، غاية هذا الالتزام ومطلبه هو درء الخطر الوشيك، وأن ما يلتزم به مقدم المساعدة والإنقاذ هو واجب قانوني يتولد معه حق من يتعرض للخطر في المساعدة والإنقاذ.

الفرع الثاني: المساعدة والإنقاذ البحريين بين الاختيارية والإلزامية

الاختيارية أو حتى التطوعية في تقديم خدمات المساعدة والإنقاذ تعني تقديم الشخص هذه الخدمات بدون وجود أي التزام سابق،¹ أي أن واجب تقديم عمليات المساعدة والإنقاذ لا يعدوا أن يكون مجرد التزام أدبي لا يرقى لمرتبة الالتزام القانوني ولا يحميه أي جزاء، تعارف عليه البحارة منذ القدم لمساعدة بعضهم بعضا عند وقوع الحوادث البحرية، للسفن التي تستغيث طلبا للنجدة،² اعتمادا على يقظة ضمير الربانة وروح التضامن التي تسود بينهم.

ولفترة طويلة من الزمن ظل الالتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ البحري للمنشآت المأزومة واجبا أخلاقيا لا يحميه أي جزاء، ففي قضية *The Neptune* في بريطانيا سنة 1824، وصف القاضي اللورد *Stowell* المنقذ بأنه ذلك الشخص الذي بدون وجود أي علاقة خاصة قدم لسفينة موجودة في محنة خدمة مفيدة، مانحا إياه وصف مغامر متطوع *Volunteer* يستحق مكافأة هذه الخدمة، بدون أي اتفاق يجعله يلتزم بالحفاظ على سلامة تلك السفينة،³ ومن أجل ذلك فإن الخدمة المقدمة من أجل مساعدة وإنقاذ السفن وطاقمها وركابها لا تعدوا أن تكون إلا خدمات تطوعية، ولا يوجد أي خلاف بخصوص ضرورة توافر وصف التطوعية لتكثيف المساعدة والإنقاذ البحريين ولاستحقاق المكافأة، أما

¹ RAHALI(H),op.cit,p20.

² عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص420.

³ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص114، 115.

بالنسبة لمنحه صفة الإلزامية فإن الأمر يقتصر على منع الأضرار بالغير، أما الالتزام بمساعدته فيجب أن يكون التزاما أدبيا وليس قانونيا، وكان ذلك أمرا مسلما به في النظام القانوني البحري على مر العصور.¹

وهو النهج الذي اتبعه جانب من الفقه الفرنسي في أواخر القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، فذهب للقول بأن لكل إنسان الحق في أن يظل ساكنا ولا يقوم بأي مبادرة إغاثة لمصلحة غيره طالما أنه ليس هناك إلزام قانوني يجبره على ذلك حتى لا يعرض نفسه أو ماله لأي خطر، وإن كان مقبولا من الناحية الأخلاقية لكنه غير مقبول من الناحية القانونية، وهو ما أيده القضاء الفرنسي أيضا.²

غير أنه ومع مرور الوقت وتطور الحياة الاقتصادية، ونظرا لما تخلفه الحوادث من أضرار وخسائر جسيمة بالأرواح والأموال وثبوت قصور هذا الالتزام عن بلوغ أهدافه، فقد كان من غير المقبول أن يبقى تقديم المساعدة والإنقاذ مجرد التزام أخلاقي، فلا بد من أن يكون التزام قانوني منظم فتحول هذا الالتزام الأدبي والأخلاقي إلى التزام قانوني في العصور الوسطى،³ خاصة مع تزايد الحوادث البحرية والحاجة للمساعدة بحيث أثبتت التجارب تقاعس العديد من الربانة عن تقديمها مع قدرتهم عليها، لهذا أضحي من الضروري جعل عملية المساعدة والإنقاذ التزاما قانونيا.

لكن هذا الالتزام ظل قاصرا على الأشخاص فقط أما السفن فبقيت من دون حماية، وظل الأمر على هذا النحو لغاية أن تقرر هذا الالتزام لأول مرة في فرنسا في حالة التصادم البحري فقط في قانون 10 مارس 1891 الخاص بالتصادم والحوادث في البحر، والذي فرض التزاما على كل سفينة تصطدم بغيرها، أن تُهب لمساعدة السفينة الأخرى بقدر استطاعتها على أن لا يكون في ذلك خطر عليها وعلى

¹ RODIERE (R): Droit maritime, op.cit, p453.

² HENRI (L): Pratique de la responsabilité, 4^{ème} éd, Dalloz, Paris, 1949, p445.

³ حريز أسماء، المرجع السابق، ص22.

ركابها،¹ في م 4 منه والتي نصت على: "على ربان كل سفينة شاركت في التصادم واجب استخدام جميع الوسائل الممكنة لديه لإنقاذ الأخرى وطاقمها والمسافرين من الأخطار الناتجة عن التصادم دون أن يعرض سفينته أو المسافرين عليها للخطر"،² وبإلغاء هذا القانون حلت م 83 من قانون العقاب والتأديب على السفن التجارية الفرنسي الصادر في 1926/12/17 محل م 4.³

ولأن السفينة لا تتعرض لخطر التصادم فقط مما يستوجب مساعدتها وإنقاذها، انتهى الأمر لعقد اتفاقيتي 1910 Bruxelles والتي جعلت منه التزاما قانونيا معاقب عليه جنائيا،⁴ فلم يعد الأمر مقتصرًا على حالة التصادم البحري فقط، بحيث فرضت التزاما على ربان كل سفينة تابعة لدولة متعاقدة أن يقدم مساعدته أيضا لكل شخص يوجد في البحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء.

ومن حيث نطاق سريان هذا الالتزام، فإنه يقع على عاتق الربان شخصيا بوصفه ربانا لا بوصفه تابعا للمجهز، فلن يفلت الربان من المسؤولية فضلا عن كونه مسؤول مسؤولية مدنية عن تعريض الأضرار المادية أو الأدبية التي لحقت بالأشخاص، وبالتالي فإن مالك السفينة أو مجهزها ليس مسؤولا عن تخلف الربان في القيام بعمليات المساعدة والإنقاذ.

الفرع الثالث: محل تطبيق الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين

فرضت معظم التشريعات البحرية الالتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ للسفن التي تتعرض للخطر، وهذا في حالات معينة هي: حالة تقديم المساعدة بعد حدوث التصادم البحري (أولا)، وحالة مساعدة

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 396.

² نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 87.

³ RIPERT, op cit, p103.

⁴ اتفاقية التصادم واتفاقية المساعدة والإنقاذ.

الأرواح البشرية (ثانيا)، وإنقاذ الأموال والحطام (ثالثا)، وإنقاذ البيئة البحرية من التلوث (رابعا)، فينحرف الريان عن خط سيره من أجل تنفيذ هذا الالتزام (خامسا).

أولا: الالتزام بالمساعدة والإنقاذ في حالة التصادم البحري

يعد التصادم البحري من أكثر الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن أثناء رحلتها البحرية، منذ أن انتشرت الملاحة البحرية إلى يومنا هذا، ومن هنا بدت الحاجة الملحة إلى ضرورة وضع أحكام قانونية لمعالجة التصادم البحري، ومن بين هذه الأحكام هي فرض تقديم المساعدة بعد حدوث التصادم.

نصت م 8 من اتفاقية 1910 Bruxelles المتعلقة بمنع التصادمات في البحر على أنه: "بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم المساعدة للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها".¹

من خلال النص يتبين أن على كل ربان سفينة تجوب البحار وحدث لها تصادم أثناء سيرها، أن يبادر الريان إلى مساعدة الأشخاص وإنقاذ الأموال للمعرضين للخطر، بالقدر الذي يكون في استطاعته وبدون أن يعرض سفينته وركابها وطاقمها للخطر، والملاحظ أن الاتفاقية ألزمت الريان بتقديم المساعدة للسفينة محل التصادم من دون وجود أي خطر، لأن مجرد حدوث التصادم يجعل من السفينة المتصادمة غير قادرة على مواصلة رحلتها البحرية وبقائها في البحر من دون مساعدة سيعرضها لا محالة للخطر.

وعلى ذلك تم تبني هذا الالتزام وفرضه في العديد من التشريعات الوطنية، من بينها المشرع الجزائري في م 1/285 ق بح ج بنصها على: "يتعين على ربان كل من السفن المصطدمة، أن يبادر بعد وقوع التصادم إلى تقديم المساعدة للسفينة الأخرى ولطاقمها ولمسافريها بمقدار ما يستطيع القيام بهذه العملية من دون خطر جدي يقع لسفينته ولطاقمها وللمسافرين عليها".

¹ إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 57.

وبموجب هذا النص، نجد أن تقديم المساعدة والإنقاذ يعد التزاماً قانونياً يفرضه القانون على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة متى أمكنه ذلك، أي الالتزام بالمساعدة بعد التصادم التزاماً متبادلاً بينهما ولا يقتصر على الأشخاص المعرضين للخطر والمتواجدين على متنها فقط، بل يشمل أيضاً إنقاذ الأموال فالمساعدة بعد التصادم إجبارية بالنسبة للأموال والأرواح البشرية معا ومن دون أية مكافأة عن الخدمات والمعونة المقدمة، لكن وإن كان هذا الالتزام ينفي عن المعونة بعد التصادم أحد أهم آثار المساعدة البحرية وهو الحصول على المكافأة، إلا أنه لا ينفي عنها وصف المساعدة البحرية.¹

ولا يقتصر التزام الربان بعد حدوث التصادم على تقديم المساعدة والإنقاذ فقط، وإنما يلتزم فضلاً عن ذلك بتبادل المعلومات مع السفينة المتصادمة الأخرى، فيجب عليه أن يخطر الأخيرة باسم وميناء تسجيل سفينته وكذلك الميناء القادمة منه والميناء المتجهة إليه، وهو ما نصت عليه الفقرة 2 من م 285 ق بح ج لأن ذلك يسهل الاتصال بين السفن المتصادمة.²

ويفرض ذات الالتزام المشرع المصري في م 1/299 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990، وم 230 من القانون البحري الكويتي.³

ثانياً: الالتزام بمساعدة الأرواح البشرية

ليس التصادم البحري الحادث الوحيد التي تتعرض له السفن في البحر- وإن كان كثير الوقوع- فقد تتعرض السفينة أثناء رحلتها البحرية لمخاطر عدة كالجنوح أو الحريق وما شابه ذلك، مما يستوجب مساعدة الأشخاص المعرضين للخطر والمتواجدين على متنها، فالتجته التشريعات البحرية نحو تقنين

¹ حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص 123.

² قد يحدث وأن تتعرض كلا السفينتين لأضرار جسيمة تجعلهما في وضع لا يسمح بأن تقدم إحداهما المساعدة للأخرى، وفي هذه الحالة يكون من الضروري تدخل طرف ثالث أجنبي من أجل تقديم النجدة والمساعدة لهما، إلا أن هذا المتدخل يخضع للأحكام العامة للمساعدة البحرية وليس لأحكام الالتزام بتقديم المساعدة بعد حدوث التصادم.

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 327.

نصوص قانونية تلزم ربان السفن بتقديم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر ومهدد بخطر الهلاك، وأصبح التزاما قانونيا على الصعيدين الدولي والوطني.¹

I- الالتزام بمساعدة الأرواح البشرية على الصعيد الدولي

أرست م 11 من اتفاقية 1910 Bruxelles المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ مبدأ المساعدة الإلزامية للأشخاص المعرضين للخطر في البحر، والتي نصت على أنه: "يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد في البحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء"،² نجد أن المادة تنص على إجبارية خدمات المساعدة المقدمة للأرواح البشرية واشترطت لذلك شرطين هما:

- أن يكون التزام الربان بتقديم المساعدة للأشخاص في حدود استطاعته، فلا يعرض سفينته أو الطاقم أو الركاب للخطر لأنه من غير المعقول أن يكون الأشخاص ضحية لنجدة أشخاص آخرين، وهو أمر يتعارض مع العدالة والمنطق.

- أن تكون المساعدة المقدمة لكل شخص تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء، فلا يمكن ترك الروح البشرية رهنا لرغبة الربان في مساعدتها أم لا.

وقد تعدى هذا الالتزام مجرد النص عليه في اتفاقية 1910 Bruxelles، فاتفاقية Bruxelles 1938 والخاصة بالمساعدة من وإلى الطائرات في البحر فرضت بالمثل الالتزام بالمساعدة،³ كما تأكد أيضا في القاعدة 10 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1978 والتي نصت على:

¹ قبل أن يكون التزاما قانونيا، هو التزام وواجب منصوص عليه بالقرآن الكريم، لقوله تعالى: "وتعاونوا على البر والتقوى ولا تعاونوا على الإثم والعدوان"، سورة المائدة آية 2، وقد اتفق العلماء على وجوب إعانة المضطر في السفينة سواء أصيبت بحادث تصادم أو توقفت في عرض البحر، واستلزم حالها المساعدة لركابها خوفا عليهم من الغرق والهلاك.

عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، المرجع السابق، ص 354.

² نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 93.

³ حسين محمد فتححي عثمان، المرجع السابق، ص 163، 164.

على ربان السفينة الموجودة في البحر عند تلقيه إشارة صادرة من أي سفينة أو طائرة مائية أو قارب تابع لأي منهما في حالة خطر أن يتوجه بأقصى سرعة لمساعدة الأشخاص المعرضين للكارثة".

كما نصت على ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 والتي توسعت في فرض هذا الالتزام، فتنص م 1/98 منها على: "تطالب كل دولة ربان السفينة التي يرفع علمها بأن يقوم قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي بما يلي: أ- تقديم المساعدة لأي شخص يوجد في البحر معرضا لخطر الضياع، ب- التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي شخص في حالة استغاثة إذا أخطر بحاجتهم إلى المساعدة وفي حدود ما يكون هذا العمل متوقعا منه وبصورة معقولة".¹

ونجد م 1/10 من اتفاقية Londres قد جاءت بالمضمون نفسه، حيث نصت على: "يلتزم الربان بتقديم المساعدة لكل شخص معرض لخطر الاختفاء في البحر، على أن لا يؤدي ذلك تعريض سفينته أو الأشخاص الموجودين على ظهرها لخطر جدي".

الواضح من النصوص السابقة، أن مساعدة الأرواح البشرية المعرضة لخطر الهلاك في البحر، هي التزام قانوني على ربان السفينة أو المسؤول عن قيادتها، وعلى الأخير أن يبذل كل ما في استطاعته من أجل مساعدة الأشخاص الذين هم في خطر الموت، ويشمل هذا الالتزام ركاب السفن وملاحيها ويمتد أيضا إلى ركاب وملاحي الطائرات التي تسقط في البحر، لأن عمومية النصوص السابقة تسمح بذلك،² وهو ما أكدته صراحة م 2/2 من اتفاقية Bruxelles الخاصة بتوحيد بعض قواعد المساعدة وإنقاذ الطائرات المنعقدة في 29 سبتمبر 1938، والتي ألزمت ربانة السفن بأن يقدموا المساعدة لطاقم وركاب أي طائرة تسقط في البحر متى ما كانوا تحت خطر الهلاك، دون خطر جدي على السفينة والمتواجدين عليها.

¹ إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 59.

² نهاد السباعي ورزق الله أنطاكي، المرجع السابق، ص 281.

وعليه فإن الالتزام بتقديم المساعدة للأشخاص، التزام إجباري مفروض في جميع الأحوال التي يتعرض فيها الشخص للخطر في البحر، بغض النظر عن سبب الخطر ومهما كان عدد وسبب وجودهم في البحر، لأن اتفاقية 1910 Bruxelles المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ، ذهبت لأكثر من ذلك ففرضت المساعدة للأعداء، أي دون تمييز بين دولة صديقة أم عدوة، وهذا يعني أن الالتزام يسري زمن السلم وزمن الحرب.¹

وبما أنه التزام يستند لاعتبارات إنسانية، لذلك فهو مفروض من أجل إنقاذ كل شخص طبيعي معرض للخطر في البحر بغض النظر عن الجنسية أو الجنس أو الدين أو اللون أو سواء كانوا مدنيين أم عسكريين، وهو ما أكدته الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر (ب.أ.ب SAR) لسنة 1979 المبرمة بمابورغ،² في الفصل الثاني من الاتفاقية فقرة 2-1-10 بنصها على أنه: "تضمن الأطراف لبعضها أن الإسعاف يقدم لكل شخص في خطر البحر، دون اعتبار جنسيته أو وضعيته ولا الظروف التي عثر عليه فيها".

II- الالتزام بمساعدة الأرواح البشرية على الصعيد الوطني

كانت م 11 من اتفاقية 1910 Bruxelles المتعلقة بالمساعدة، مصدرا للقوانين الداخلية في فرض الالتزام بتقديم المساعدة لكل شخص مهدد بالخطر في البحر، فنجد م 1/334 ق بح ج تنص على أنه: "يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي".³

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 327.

² انضمت الجزائر لهذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 340/82 المؤرخ في 13/11/1982، يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979 بمابورغ، ج ر عدد 16 الصادرة بتاريخ 16/11/1982.

³ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

من خلال النص نجد أن هذا الالتزام في القانون الجزائري ليس مطلقا بل يفرض على الربان بعض القيود، مفادها أن لا يكون تنفيذه لهذا الالتزام يترتب عليه تعريض سفينته أو طاقمها وركابها لخطر جدي، فإنه في هذه الحالة يعفى من هذا الالتزام، فمن غير المعقول أن يعرض سفينته للهلاك مقابل إنقاذ أشخاص آخرين، وفي الوقت نفسه فالنص يتحدث عن السفينة وركابها دون الأموال، وبالتالي لا عبرة لتعرض الأموال أو البضائع للخطر من أجل إنقاذ أشخاص آخرين مشرفين على الهلاك، فالعبرة هنا بالنفس البشرية والسفينة وليس المال.

أكثر من ذلك، فقد ذهب المشرع الجزائري في م 602 ق بح ج على أنه يتعين على الربان في حالة فشله في اتخاذ الوسائل الضرورية من أجل إنقاذ السفينة أن يتخذ جميع التدابير الممكنة لإنقاذ المسافرين أولا ثم أفراد الطاقم، ويكون هو آخر من يترك السفينة، ما يدل على أن العبرة بمساعدة الأشخاص.

لكن ما يثير التساؤل هو في حالة ما إذا قام الربان بتعرض البضائع للخطر مما أدى لنشوء أضرار مادية بها أو تلفها، فهل ذلك سيعرض الناقل للمسؤولية ويكون ملزما بالتعويض عن الأضرار؟

حرصت التشريعات البحرية ومن بينها المشرع الجزائري على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا كان سبب الأضرار هو التزام الربان بإنقاذ أشخاص معرضين للخطر في البحر، لأنه من غير المنطقي أن يتحمل الناقل المسؤولية عن إنقاذ الروح البشرية، وهو ما نصت عليه م 803 ق بح ج في الفقرة (ى) بنصها على: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: ى- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك"، والملاحظ من النص أن المشرع الجزائري لا يشترط إيجابية النتيجة، فمحاولة القيام بالمساعدة وحدها تكفي لإعفاء الناقل من المسؤولية.

ونود أن نشير إلى أن عبارة في البحر، لا يقصد به البحر الذي تجوبه السفن عادة وإنما يمتد إلى أية مياه أخرى، وبالتالي فإن التزام الربان لا يقتصر على مساعدة الأشخاص المعرضين للخطر في البحر فحسب، وإنما يمتد ليشمل وجودهم في أي مياه كانت ما داموا معرضين للخطر،، طالما أنه لا يشترط أن تتم عمليات المساعدة في أجزاء محددة من البحر - كما لاحظنا سابقا- فالالتزام مرتبط بوجود عنصر الخطر، إلا أن هناك من يأخذ النص بحرفيته ويعتبر أن تقديم المساعدة للأشخاص لا يكون التزاما قانونيا إلا إذا وجد الشخص في البحر،¹ وبطبيعة الحال هو قول غير صائب ولا يمكن تصوره حتى.

ولا بد من أن يتلقى الربان إشارة النجدة وجهت إليه عن طريق التلغراف اللاسلكي، بأن ترسل الإشارة المعروفة بـ SOS أي Save our souls بمعنى أنقذوا أرواحنا، وبمجرد سماع السفينة لهذا النداء أن تجيب عليها وفقا لاتفاقية 1914 Londres الخاصة بالإشارات اللاسلكية واتفاقية واشنطن 1927.

ومن التشريعات أيضا التي فرضت هذا الالتزام، قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 في م1/304، القانون البحري الكويتي في م 242، قانون رقم 545 المتعلق بالحوادث البحرية الفرنسي في م1/19.²

III - عمليات الحراسة والبحث عن الأشخاص وإنقاذهم في البحر

إلى جانب التزام الربان بمساعدة أي شخص على مشارف الهلاك في البحر، أنشأت الجزائر مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، تخضع عمليات وقواعد سيرها للمرسوم الرئاسي رقم 290/96 والذي يتضمن تنظيم البحث والإنقاذ البحريين،³ وتؤسس لجنة لتوجيه هذه العمليات

¹ عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص227.

² نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص92.

³ المرسوم الرئاسي رقم 290/96 المؤرخ في 1996/9/2، يتضمن تنظيم البحث والإنقاذ البحريين، ج ر عدد 51 الصادرة بتاريخ 1996/9/4، والذي ألغى المرسوم رقم 51/88 المؤرخ في 1988/3/15 والمتضمن تنظيم البحث والإنقاذ في البحر.

تسمى "لجنة البحر"، ويتم اتخاذ كل التدابير المطلوبة للبحث عن الأشخاص المهددين بالخطر في البحر في إطار الاتفاقيات الدولية بهدف حماية الأرواح البشرية والبحث والإنقاذ في البحر.¹

(أ) - مراكز عمليات الحراسة والإنقاذ في البحر

من أجل مساعدة الأشخاص المعرضين للخطر في البحر، ينشأ مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، وفقا للمرسوم الرئاسي رقم 290/95 والذي يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، تسمى في الاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979 بهامبورغ، في الفصل الثاني بمصالح البحث والإنقاذ.²

1- المركز الوطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر CNOSS

المركز الوطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، تابع لقيادة القوات البحرية الوطنية وتحت سلطة المصلحة الوطنية لحراس السواحل،³ من بين المهام المكلف بها مهمة الحراسة والإنقاذ في البحر،⁴ فبعد تلقيه طلب النجدة من طرف كل هياكل الحراسة يقوم بدوره بتكريس كل وسائل البحث والإنقاذ البحري من أجل التدخل،⁵ ولتنفيذ المركز الوطني لهذه المهمة يجب عليه التزود بمراكز مراقبة تدعى نظام

¹ م 2 من المرسوم الرئاسي رقم 290/96.

² المرسوم الرئاسي رقم 290/95 المؤرخ في 1995/9/30، يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، ج ر عدد 57 الصادرة بتاريخ 1995/10/4.

³ م 1/2 من المرسوم الرئاسي رقم 290/95.

⁴ كما يكلف بحراسة العبور في البحر، حراسة كل أشكال التلوث البحري ومحاربتها، حراسة الصيد البحري، وكل المهام الأخرى التي تدخل ضمن اختصاصاته التي يوكلها له وزير الدفاع الوطني والوزراء المكلفون بالنقل والجمارك وحماية البيئة والصيد البحري.

م 2/2 من المرسوم الرئاسي رقم 290/95.

⁵ عن القسم القانوني لمؤسسة ميناء الجزائر EPA.

عبور السفن VTS وهو نظام مراقبة متكامل غايته تحسين أمن الملاحة وفعاليتها وحماية البيئة، في كل المجالات التابعة للسيادة الوطنية.¹

ويتولى المركز الوطني إدارة عمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، في الناحية البحرية الوسطى والتي تتكون من الجزائر، بومرداس وتيزي وزو، ويقدم المركز الوطني المعلومات المتعلقة بالعمليات التي تتم في البحر أو على الشاطئ، إلى لجنة تل البحر الوطنية،² وتم النص على المركز الوطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر CNOSS، تحت مسمى مركز تنسيق البحث في الفقرة 2 من الفصل الثاني للاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979.

2- المراكز الجهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر CROSS

ينشأ مركزان جهويان لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر تابعان للمركز الوطني مقر كل منهما في ولايتي وهران وجيجل، تتولى هذه المراكز إدارة العمليات الجهوية للحراسة والبحث والإنقاذ في المنطقة البحرية الشرقية والتي تتكون من ولاية جيجل مقر الناحية، بجاية، سكيكدة، عنابة والطارف، والمنطقة البحرية الغربية والتي تتكون من ولاية وهران مقر الناحية، تلمسان، عين تموشنت، مستغانم والشلف.³

¹ م 3 من المرسوم الرئاسي رقم 290/95.

² وفقا لنص م 4 من المرسوم الرئاسي رقم 290/95، والتي أحالت للمادتين 10 و 22 من المرسوم التنفيذي رقم 279/94 المؤرخ في 1994/9/17، يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج ر عدد 59 الصادرة بتاريخ 1994/9/21.

³ م 6 و 8 من المرسوم الرئاسي رقم 290/95.

تحويل المراكز الجهوية لتنظيم نفسها في عدة مراكز فرعية تسمى مراكز جهوية فرعية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، تنتظم هذه الأخيرة في هيئات تقام في المناطق البحرية المعرضة أكثر للخطر، يحدد عددها ومقرها وزير الدفاع الوطني بناء على اقتراح قائد القوات البحرية.¹

وقد تم النص على المركز الوطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر CROSS، تحت مسمى مراكز ثانوية للإنقاذ في الفقرة 2 من الفصل الثاني للاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979.

(ب) - لجنة البحث والإنقاذ SAR

يرسل مدير كل مركز حصيلة أعماله إلى لجنة تسمى "لجنة البحر" SAR،² يرأس هذه اللجنة وزير الدفاع الوطني أو ممثله.

1- تشكيل اللجنة SAR ومهامها

تتكون لجنة البحر SAR من:

- ثلاثة ممثلين عن وزير النقل على التوالي، من البحرية التجارية والموانئ والطيران المدني والأرصاد الجوية،
- ممثل واحد عن وزير الشؤون الخارجية،
- ممثلين اثنين عن الوزير المكلف بالداخلية على التوالي من المديرية العامة للحماية المدنية والمديرية العامة للأمن الوطني،
- ممثل واحد عن وزير المالية من المديرية العامة للجمارك،
- ممثل واحد عن وزير البريد والمواصلات،

¹ م 9 من المرسوم الرئاسي رقم 290/95.

² م 21 من المرسوم الرئاسي رقم 290/96.

- ممثل واحد عن وزير الصحة والسكان،
- ثلاثة ممثلين عن وزير الدفاع الوطني على التوالي، قيادة القوات الجوية وقيادة الدفاع الجوي للإقليم وقيادة الدرك الوطني في أشغال لجنة البحر SAR.¹
- وتتكفل لجنة البحر بتحديد منطقة المسؤولية بهدف البحث والإنقاذ في البحر، وإعداد مخططات التدخل والإسعاف، وتتولى قيادة المصلحة الوطنية لحراس السواحل الأمانة الدائمة للجنة.²

2- سير العمليات

يقوم مركز عمليات الحراسة والإنقاذ بإنذار السفن بواسطة محطة سلكية ساحلية تابعة للبريد والمواصلات، كما يقوم بإعلام الإدارات والهيئات المعنية الأخرى بالإنقاذ البحري، ويحدد مدير العمليات ذبذبات الاتصال اللاسلكي الكهربائي للعمل، وتتولى قيادة المصلحة الوطنية لحراس السواحل مسؤولية عمليات البحث وإنقاذ الأشخاص المستغيثين في البحر داخل منطقة المسؤولية الجزائرية، والتي تتكون من مستخدمين عسكريين ومدنيين تابعين لوزارة الدفاع الوطني،³ والتي من بين مهامها المكلفة بها في مجال مهام المصلحة العامة، إدارة وتنسيق عمليات البحث والإنقاذ والمساعدة في البحر.⁴

يقوم مدير العمليات بإبلاغ لجنة البحر بانطلاق سير العمليات وانتهائها أو وقفها عند الاقتضاء، مستخدماً وسائل المؤسسات المينائية والإدارات والهيئات الأخرى أو أية وسيلة فردية أو جماعية يراها ضرورية لذلك، ويرسل بعد ذلك حصيلة الأعمال للجنة البحر SAR، وتعتبر هذه العمليات من العمليات التي تحظى بالأولوية،⁵ وبانتهاء انجاز عمليات البحث والإنقاذ للأشخاص المستغيثين وتكلفتها

¹ م 3 المرسوم الرئاسي رقم 290/96.

² م 1، 2/4 و 5 من المرسوم الرئاسي رقم 290/96.

³ م 8 من المرسوم الرئاسي رقم 290/96. م 5 من المرسوم الرئاسي رقم 01/17 المؤرخ في 2017/1/2، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، ج ر عدد 1 الصادرة بتاريخ 2017/1/4.

⁴ م 7/11 من المرسوم الرئاسي رقم 01/17.

⁵ م 13 و 21 من المرسوم الرئاسي رقم 290/96.

بالنجاح، تتكفل فرقة طبية بالإسعاف الطبي للأشخاص المسعفين بعد إرجاعهم إلى البر، في أقرب وقت ممكن وفق تعليمات مصالح الحماية المدنية والصحة.¹

ولم ينص المشرع الجزائري على حالة الإخفاق في البحث والإنقاذ، وهو ما تصدت له الاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979، في الفصل الثاني فقرة رقم 5-13-1 بنصها على: "لا ينبغي إيقاف البحوث إلا في حالة فقدان أمل معقول للعثور على الباقين على قيد الحياة".

(ج) - الوكالة الوطنية للملاحة اللاسلكية البحرية

نص المشرع الجزائري في إطار البحث عن الأشخاص في البحر، على مشاركة الوكالة الوطنية للملاحة اللاسلكية البحرية في عمليات البحث عن الأرواح البشرية في البحر ومساعدتهم، وهو ما تضمنته م 11/3 من المرسوم التنفيذي رقم 264/03 والمتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للملاحة اللاسلكية البحرية،² والتي نصت على: "تكلف الوكالة بعنوان مهمتها كمرفق عمومي بوضع الشبكة الوطنية للملاحة اللاسلكية البحرية وتنظيمها وتطويرها، وتكلف في هذا الإطار: - المشاركة في نشاطات البحث على الأرواح البشرية والطائرات بالوسط البحري والأملاك في البحر وإنقاذها".

مقر هذه الوكالة الجزائر العاصمة ويمكن نقل مقرها لأي مكان آخر من التراب الوطني بقرار من السلطة المختصة، وهي تحت وصاية الوزير المكلف بتكنولوجيا العلوم والاتصال.³

ثالثا: الالتزام بإنقاذ الأموال والحطام البحري

¹ م 22 من المرسوم الرئاسي رقم 290/96.

² المرسوم التنفيذي رقم 264/03 المؤرخ في 2003/07/29، والمتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للملاحة اللاسلكية البحرية، ج ر عدد 17 الصادرة بتاريخ 2003/07/30.

³ م 2 من المرسوم التنفيذي رقم 264/03.

إن الالتزام الذي نحن بصدد دراسته متعلق بحالات التصادم ومساعدة الأشخاص، والذي يختلف باختلاف نتيجته فإذا كان الالتزام مصدره التصادم البحري فإنه يكون التزام عام شامل للأشخاص والأموال، أما في غير حالات التصادم فإن الأمر يختلف بحسب ما كان محل النجدة مساعدة أشخاص أم إنقاذ أموال، فمساعدة الأشخاص هو التزام قانوني دولي على كل ربان سفينة، أما إنقاذ الأموال على عكس مساعدة الأشخاص لا يعتبر التزاما قانونيا، فإذا تم مساعدة الأشخاص الموجودين على متن سفينة معرضة للخطر من طاقم وركاب، فإن المساعدة البحرية إلى هذا الحد تكفي عن كونها إلزامية.¹

وبالتالي فإن مساعدة الأشخاص، هي التزام قانوني مفروض على الربان في جميع أنواع الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن في البحر، أما إنقاذ الأموال فلا يكون مفروضا إلا في حالة التصادم البحري ولم تجعله النصوص القانونية واجبا قانونيا، وفيما عدا ذلك من الحوادث فلا يعد إنقاذ الأموال المعرضة للخطر التزاما قانونيا، وإن كان من غير المتصور أن تتعرض البضاعة الموجودة على متن السفينة للخطر دون الأشخاص المتواجدين عليها من بحارة وركاب،² لهذا فإن مساعدة الأشخاص والوصول بهم إلى بر الأمان سابق على إنقاذ الأموال الذي يبقى أمر اختياري للربان، وأن امتناعه عن إنقاذها في غير حالة التصادم لا يعتبر مخلا بالتزام قانوني بقدر ما يكون مخلا بالتزام أدبي وأخلاقي، فمن غير المعقول أن ينحرف الربان ويقوم بمناورات خطيرة بقصد إنقاذ المال فقط.

يبدو من وجهة نظرنا أن امتناع الربان عن إنقاذ الأموال إنما هو مرتبط بالخطر الذي قد تتعرض له سفينته، فعالبا ما تتعرض السفينة المنقذة للخطر نفسه الذي تتعرض له السفينة المستغيثة، وهو أمر مفروغ منه فلا يجوز للربان تعريض طاقم سفينته وركابها للخطر في سبيل إنقاذ البضائع، بالانحراف عن خط سيره وقيامه بمناورات خطيرة، وإن كان إنقاذ هذه الأموال من قبيل نداء المروءة بالدرجة الأولى لا غير.

¹ عبد الحميد الشواري، المرجع السابق، ص 576.

² محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 560.

كما رتب المشرع الجزائري على عاتق مكتشف الحطام البحري، أهم التزام وهو إنقاذ الحطام والمحافظة عليه في مكان آمن بعيدا عن تلاطم الأمواج،¹ بالإضافة إلى التزامه بتقديم تصريح عن هذا الحطام في ظرف 48 ساعة من إنقاذه أو عند الوصول لأول ميناء للسلطة الإدارية البحرية.²

رابعا: الالتزام بإنقاذ البيئة البحرية

تعد مشكلة تلوث البيئة البحرية أحد أهم مشاكل البشرية في العصر الحديث، فهي تحتل قمة هرم مشكلات العالم بأسره المتقدم منه والمتخلف على حد سواء، وتتضافر الجهود العالمية دون استثناء لإيجاد حل لها،³ ومن بين أهم الالتزامات التي استحدثتها اتفاقية 1989 Londres، الالتزام بحماية وإنقاذ البيئة البحرية إذ عرفت م 1 منها الضرر اللاحق بالبيئة في الفقرة (د) ب: " هو ضرر مادي جسيم يلحق بالصحة البشرية أو الحياة أو الموارد البحرية في المياه الساحلية أو الداخلية أو ما جاورها، وينجم عن التلوث أو التلويث أو الحرائق أو الانفجارات أو أي حادث رئيسي مماثل"، كما تضمنت م 13 منها على أن جهود المنقذين في حماية البيئة البحرية من معايير تقدير المكافأة، وأكثر من ذلك نصت م 14 أيضا على أن للمنقذ الحصول على تعويض خاص من مالك السفينة المنكوبة، إذا ما نفذ المنقذ عمليات الإنقاذ بتلك السفينة التي تشكل بذاتها وبمحملتها تهديدا بإلحاق الضرر بالبيئة.

والواضح مما سبق، أن وجود خطر جسيم يهدد البيئة البحرية من وراء أي حادث بحري يستلزم بالضرورة التدخل من أجل إنقاذ وحماية البيئة البحرية من التلوث من طرف الربان، فهو يمس بأمن واستقرار الكائنات الحية لاسيما منها الإنسان، وإلا ستتحقق مسؤوليته وهو ما نصت عليه م 5/14 من الاتفاقية على أنه: " إذا كان المنقذ مهملا وعجز بالتالي من منع أو تقليل الضرر اللاحق بالبيئة إلى الحد الأدنى فإنه قد يحرم من كامل المدفوعات المستحقة بموجب هذه المادة أو من جزء منها".

¹ لربي مكي: الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري واتفاقية نيروبي لسنة 2007، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص تخصص قانون بحري ونشاطات مينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، السنة الجامعية 2013، 2012، ص 52.

² م 359 ق ب ج.

³ حريز أسماء، المرجع السابق، ص 119.

خامسا: الالتزام بالانحراف عن الطريق وطرح المواد الملوثة لتنفيذ الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين

جرى العرف البحري على أن تقوم السفينة أثناء رحلتها بإتباع مسار معين لا يجوز الحيدة عنه، وعليه فإن انحرافها عن خط سيرها يشكل تعارضا ومصالحة الشاحن أو المسافر، ما لم يكن ذلك من أجل مساعدة وإنقاذ الأشخاص والأموال في البحر، هذا الالتزام قد لا يدفع الربان للحياد عن فقط، بل حتى إلى رمي المواد الملوثة في البحر إنقاذا لحياة هؤلاء الأشخاص.

I- الالتزام بالانحراف عن الطريق لتنفيذ الالتزام بالمساعدة والإنقاذ

القاعدة العامة في تنفيذ عقد النقل البحري سواء نقل الأشخاص أو البضائع، هي التزام الربان بإتباع خط السير المنصوص عليه في العقد أو الطريق المعتاد، غير أنه لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري إذا ما تم الانحراف عن الطريق البحري، من أجل مساعدة الأشخاص وإنقاذ الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

(أ) - المقصود بالطريق البحري والانحراف عنه

الطريق البحري هو ذلك الطريق المعتاد والمعقول الذي يحدد الرحلة البحرية بميناء الإقلاع لتنتهي بميناء الوصول، وعليه هو تلك المسافة الفاصلة بين الميناءين أو المسلك الذي تنفذ من خلاله الرحلة البحرية المحددة في عقد النقل أو وثيقة التأمين.¹

نص المشرع على الطريق البحري في عقد نقل البضائع دون الأشخاص، وذلك في م 1/775 ق بح ج على أنه: " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم

¹ صفة سميرة: الانحراف عن خط السير في القانون البحري الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة التكوين المتخصص للقضاة فرع قانون بحري بالمعهد البحري العالي ببوسماعيل، الدفعة الأولى، 2000/2001، ص3.

تحديده فالبطريق العادي"¹، أي أن الطريق البحري وفقا للتشريع الجزائري يتحدد بالاتفاق صراحة في العقد وباختيار ذوي الشأن، وفي حالة عدم الاتفاق فعلى الربان أن يسلك المسار المعتاد حسب ما جرت عليه العادات البحرية السائدة في الملاحة البحرية، وإن كان المشرع الجزائري لم ينص على ذلك في عقد نقل الأشخاص، إلا أنه من البديهي أن يسري هذا الالتزام على نقل الأشخاص، لأن أمر اختيار طريق بحري دون غيره تمليه عدة اعتبارات، منها ما يتعلق بالطريق ذاته ومنها ما يتعلق بالمخاطر التي تؤثر على سلامة الرحلة البحرية، لهذا فإن إتباع خط سير معين وعدم تغييره له أهمية كبيرة سواء بالنسبة لنقل البضائع أو الأشخاص على السواء.

وإن كان واجب الربان هو إتباع الطريق المحدد للرحلة البحرية، فإن السؤال المطروح هو: لمن ترجع سلطة تحديد هذا الطريق، هل للمجهز أم الربان؟

يذهب جانب من الفقه بالقول إلى أن المجهز هو الذي يرسم للربان خط السير الواجب إتباعه، بحيث يلتزم الأخير بإتباعه وعدم الحيدة عنه إلا للضرورة، ذلك أن المجهز هو الذي يحدد الرحلة البحرية وما للربان إلا التنفيذ وليس له الحق في تغيير هذا الطريق²، في حين ذهب رأي آخر إلى أن الربان هو المسؤول عن قيادة السفينة وإدارتها وبالتالي له الحق في تحديد الطريق من دون تدخل المجهز، لأن الأخير غير عالم بفن الملاحة لأن الوظيفة الفنية من صلاحيات الربان³، بل ومن حق الربان رفض تعليمات المجهز المتعلقة بالملاحة البحرية إذا كان من شأنها إلحاق ضرر بالسفينة، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري بحيث أعطى صلاحية تحديد طريق الرحلة البحرية للربان في م 1/592 والتي نصت على: "يعتبر الربان المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو وفي الاقتراب"، وعلى ضوء المادة فإن سلطة تحديد الطريق المتبع من صلاحية الربان دون غيره.

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص 154.

³ عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 155.

لكن في الكثير من الأحيان، نجد قليلا ما يخلوا العقد من شروط تعطي للمجهز مطلق الحرية في تنفيذ الرحلة البحرية، لا سيما فيما تتعلق بتحديد الطريق المتبع أو الانحراف عنه، والتي قد تتخذ إحدى الصورتين: إما الاتفاق على اشتراط تنفيذ الرحلة البحرية بالطريق المرسوم بدون انحراف، ويتضمن إجبار الربان على إتباع طريق معين دون تغييره طالما أن اتفاقية 1924 Bruxelles قد أجازت للناقل أن يتنازل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات الممنوحة له كما يمكنه أن يزيد في مسؤولياته، وعليه لا يوجد ما يمنع من الاتفاق على تنفيذ الرحلة البحرية في خط مستقيم ومن دون رسو،¹ إلا أنه غير جائز فالأمر يتعلق بتنفيذ الالتزام المفروض عليه وهو الانحراف بقصد المساعدة والإنقاذ، وعليه فإن التنازل عن الانحراف يكون في حالات غير الإنقاذ.

وإما بصورة الاتفاق على تخفيف المركز القانوني للمجهز عن طريق منحه رخصة تحديد خط السير الذي يراه مناسباً، فسندات الشحن النموذجية الصادرة عن الشركات الملاحية تعطي للناقل مجموعة من الرخص بمقتضاها يتمتع الناقل بحرية تامة في تنفيذ الرحلة البحرية، ومن بين الرخص رخصة اختيار خط السير والانحراف عنه، والتي تتضمن إعطاء الربان إمكانية تنفيذ الرحلة البحرية بأي طريق يختاره والانحراف لأي غرض كان، رغم ذلك فقد ذهب الفقه والقضاء إلى أنه مهما كانت عمومية الرخصة، فليس للربان تغيير الرحلة لأن رخصة الانحراف مقيدة بالمعقولية، ولا يكاد يوجد سند شحن إلا وتضمن النص على رخصة تعطي للربان إمكانية الانحراف بقصد حماية الأشخاص أو الأموال الذين يوجدون على متن السفينة، أو أن ينحرف من أجل مساعدة وإنقاذ الأشخاص والأموال لسفينة معرضة للخطر.²

(ب) - الالتزام بالانحراف من أجل مساعدة الأشخاص وإنقاذ الأموال في البحر

نظراً لأهمية تحديد وإتباع الطريق البحري من طرف الربان، دفعت بالمرشح الجزائري إلى تقرير الالتزام بعدم الانحراف وتغيير هذا الطريق، فأوجب على الناقل أن لا يحيد عن خط سيره المرسوم للرحلة البحرية،

¹ صفة سميرة، المرجع السابق، ص 25.

² صفة سميرة، نفس المرجع، ص 27.

وذلك لما يترتب عليه من آثار قد تلحق بالبضائع والأشخاص المتواجدين على متن السفينة، إلا أن عدم التزام الربان بخط السير المتفق عليه أو المعتاد والانحراف عنه، قد يرجع لعدة أسباب قد تطرأ أثناء الرحلة البحرية من أهمها الانحراف الناتج عن تنفيذه للالتزام المساعدة والإنقاذ، وهو ما نصت عليه أيضا الفقرة 2 من م 775 ق بح ج بأنه: " لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك..."¹ خاصة وأن م 334 ق بح ج ألزمت الربان بتقديم يد المساعدة لكل شخص يوشك على الهلاك في البحر، ولكي يقوم بذلك لا بد من أن يغير أو ينحرف عن الطريق الذي يسلكه إذا كان طالب النجدة على خط سير آخر.

وتطبيقا لهذا الالتزام، فإن الناقل لا يسأل عن الأضرار الناتجة عن إنقاذ الأموال ومساعدة الأشخاص أو المحاولة في ذلك وهو ما أكدته م 775 ق بح ج: "... ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك"،² وهو ما نصت عليه اتفاقية Bruxelles الموقعة في 25 أوت 1924 والمتعلقة بسندات الشحن³ في مادتها الرابعة على أنه: " لا يسأل الناقل عن الهلاك الناشئ عن: ... إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر".

لكن متى لحق البضاعة ضرر من وراء انحراف لا يفرضه القانون، فالسفينة لم تكن معرضة للخطر والانحراف أدى لهلاك البضائع والحمولة على ظهرها، كان لمالك البضائع المتضررة حق الرجوع على الناقل على أساس عدم تنفيذ العقد حسب ما اتفق عليه بإتباع الطريق المتفق أو المعتاد بدون انحراف، لأن الناقل هنا قد أخل بالتزاماته التعاقدية، مما يستوجب جبر الضرر وفقا لنص م 802 ق بح ج.

وتقرير الالتزام بالانحراف عن الطريق البحري، من أجل المساعدة والإنقاذ وإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن هذه العمليات، يرجع لعدة اعتبارات أهمها اعتبارات إنسانية التي

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 13/4/1964، يتضمن انضمام الجزائر إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

توجب على الإنسان مساعدة أخيه الإنسان عند تعرضه للخطر، واعتبارات قانونية إذ أن الاتفاقية والتشريعات الوطنية اتفقت جميعا حول تقرير الالتزام بتغيير الطريق من أجل المساعدة والإنقاذ للأشخاص والأموال المعرضة للخطر بعد الحوادث البحرية.¹

II- تلويث البيئة البحرية لتنفيذ الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين

ليس الانحراف عن خط السير وحده الالتزام المفروض على الربان من أجل تنفيذ التزامه بمساعدة وإنقاذ الأشخاص والأموال التي تكون مهددة بالهلاك في البحر، بل وخلافاً للالتزام الربان بإنقاذ البيئة البحرية من التلوث ولجهود المجتمع الدولي في حماية البيئة البحرية من التلوث والتي تعد من المشاريع المهمة، فرضت م 214 ق بح ج على إمكانية طرح المواد الملوثة في البحر من أجل إنقاذ الحياة البشرية المهددة بخطر الموت في البحر، هذا كله يدل على أن الهدف هو الحماية والمحافظة على الروح البشرية، والتي تسموا على أي شيء آخر ولو كان من المخطورات.

ما يستوجب قوله أن الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين بالشكل الذي سبق شرحه، يقابله التزام متلقي عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين بالإدلاء بالمعلومات والبيانات لديه، والالتزام بالتعاون مع مقدم المساعدة والإنقاذ بشكل كامل وتام، وذلك بتقديم العناصر البشرية أو المادية أو الآلات اللازمة لمقدم المساعدة والإنقاذ.²

الفرع الرابع: تنظيم عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين

فضلا لما سبق فإن الالتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ البحريين، يكون في جميع الحالات التي قد تتعرض فيها السفينة للخطر، لذا من الأفضل أن يكون هذا الالتزام القانوني منظما سواء تم تنفيذه من الشواطئ (أولاً)، أو في عرض البحر (ثانياً)، بعد تلقي إشارات الخطر (ثالثاً).

¹ صفية سميرة، المرجع السابق، ص 17.

² محمد صلاح سليمة، المرجع السابق، 298.

أولاً: عمليات المساعدة والإنقاذ من الشواطئ

نصت الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ لعام 1972 على تنظيم عمليات الإنقاذ من الشواطئ وفق الخطوط العامة التالية:

تقوم الدول الأطراف في منطقة جغرافية ما بالاتفاق فيما بينها على تحديد مناطق بحث وإنقاذ بأبعاد معينة، بصرف النظر عن حدود الولاية الوطنية في البحر للدول المعنية، وتقيم كل دولة في القسم الذي يخضع لولايتها من منطقة البحث والإنقاذ مركزاً واحداً أو عدة مراكز لتنسيق الإنقاذ، تكون مهمتها تطوير التنظيم الفعال لخدمات البحث والإنقاذ وتنسيق العمليات في المنطقة المحددة لكل مركز، ويربط بكل مركز تنسيق مراكز إنقاذ فرعية، وتزود مراكز التنسيق هذه بمحطات لاسلكية ساحلية ووسائل الاتصال اللازمة مع وحدات الإنقاذ التابعة لها ومع مراكز التنسيق الأخرى المجاورة، كذلك تقوم الحكومة المعنية بتكوين وحدات إنقاذ عامة أو خاصة في مواقع محددة تجهز بالوسائل المناسبة.

وقد يحدث أحيانا أن تقع الكارثة قرب الشاطئ من جنوح سفينة إليه، فالمحطات الساحلية تعتمد على وسائل تسمى أجهزة الإنقاذ الصاروخي، ويدير هذه المحطات عادة قوات من خفر السواحل، وتزود بمثل هذا الجهاز في العادة المحطات المقامة قرب المناطق الصخرية أو الشواطئ المرتفعة وفي الأماكن التي لا تستطيع فيها قوارب النجاة الاقتراب من الشاطئ¹.

أبرمت الجزائر مع بعض الدول اتفاقيات في هذا الخصوص، منها الاتفاق بين حكومتي دولة الجزائر وإيطاليا من أجل التعاون في مجال البحث والإنقاذ البحريين وإعداد مخطط عملي لتنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحريين واستخدام الموارد البشرية والمادية المتوفرة لتحسين مصالح البحث والإنقاذ البحريين في مناطق مسؤوليتهما، وذلك بموجب المرسوم الرئاسي رقم 275/14² الهدف منه الشعور

¹ خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 250.

² المرسوم الرئاسي رقم 275/14 المؤرخ في 2014/9/30، المتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية إيطاليا من أجل تنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحريين الموقع بالجزائر في 14 نوفمبر 2012، ج ر عدد 59 الصادرة بتاريخ 2014/10/8.

بالحاجة لضمان تنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحريين وفقا للمعايير الدولية، وتقوم لجنة البحر SAR ووزارة الدفاع الوطني بتنفيذ هذا الاتفاق.¹

وقد اتفق الطرفان بموجب هذا الاتفاق على ضرورة التشاور حول عمليات البحث والإنقاذ البحريين، من خلال القيام بالتمارين المشتركة بينهما بصفة دورية والاجتماعات الثنائية والتبادل السريع للمعلومات الخاصة بعمليات البحث والإنقاذ البحريين وتبادل الخبراء والمدربين، وذلك من أجل المحافظة على الحياة البشرية في البحر في مناطق البحث والإنقاذ في البحر التابعة لكل منهما والمسماة حسب الاتفاق SRR.²

ثانياً: عمليات المساعدة والإنقاذ في عرض البحر

قد تتعرض السفن في عرض البحر لحوادث خطيرة تضطر ربايتها إلى طلب المساعدة من مصادر خارجية، وهناك حالتان للإنقاذ: الحالة الأولى عندما تكون السفينة ما تزال عائمة ولا خوف عليها من الغرق، أو جانحة جنوحاً خفيفاً كأن يحدث عطب في أجهزة الدفع الميكانيكي، فتصبح السفينة عاجزة كلياً أو جزئياً عن استئناف الإبحار، فهنا يمكن أن تطلب السفينة المعطوبة مساعدة سفينة أخرى في الجوار، أما في الحالات الصعبة كجنوح السفينة على كتف رملي بحري بعد سرعة كبيرة، فيكون الاعتماد على شركات الإنقاذ المجهزة بقاطرات قوية ورافعات عائمة ومضخات قوية.

ثالثاً: ترتيبات المساعدة والإنقاذ البحريين

يجب أن تتوفر في كل سفينة مجموعة من الترتيبات لضمان حياة البحريين، دعا إلى الاهتمام بها الهياج في الرأي العام الذي أحدثته غرق السفينة الأسطورة TITANIC بحيث تم تبني قرار في مؤتمر هامبورغ 1979 الخاص بالنقل البحري، وهي الترتيبات الوقائية وتشمل تصميم السفينة وبناءها

¹ م 2 من المرسوم الرئاسي رقم 275/14.

² لمزيد من التفصيل راجع في ذلك مواد الاتفاق المنشور في المرسوم الرئاسي رقم 275/14.

والتجهيزات اللازمة لسلامة الملاحة فيها، ومستويات تأهيل الربانة والضباط والمهندسين وشروط منحهم الشهادات التي يمارسون وظائفهم بموجبها، وأهم الأجهزة التي يجب أن تحملها السفينة لسلامة الأرواح، ولاسيما أجهزة الإرسال والاستقبال اللاسلكية.¹

أما الترتيبات التي تنفذ في حالات الخطر فهي نوعان: إطلاق إشارات الخطر والاستغاثة واستعمال وسائل النجاة.

I - إشارات الخطر

جاء في الملحق الرابع للأنظمة الدولية بشأن منع التصادم في البحار لعام 1972 ما يلي: "تستخدم أو تظهر الإشارات التالية إما مشتركة وإما منفصلة للدلالة على الخطر والحاجة إلى المساعدة:

- طلقة بندقية أو مدفع أو أي إشارة أخرى متفجرة تطلق على مدد تستغرق دقيقة تقريبا.
- إصدار أصوات متصلة بواسطة أي جهاز من أجهزة التأشير في الضباب.
- صواريخ أو قذائف تقذف نجوما حمراء تطلق واحدة منها كل مرة على دفعات منظمة.
- إرسال إشارة البرق اللاسلكي أو بأية طريقة أخرى لإرسال الإشارات.
- إرسال إشارة بالهاتف اللاسلكي تتكون من كلمة منطوقها مَي دي مقابل اللفظ الانجليزي Mayday والفرنسي M'aidez.²

- رفع الإشارة المتفق عليها دوليا في حالة الخطر وهي إشارة تمثل الحرفين N في الأعلى وتحت حرف C.
- رفع إشارة مكونة من علم مربع في أعلاه وأسفله كرة أو أي شيء مشابه للكرة.
- إشعال نار على السفينة مثل إشعال برمبل نפט.
- إطلاق صاروخ معلق بمظلة يصدر ضوءا أحمر.
- إشارة دخان يصدر عنها دخان بلون برتقالي.³
- رفع الذراعين ممدودين على الجانبين وإنزالهما ببطء على نحو متكرر.
- إشارة الإنذار العائدة للبرق اللاسلكي.

¹ خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 246.

² عن ضابط ميناء الغزوات السيد قرماط أمين. ومشار إليها أيضا في: RAHALI(H), op.cit, p20.

³ خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 248.

- إشارة الإنذار العائدة للهاتف اللاسلكي.
 - إشارة ترسل من الأجهزة اللاسلكية لتحديد موقع السفينة في الحالات الطارئة.
- ويحظر استخدام أي من الإشارات المذكورة آنفاً إلا لأغراض الدلالة على الخطر والحاجة إلى المساعدة والإنقاذ، كما يحظر استخدام الإشارات التي يمكن أن تلتبس بالإشارات السابقة.

II- وسائل النجاة

وهي تلك الوسائل التي تستعمل لمساعدة الأشخاص عند تعرضهم للخطر، وتصنف على النحو التالي:

- تلتزم كل سفينة بحمل وسيلة نجاة فردية لكل فرد من أفراد طاقمها، ولكل شخص على متنها (مع عدد احتياطي في سفن الركاب)، وهناك أنواع من هذه الوسائل كسترات النجاة Life jacket والأحزمة والصِّدَّارات، ومعظمها محشو بالفلين، إلا أنه منذ عام 1960 سمح باستعمال سترات النجاة القابلة للنفخ بالهواء.

- أطواق النجاة: وهي حلقات دائرية من قماش كتاني محشوة بالفلين أو بخشب خفيف، توضع في جوانب السفينة العليا، وترمى للمعرضين للغرق يتمسكون بها ريثما ينقذون، تجهز هذه الأطواق بعوامات إشارة تعطي أنواراً تضيء ذاتياً فور إلقاءها في الماء، ويحمل الطوق جهاز تأشير ينشر دخاناً بلون برتقالي فاتح نهاراً، ويضيء في الليل مدة ساعتين على الأقل.

- أطواق النجاة الصلبة: تصنع بأشكال مختلفة وتحتوي على خزانات طفو معدنية، ويشترط أن تكون قابلة للإسقاط في الماء من دون أن تصاب بعطب وألا يزيد وزنها على 181.5 كغ وأن تطفو طفواً جيداً ومتوازناً، وتكون محاطة بحزام حبل يمتسك به المعرضون للغرق.

- أطواف النجاة القابلة للنفخ: دخلت هذه الأطواف مجال الاستعمال في السفن البريطانية عام 1956، ثم سمحت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار باستعمالها عام 1960، وعم استعمالها في كل من سفن الركاب وسفن البضائع والقاطرات البحرية، وتصنع هذه الأطواف من أقمشة مطاطية قابلة للنفخ تلقائياً، وقد حلت محل الأطواف الصلبة في كثير من السفن.

- قوارب النجاة: وهي قوارب مكشوفة ذات جوانب متينة البناء تزود من الداخل بخزانات طفو، ويتمتع القارب بتوازن عال أثناء الإبحار، وبارتفاع طفو كاف عند تحميله بكامل حمولته من الأشخاص والمعدات، كما يكون جانباؤه مجهزين بحزام حبلتي للإمساك به من الماء، وتزود القوارب المعدة لأكثر من اثني عشر شخصا.¹

III- تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين

(أ)- الإنقاذ بواسطة الطائرات العمودية (الحوامات)

منذ الحرب الكورية (1950-1953) أثبتت الحوامة فعالية مهمة في عمليات الإنقاذ، لما تتمتع به من خصائص ومزايا لا تتوفر لأصناف الطيران الأخرى، فهي قادرة على التدخل السريع إلى جانب إمكانية التحليق مدة طويلة فوق الهدف، كما يمكنها الهبوط فوق سطح الماء إذا ما زودت بطوافات على شكل بالون، يوضع بدل الزحافة أو العجلة وبإمكانها أن تهبط على سطح السفن وخاصة الكبيرة منها، مثل ناقلات النفط، ولهذا الغاية يرسم مكان محدد على سطح السفينة دائرة في وسطها حرف H دلالة على أن في وسعها استقبال الحوامات عند اللزوم.²

¹ خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص 249.

² خالد جاسر غفري، نفس المرجع، ص 253.

وثمة أنواع من الحوامات مزودة بأجهزة تلفزيونية للعمل في حالات الرؤية السيئة، وأجهزة تعمل بالأشعة تحت الحمراء للعمل في الليل، وقد أصبحت الحوامة وسيلة إنقاذ أساسية يستعملها حراس السواحل في الدول البحرية.

(ب) - المساعدة والإنقاذ البحريين والاتصالات اللاسلكية

إن النظام الدولي للاستغاثة والسلامة في البحار الذي تعمل المنظمة البحرية الدولية IMO على إقامته، يستند في أساسه إلى تقنيات الاتصالات اللاسلكية المتطورة، والاتصالات عن طريق السواتل الصناعية بالتعاون مع الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية ITU، وقد مر هذا النظام بمرحل تاريخية فرضتها التجارب والتطورات التقنية.

أول حادث استعمل فيه البرق اللاسلكي لمساعدة الأرواح في البحار كان في مارس 1899، وفي سنة 1903 وبعد أول اتصال لاسلكي جرى عبر المحيط الأطلسي، عقد في برلين مؤتمر لإقامة تنظيم دولي للاتصالات اللاسلكية، وفي سنة 1909 اصطدمت السفينتان Republic و Volturno في عرض البحر قرب شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية، وتلقت محطة لاسلكية ساحلية نداء الاستغاثة، وبعد 30 دقيقة وصلت سفينة مزودة بجهاز راديو إلى موقع الحادث، وأمكنها إنقاذ 1700 شخص وتم تجنب كارثة حقيقية.¹

وفي سنة 1966 بدأت المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع الاتحاد الدولي للاتصالات اللاسلكية، تعمل على إقامة نظام اتصالات لاسلكية للملاحة البحرية بالاستعانة بالسواتل الصناعية، وقد تحققت فوائد كثيرة بواسطة هذه الاتصالات، وفي سنة 1976 عقدت اتفاقية دولية تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، غايتها إحداث منظمة دولية للاتصالات اللاسلكية البحرية عن طريق السواتل الصناعية، سميت "إنمارسات Inmarsat" ودخلت حيز التنفيذ سنة 1979، ويعمل هذا النظام على سواتل

¹ خالد جاسر غفري، المرجع السابق، ص254.

صنعية فوق المحيط الأطلسي والمحيط الهندي والمحيط الهادىء، تغطي من مواقعها الثلاثة الكرة الأرضية حتى خط العرض 75° شمالا ومثله جنوبا، وبقيت خارج مداها المناطق القطبية فقط حيث الملاحة قليلة الكثافة.

إن المزية الأساسية لهذا النظام في نظر المنظمة البحرية الدولية، هو تحسين الاتصالات بقصد السلامة البحرية، هذا وتعد المنظمة حاليا نظام جديد كليا للاستغاثة والسلامة يعتمد في معظمه على نظام إنمارسات، يرمز لهذا النظام المستقبلي باسم FSMDSM وهي الحروف الأولى من عبارة: 1. Futur système mondial de détresse et de sécurité en mer

(ج)- إمكانيات الجزائر في المساعدة والإنقاذ البحريين

رغم إنشاء الجزائر مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، من أجل مساعدة الأشخاص المعرضين للخطر في البحر منذ سنة 1995، إلا أن الجزائر كانت مسرحا لأسوأ الكوارث البحرية نظرا لضعف الموانئ الجزائرية في مجال عمليات البحث والإنقاذ، فقد كانت مأساة غرق سفينة بشار في شاطئ الصابلات قرب ميناء الجزائر في ليلة عيد الفطر يوم 13 نوفمبر سنة 2004، أسوأ كارثة بحرية في تاريخ الجزائر والتي راح ضحيتها 4 قتلى و13 من المفقودين، أثبتت تدني مستوى عمليات البحث والإنقاذ رغم أن السفينة كانت راسية وليست في حالة إبحار وبعدها ظل أفراد الطاقم يستنجدون بخلية الإنقاذ طيلة خمس ساعات، فصحيح سوء الأحوال الجوية في ذلك اليوم إلا أن فشل عمليات الإنقاذ لم يكن بسبب القوة القاهرة، مما يعد دليلا على افتقار الموانئ الجزائرية للإمكانيات اللازمة للتدخل من أجل إنقاذ السفن،² فالجزائر اضطرت لطلب المساعدة من إسبانيا التي أرسلت حواماة إنقاذ وصلت بعد فوات الأوان.

¹ خالد جاسر غفري، نفس المرجع، ص256.

² مقال منشور على الموقع: <http://www.djazair.com> بقلم سليمة تلمساني في جريدة الوطن.

ليست حادثة بشار وحدها فحسب، فبعد 10 سنوات من وقوعها جاءت حادثة غرق مركب قبالة ميناء الجزائر وعلى متنه ثلاثة بحارة، لقو حتفهم في شاطئ الصابلات أيضا في 9 ديسمبر 2014، وقبلها حادثة غرق باخرة الطوغو التجارية بميناء تنس حيث غرقت يوم 14 ديسمبر 2009، ورغم إطلاق السفينة نداء استغاثة للقوات البحرية من أجل الإسراع للتدخل لإنقاذ والبحث عن طاقم الباخرة، إلا العمليات كانت فاشلة وغرقت السفينة لأن إمكانيات النجدة في هذه الحالات غير متوفرة،¹ مما يؤكد أن إمكانيات البحث والإنقاذ في الجزائر مازالت دون المستوى المطلوب.

بينت حادثة بشار بشكل فاضح نقص التجربة المكتسبة في ميدان البحث والإنقاذ في البحر في الجزائر، وفضح أيضا سوء تعامل المسؤولين مع الحادث في التدخل من أجل البحث والإنقاذ ومن أجل تطوير عمليات البحث والإنقاذ البحريين، تقوم القوات البحرية الجزائرية سنويا بسلسلة من المناورات والتمارين الاستعراضية، من أجل تطوير عمليات المساعدة والإنقاذ في البحر، لتدريب وتمارين المركز الوطني لعمليات المراقبة والإنقاذ CNOSS على إدارة عمليات البحث والإنقاذ في البحر، وإتقان إجراءات الاتصال بين مختلف القطاعات المعنية بالبحث والإنقاذ في البحر، وكذا إثراء التجربة المكتسبة في مجالي المراقبة والإنقاذ في البحر، خاصة وأن الجزائر انضمت لمعاهدة هامبورغ لسنة 1982 فوضعت تحت مسؤوليتها منطقة شاسعة من الحوض الغربي للبحر المتوسط فيما يخص البحث والإنقاذ في البحر، وبمصادقة الجزائر على المعاهدة SOLAS لسنة 1974 فإنها مدعوة للالتزام بتعهداتها إزاء المجتمع الدولي.²

المطلب الثاني: جزاء الإخلال بالالتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ البحريين

في ضوء التفصيل الذي لاحظناه في المطلب الأول، إلى أن معظم التشريعات البحرية ألزمت الربان بتقديم المساعدة والإنقاذ في حالة التصادم البحري ومساعدة الأشخاص المعرضين للخطر في البحر،

¹ مقال منشور على الموقع: <http://www.al-fadjr.com> بقلم خيرة طيب عتو في جريدة الفجر.

² <http://fibladi.dz>

وعليه فإن عزوفه عن الوفاء بهذا الالتزام يعتبر جريمة جنائية في نظر هذه التشريعات يعاقب القانون عليها (الفرع الأول)، ليس هذا فحسب بل إن كل شخص أصابه ضرر نتيجة لإحجام الربان عن تقديم المساعدة له الحق في رفع دعوى للتعويض عن الأضرار التي لحقت به (الفرع الثاني).

الفرع الأول: قيام المسؤولية الجنائية للربان نتيجة امتناعه عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين

سبق التوصل إلى أن الربان يسأل شخصيا مسؤولية جنائية متى كان في استطاعته تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين دون أن يلحقه ضرر من جراء ذلك وامتنع عنها (أولا)، مما يشكل جريمة معاقب عليها بعقوبات يفرضها القانون (ثانيا).

أولا: المقصود بجريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين

من أجل بيان المقصود بجريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين، لا بد من التعريف بالجريمة، وتوضيح الشروط والأركان الواجب توافرها لقيامها.

I- تعريف جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين

الامتناع لغة هو كف الشخص عن الشيء والإحجام عنه، أما في الاصطلاح فهو امتناع الشخص عن إتيان فعل إيجابي معين كان الشارع ينتظره منه، بشرط وجود التزام قانوني يوجب بهذا الفعل وأن يكون في استطاعة الممتنع عنه إتيانه.¹

الملاحظ أن جريمة الامتناع هي إتيان الممتنع لسلوك سلمي بعدم القيام بالفعل، أي إحجامه عن اتخاذ سلوك إيجابي معين كان من المفروض أن يتخذه، وعليه فالممتنع عن تقديم المساعدة قد اتخذ سلوك سلمي إجرامي تضمن إحجام إرادته عن القيام بواجب تقديم المساعدة والإنقاذ في ظروف معينة، وكان

¹ محمود نجيب: جرائم الامتناع والمسؤولية الجنائية عن الامتناع، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1996، ص7.

بمقدوره الحلول دون حصول الهلاك، والجريمة تقع من دون اشتراط أي أثر مادي أو نتيجة معينة، فبمجرد امتناعه تقع الجريمة تامة.¹

مما تقدم يمكن استنتاج أهم الشروط للقول بمسؤولية الربان الجنائية ينبغي توافرها لقيام الجريمة، ومن تم معاقبة الربان تتمثل في:

- أن يكون هناك خطر تتعرض له السفينة المغاثة وما عليها من أشخاص، مما يستدعي التدخل لتقديم المساعدة والإنقاذ البحري، والخطر كما سبق وتطرقتنا هو شرط أساسي في نظام المساعدة البحرية.
- أن يكون بإمكان الربان تقديم المساعدة البحرية، دون أن يعرض سفينته وما عليها من أشخاص لخطر جدي فلا تكليف بمستحيل، لهذا فالجريمة لا تقوم إلا إذا كان الربان قادرا على تقديمها.
- أن يمتنع الربان عن تقديم المساعدة بنفسه أو بعد تلقيه لنداء الاستغاثة، أي أن نيته تتجه مباشرة لعدم تقديم المساعدة والنجدة .

وجريمة الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية والإنقاذ لا تتحقق إلا بتوافر هذه الشروط، والربان لكي يكون مسؤولا لا بد من أن يكون امتناعه اختياريا لا إجباريا وعلمه بوجود الخطر، رغم ذلك يمتنع عن تقديم يد العون والنجدة للسفينة المغاثة وما عليها من أشخاص،² أما إنقاذ الأموال في غير حالة التصادم البحري فإن امتناع الربان عن إنقاذها لا يعد جريمة ولا يعرضه للمسؤولية، وإن كان تصرفه يتعارض مع الواجب الأدبي والأخلاقي.

II - أركان جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين

¹ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 109.

² محمود نجيب، المرجع السابق، ص 64.

أجمع الفقهاء على أن الأركان العامة للجريمة لا تخرج عن ركنين اثنين هما: الركن المادي والركن المعنوي، وجريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين كأبي جريمة أخرى تقوم على هذين الركنين.

(أ) - الركن المادي

الركن المادي في جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين يتمثل في عنصر الامتناع أو الإحجام عن تقديم المساعدة وهو السلوك الإجرامي، والنتيجة التي تترتب على هذا السلوك، والعلاقة السببية بين السلوك الإجرامي والنتيجة.

1- السلوك الإجرامي (الامتناع)

عنصر الامتناع هو المكون الرئيسي وجوهر الركن المادي في جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين، في ظل وجود التزام قانوني يفرض عليه القيام بالمساعدة والإنقاذ، والذي يتجسد في صورة الموقف السلبي الذي يتخذه ربان السفينة ويتحقق بالامتناع عن تقديم المعونة التي يأمره القانون بتقديمها.¹

وعليه لا بد من وجود سلوك سلبي إجرامي شأنها شأن الجرائم المرتكبة بالسلوك الإيجابي، ولا يمكن الحديث عن جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين، ما لم يصدر عن الربان هذا السلوك الإجرامي الذي يحدد القانون صراحة في النص الذي ينشئ الجريمة.

2- نتيجة إثبات السلوك الإجرامي

النتيجة في جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ تتمثل في الأثر الذي يترتب عن السلوك الإجرامي، أي الأضرار التي تلحق بالسفينة المعرضة للخطر وما عليها من أشخاص وأموال، هذه النتيجة

¹ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 111.

قد تتخلف في بعض الحالات فليس بالضرورة أن يترتب عن إتيان فعل الامتناع نتيجة ضارة، رغم أنها عنصر مهم لا يمكن الاستغناء عنه في الركن المادي، إذ تقوم الجريمة حتى في حالة عدم وجود نتيجة جرمية، لأن العبرة بامتناع الربان عن تقديم المساعدة والإنقاذ التي أوجب القانون القيام بها، والجريمة معاقب عليها بمجرد مخالفة النص القانوني،¹ كما أن امتناع الربان عن تقديم المساعدة البحرية للأشخاص المهددين بالخطر، ويتم مساعدتهم من قبل سفينة أخرى لا ينفي عن الربان جرمته كون النتيجة الضارة لم تتحقق، بل يبقى الربان مسؤولاً جنائياً ويعاقب بالعقوبة المقررة لذلك.

وعليه يمكن القول بأن نتيجة الركن المادي تتحقق بمجرد الامتناع، طالما أن السلوك الإجرامي يعتدي على ما يلزمه القانون، ولا مجال للتطرق لعلاقة السببية بين فعل الامتناع والضرر الذي حصل للسفينة من جراء الامتناع والمتمثل في الغرق أو الهلاك، طالما لا يشترط حصول النتيجة كون جريمة الربان هنا من جرائم الامتناع المجرد.

(ب) - الركن المعنوي

يتمثل الركن المعنوي في القصد الجنائي أو العمد، أي إرادة ارتكاب الفعل أو عدم ارتكابه علماً بنتيجته الجرمية، وتبعاً لذلك فإن تقديم المساعدة والإنقاذ من الجرائم العمدية التي تتطلب ثبوت القصد الجنائي لدى الربان، فهو على علم بواجبه القانوني الذي يفرض عليه القيام بالمساعدة والإنقاذ وعلى علم بما يخلفه امتناعه من أضرار، ومع ذلك تتجه إرادته إلى الاعتداء على هذا الالتزام، وبانتفاء العلم ينتفي القصد وتنتفي بذلك الجريمة.

ثانياً: العقوبات المقررة لجريمة امتناع الربان عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين

بعد توافر أركان وشروط جريمة امتناع الربان عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين في الحالات التي حددها القانون، يصبح الربان مسؤولاً مسؤولية جنائية مما يعرضه للعقوبات التي يفرضها القانون على

¹ نهي خالد عيسى المعموري، نفس المرجع، ص112.

هذه الجريمة، لهذا نص قانون العقوبات على عقوبة الممتنع عن تقديم المساعدة والقانون البحري على عقوبة الربان المخل بالتزام تقديم المساعدة البحرية والإنقاذ، لأن اتفاقية 1910 Bruxelles و 1989 Londres، لم يرد فيهما أي نص لعقاب الربان الذي أخل بتنفيذ الالتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ، بل تركنا مسألة تحديد العقاب للقوانين الوطنية، بحيث فرضت على الدول الأعضاء أن تقرر في تشريعاتها عقوبات جنائية على تخلف الربان عن التزامه بتقديم المساعدة والإنقاذ.¹

I- العقوبة المقررة للربان في حالة التصادم البحري

فرض المشرع الجزائري بنص صريح العقاب على ربان السفينة في حالة التصادم البحري، وامتنع عن تقديم العون والمساعدة للسفينة الأخرى، في م 484 ق بح ج بحيث نصت الفقرة الأولى على: "يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، على كل ربان تسببت سفينته في حادث اصطدام وكان بمقدوره إنقاذ السفينة وأفراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للخطر، ولم يستعمل الوسائل التي يجوزته لإنقاذ الطاقم وركاب السفينة المصدومة".

كما نصت الفقرة الثانية على توقيع نفس العقوبة في حالة تقصير الربان عمدا في أداء واجبه بتقديم المساعدة والإنقاذ للسفينة المصدومة وكان باستطاعته ذلك، وقبل أن يتأكد من أن مواصلة الإسعاف لن تجدي نفعا للسفينة وطاقمها وركابها، أو من دون استئذان مسير عمليات البحث والإنقاذ،² وتشدد العقوبة بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة إذا أدى إخلاله بواجباته السابق ذكرها، إلى هلاك شخص أو عدة أشخاص.³

كما فرضت المادة عقوبة على الربان الذي لم يقوم باطلاع ربان السفينة المصدومة على إسم سفينته وميناء الإرساء والانطلاق والمكان الذي يتوجه إليه الذي ألزمت به م 2/285 ق بح ج، تتمثل في:

¹ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، 116، 117.

² م 2/484 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ م 3/484 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

يعاقب بالحبس من 6 أيام إلى 3 أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى العقوبات، كل ربان سفينة مصدومة كان باستطاعته دون تعريض سفينته أو أعضاء طاقمه أو المسافرين للخطر، أن يطلع ربان السفينة الأخرى على أسماء سفينته وميناء الإرساء والانطلاق والاتجاه ولم يفعل".

II – العقوبة المقررة في حالة الامتناع عن مساعدة الأشخاص

نود أن نبين في هذه الحالة أن قانون العقوبات قد أشار إلى جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة للأشخاص، لهذا يمكن تطبيق هذه العقوبة على جريمة امتناع الربان عن تقديم المساعدة للأشخاص المعرضين للخطر في البحر، وهذا ما نجده في م 2/182 ق ع ج¹ والتي نصت على أنه: " يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 500 دج إلى 15.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبات، ... كل من امتنع عن تقديم المساعدة إلى شخص في حالة خطر كان بإمكانه تقديمها إليه بعمل مباشر منه أو بطلب الإغاثة له وذلك دون أن تكون هناك خطورة عليه أو على الغير".

يتضح لنا أن المادة يمكن تطبيقها على الربان الذي يمتنع عن تقديم المساعدة لمن يحتاجها من الأشخاص المهتدين بالخطر في البحر، بالرغم من قدرته على فعل ذلك لأن قانون العقوبات قد جرم الامتناع عن تقديم المساعدة لأي شخص يتعرض للخطر بصورة مطلقة، لهذا يمكن تطبيقها في حالات البر أو البحر.

وقد ساير القانون البحري قانون العقوبات، فقد نصت م 1/485 ق بح ج على: " يعاقب بالحبس من 2 سنتين إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج أو

¹ الأمر رقم 156/66 المؤرخ في 1966/06/08 والمتضمن قانون العقوبات الجزائري، المعدل والمتمم.

بإحدى هاتين العقوبتين، كل ربان باستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر، دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين إلى الخطر ولم يفعل".¹

وتشدد العقوبة بالسجن من 5 سنوات إلى 10 سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج، إذا توفي هذا الشخص أو المعثور عليه في حالة خطر.²

وعليه، فإن الربان يتعرض للعقاب المنصوص عليه بالمادتين السابقتين في حالة إذا لم يبذل ما باستطاعته من جهد من أجل مساعدة الأشخاص المعرضين لخطر الموت في البحر، إذا كان ذلك لا يعرضه وطاقمه للخطر في حادث لا دخل لإرادته فيه، فمن المفروض أن يعاقب عن حادث تسبب فيه بخطئه كحالة التصادم البحري ونشأ عنه الخطر ثم امتنع بإرادته عن تقديم المساعدة، كما أن تعرض الربان للعقاب يكون شخصياً بوصفه رباناً لا تابعاً للمجهز،³ فيسأل بصورة شخصية عن جرمته طبقاً لمبدأ شخصية العقوبة والجريمة الواردة في قانون العقوبات، لأن الربان هو صاحب القرار الأول والأخير خلال الرحلة البحرية،⁴ بناء على نص م 2/334 ق بح ج التي تنص على: "إن مالك السفينة ليس مسؤولاً بسبب المخالفات الماسة بالنص السابق"،⁵ والربان عندما يصدر أمراً بعدم المساعدة والإنقاذ فإن ما على الطاقم سوى الامتثال لأوامره، وعليه هو من توافرت في سلوكه أركان الجريمة وبالتالي هو المسؤول أمام القضاء.

لكن، إذا ما كانت الأوامر والتعليمات قد صدرت من المجهز، ففي هذه الحالة يسأل المجهز جنائياً مع الربان باعتباره شريكاً ومساهماً في الجريمة، والعقوبة لا تصدر إلا في حق من ارتكب الجريمة أو ساهم

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 2/485 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 525.

⁴ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 330.

⁵ وتقابلها م 2/11 من اتفاقية 1910 Bruxelles التي تنص على: "مالك السفينة غير مسؤول بسبب مخالفة الربان لأحكام المساعدة والإنقاذ البحري".

فيها، وقد تناولت م 42 ق ع ج الشريك على أنه: " يعتبر شريكا في الجريمة من لم يشترك اشتراكا مباشرا ولكنه ساعد بكل الطرق أو عاون الفاعل أو الفاعلين... " ومساعدة أو معاونة المجهز للربان في جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين، تتمثل في التعليمات التي يلزم الربان فيها بعدم تقديم المساعدة وأن لا يستجيب لأي طلب من أجل النجدة، مع أن هذه التعليمات الصادرة للربان لا تعفيه من المسؤولية بل يسأل جنائيا كشريك إلى جانب المجهز.

وعلى خلاف عقوبة الامتناع عن مساعدة الأشخاص وإنقاذ الأموال، لم ينص المشرع الجزائري على أية عقوبة جزائية عن عدم الالتزام بإنقاذ الحطام ولا على الالتزام بتقديم تصريح لدى السلطات المعنية.

الفرع الثاني: تقرير المسؤولية المدنية للربان تبعا لقيام المسؤولية الجنائية

يسأل الربان إلى جانب مسؤوليته الجنائية مسؤولية مدنية تقرر تبعا لذلك، تجاه الأشخاص الذين امتنع عن مساعدتهم، فيلتزم بتعويض الأضرار المادية والأدبية التي لحقت بهم، وهي مسؤولية تقصيرية قوامها الفعل الضار المتمثل في خطأ الربان التقصيري (أولا)، مما يسمح للأشخاص المتضررين رفع دعوى للمطالبة بالتعويض (ثانيا)، كما يكون الربان مسؤولا عن إهماله الذي يحدث به الضرر للغير (ثالثا)، إلا أنه قد يعفى من هذه المسؤولية في حالات معينة (رابعا).

أولا: أركان المسؤولية المدنية للربان

تثور المسؤولية المدنية للربان عن جريمة امتناعه لتقديم المساعدة والإنقاذ، متى تكاملت الأركان العامة للمسؤولية التقصيرية والواردة في القانون المدني، وهي تتمثل في: الخطأ التقصيري، الضرر، علاقة

السببية.¹**I- تحديد الخطأ التقصيري (الفعل الضار) في جريمة امتناع الربان عن تقديم المساعدة والإنقاذ**

الخطأ التقصيري هو الإخلال بالتزام مصدره القانون مع الإدراك بأنه مضر للغير،² والمشرع الجزائري يجعل من الخطأ الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية بصفة عامة دون أن يحدد ماهية هذا الخطأ، واقتصر على ذكره فقط في نص م 124 ق م ج: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه..."، وكذا نص المادة 1/125 ق م ج: "لا يسأل المتسبب في الضرر الذي يحدثه بفعله أو امتناعه أو بإهمال منه أو عدم حيطة إلا إذا كان مميزا".

¹ ينظر الفقه إلى مسؤولية الممتنع عن المساعدة والإنقاذ بأنها تبنى على أحد أساسين: إما على اعتبار التعسف في استعمال الحق بالامتناع، أو على خطأ الامتناع عن المساعدة والإنقاذ، فيذهب بعض الفقهاء في مصر وفرنسا إلى إقامة مسؤولية الممتنع عن المساعدة والإنقاذ فالشخص الذي يشهد حادثا يكاد يلم بصاحبه ويمتنع يكون متعسفا في استعمال حقه بالامتناع وأول من اعتبر الامتناع حقا للشخص هو الفقيه **Saffatier**، فيما ذهب جانب من هذا الرأي إلى اعتبار الامتناع حرية وليس حق، وإن كان الأصل أن المحل الذي تنطبق عليه هذه النظرية، هي الحقوق الشخصية والعينية وليست من بينها الحريات ومنها الامتناع، وقد انتقد هذا الاتجاه على أساس افتقاره للسند القانوني من حيث تطبيق نظرية التعسف.

=فتم البحث عن الخطأ بالامتناع كأساس لمسؤولية الممتنع عن المساعدة والإنقاذ في القانون، وقد تم تعريف الخطأ بالامتناع عن الإنقاذ بأنه فعود عن تقديم يد العون لشخص آخر تتعرض حياته أو ماله للخطر مع العلم المنقذ بهذا الخطر وقدرته على التدخل والإنقاذ، مما يلاحظ أنه عرف الامتناع بمعزل عن أي إلزام يدعوا عند الإخلال به إلى اعتباره خطأ، ولكن القول بخطأ الامتناع كأساس لمسؤولية الممتنع يجب تعيين سنده القانوني، ونجد هذا الأساس عند نص م 124 ق م ج ويرى الشراح أن الخطأ بالامتناع وهو خطأ سلمي من ضمن نص م 124 والتي لو أراد المشرع قصر المسؤولية على الخطأ الإيجابي لما نص على أن كل فعل أيا كان يسبب ضررا للغير، إضافة إلى انعدام نص الذي يمنع إقامة المسؤولية المدنية على خطأ الامتناع عن الإنقاذ، لهذا فنص م 124 هي الأساس القانوني الملائم لمسؤولية الممتنع عن المساعدة والإنقاذ.

صهيب عامر سالم، المرجع السابق، ص 115-126.

² خليل أحمد حسن قداد، المرجع السابق، ص 242.

ومن هنا يتضح أن الخطأ في المسؤولية التقصيرية يقوم على عنصرين: أولهما مادي وهو التعدي أو الانحراف، والثاني معنوي نفسي وهو الإدراك والتمييز، والخطأ التقصيري في المسؤولية التقصيرية الناشئة عن جريمة الربان لا تخرج عن هذين العنصرين.

(أ) - العنصر المادي (تعدي وانحراف الربان)

التعدي هو قيام شخص بفعل يحضره القانون،¹ وتعدي الربان في جريمة الامتناع يتمثل في إخلاله بالتزامه القانوني بالمساعدة والإقذاذ، بامتناعه عن تقديم المساعدة والإقذاذ البحريين فيكون بذلك قد انحرف عن سلوكه المعتاد ويعتبر متعدياً ومرتكباً لخطأ وبالتالي تترتب المسؤولية التقصيرية، لكن السؤال المطروح في تعدي الربان، هو متى يعتبر الخطأ الذي صدر منه تعدياً على الالتزام بالمساعدة والإقذاذ؟ أو ما هو المعيار الذي من خلاله نقيس أعمال الربان الذي يقوم بها، إذا كانت تمثل إخلالاً بالتزام قانوني أم لا؟

إذا نظرنا إلى الربان من الناحية الشخصية بصفته من صدر منه التعدي، فيجب لاعتبار سلوكه خطأً الأخذ في اعتبارنا الظروف الخارجية المحيطة بالربان وظروف الزمان والمكان التي دفعت بالربان إلى التعدي وارتكاب الخطأ، فلا يكون متعدياً في حالة القوة القاهرة وأحس أنه من غير المجدي تقديم المساعدة والإقذاذ، أو كان ذلك يعرضه وسفينته للخطر، أما إذا نظرنا من الناحية الموضوعية فإننا ننظر إلى سلوك الرجل العادي في مثل هذه الحالات واستبعاد الظروف السابقة، فإذا كان الرجل العادي يستطيع أن يقوم به في نفس الظروف التي كان فيها الشخص المسؤول فإنه يعتبر متعدياً، وعليه نلاحظ أن المعيار الموضوعي هو الأقرب لقياس تعدي الربان، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في الكثير من أحكامه، فيقاس به الخطأ العقدي في الالتزام ببذل عناية في م 2/172 ق م ج، ويفرضه المشرع على المستأجر في م 495 ق م ج، والمستعير في م 544 ق م ج.²

¹ عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 645.

² بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 67.

ويقع عبء إثبات تعدي الربان على الشخص المضروب، وأن يقيم الدليل على توافر أركان مسؤولية الربان ومن بينها ركن الخطأ، وذلك بإثبات أن الربان المعتدي قد انحرف عن سلوك الرجل العادي بكافة طرق الإثبات، بما فيها البيئة والقرائن.

(ب) - العنصر المعنوي (إدراك الربان للتعدي)

لكي يعد الربان مرتكباً لخطأ تقصيري عند امتناعه عن تقديم المساعدة والإنقاذ، يجب أن يكون مدركاً لما قام به من تعدي، فالربان الذي لا يدرك ما قام به من أعمال كأن يكون تحت تأثير مخدر أو مسكر، لا يجوز مساءلته مدنياً،¹ وتوافر هذان العنصران يتوافر الخطأ التقصيري للربان، ومن تم مساءلته مدنياً.

II - الضرر

لا يكفي لقيام المسؤولية التقصيرية للربان أن يقع منه الخطأ بل يجب أن يترتب عنه ضرر، والضرر في جريمة إخلال الربان بالتزامه بتقديم المساعدة والإنقاذ، هو ذلك الأذى الذي لحق الأشخاص نتيجة لتخلفه بمساعدتهم، فإذا انتفى الضرر انتفى التعويض وانتفت مسؤولية الربان، وهو ما أكدته م 124 ق م ج، و نص م 608 ق بح ج: " يتعين على الربان ممارسة نشاطاته المهنية بعناية الربان النزيه، ويكون مسؤولاً عن كل خطأ من خلال ممارسته لمهامه".²

والضرر الذي يلحق بالأشخاص الذين لم تتم مساعدتهم، قد يكون ضرراً مادياً فيتمثل في الخسارة المالية التي تترتب على المساس بحقه، أي كل ضرر يصيبه في جسمه أو ماله، وقد يكون معنوياً يشمل ما يمر به الشخص من حالة نفسية وما يتصل بشخصيته وحقوقه العائلية والإحساس بالحزن والحرمان نتيجة عدم تقديم المساعدة لهم، وهو ما نصت عليه م 182 مكرر ق م ج.

¹ نحي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 125.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

III- علاقة السببية

لكي تتقرر مسؤولية الربان الممتنع عن تقديم المساعدة والإنقاذ، لا بد من رابطة سببية فلا قيمة لاعتبار الامتناع سببا للمسؤولية مادام أنه لا يصلح أن يكون سببا للضرر، بمعنى وجوب وجود علاقة مباشرة بين الخطأ الذي ارتكبه الربان، وبين الضرر الذي وقع بالشخص، بمعنى أن يكون الضرر نتيجة مباشرة لامتناع الربان عن تقديم المساعدة، وقد عبر المشرع الجزائري عن علاقة السببية في م 124 ق م ج في عبارة "ويسبب ضررا" لذا حتى يستحق الشخص المتضرر التعويض، يجب أن يثبت وجود علاقة سببية بين خطأ الربان والضرر الحاصل له، وعلى الربان إذا ما أراد أن ينفي علاقة السببية أن يثبت السبب الأجنبي أي السبب الذي لا يد فيه¹.

هذا ويعتبر مالك السفينة ومجهزها مسؤولا إلى جانب الربان مدنيا، لأن المخالفة التي وقعت من الربان بسبب تأديته لوظيفته، والأصل أن المجهز مسؤول مدنيا عن أفعال الربان والبحارة وهذا ما تنص عليه م 577 ق بح ج بحيث يكون المجهز مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلائه ماعدا حالات تحديد المسؤولية الواردة في المواد من 93 إلى 115، ومع ذلك هناك فغن بعض الدول العربية تعفي المجهز من

¹ في هذا الصدد ظهرت مشكلة سببية الامتناع عن المساعدة والإنقاذ، تضمنت فريقين أحدهما لخصوم سببية الامتناع بحيث ينفي هذا الفريق على الإطلاق أن يكون الامتناع سببا للضرر فمن يشاهد السفينة تغرق ولا يقدم على إنقاذها لا يعد ممتنعا وإن كان مخطئا وبين الضرر علاقة سببية لأن الضرر يكون قد وقع لسبب ما والامتناع هنا لا يعدو أن يكون سببا من أسباب وقوع الحادث، وقد قوبل هذا الاتجاه بالرفض فهو يستند على أسس خاطئة وحجته ضعيفة فسببية الامتناع تشترك في إحداث الضرر وأن نفي العلاقة بين الضرر والامتناع ينطوي على مخالفة أخلاقية تجعل من الممتنع بصفة عامة متنكرا لما يتعرض له أفراد مجتمعه من خطر.

ويذهب رأي آخر ذهب إليه جانب من الفقه الفرنسي في أن الامتناع لا يصلح أن يكون سببا للضرر ولا تقوم عنه المسؤولية المدنية، لافتقارها لأحد أركانها، وهو أيضا اتجاه منتقد لأنه يقوم على أساس اللبس بين الامتناع عن الإنقاذ الذي يمثل بالإخلال بالالتزام بالإنقاذ، وبين سببية الامتناع إذ أن هذه السببية ليست من ابتداء المشرع بدليل أنه قد يكون هنالك خطأ بالامتناع عن الإنقاذ دون أن تكون هناك رابطة سببية، كمن يمتنع عن المساعدة والإنقاذ نظرا لعدم معرفته بذلك فيتعرض الطرف الآخر للضرر كأثر لهذا الامتناع غير خاطئ، وإن كانت هذه الحالة مستبعدة في حالات المساعدة والإنقاذ البحريين فلا يتصور عدم معرفة الربان بكيفيات المساعدة والإنقاذ في البحر.

أما الفريق الآخر لأنصار هذه السببية الذي يتجه بأن الضرر عادة ما يكون له أسباب عديدة، فضرر الغرق ما كان ليحصل لولا فعل الذي يمتنع عن تقديم المساعدة، فللضرر عدد من الأسباب المفضية إلى الضرر وسببته ويقع على عاتق المتضرر إثبات تلك السببية، وهو رأي تبناه كل من الفقه الفرنسي والمصري والعديد من الفقهاء، فللامتناع قوة سببية للضرر.

صهيب عامر سالم، المرجع السابق، ص 133-137.

المسؤولية عن مخالفة الربان لواجب مساعدة الأشخاص صراحة، وهذا ما نصت عليه م 242 من القانون البحري الكويتي وم 206 من القانون البحري القطري.

ثانياً: رفع دعوى مسؤولية من أجل التعويض

بتوافر أركان المسؤولية التقصيرية الثلاث وفقاً لما سبق، تتحقق مسؤولية الربان المدنية تجاه الأشخاص الذين امتنع عن تقديم المساعدة لهم، ويكون ملزماً بتعويض الأضرار المادية والمعنوية التي أصابتهم من جراء امتناعه، وللمطالبة بهذا الجزاء يجب سلوك دعوى المسؤولية التي يرفعها المتضرر لحمل الربان على الاعتراف بالتعويضات، طبقاً للقواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ويجب أن يكون التعويض متناسباً مع الضرر فلا يجاوزه ولا يقل عنه، حيث نصت م 131 ق م ج: "يقدر القاضي مدى التعويض عن الضرر الذي لحق المصاب طبقاً لأحكام المادتين 182 و 182 مكرر مع مراعاة الظروف الملائمة، فإن لم يتيسر له وقت الحكم أن يقدر مدى التعويض بصفة نهائية فله أن يحتفظ للمضروور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بالنظر من جديد في التقدير"، ويقوم القاضي بتعيين طريقة التعويض تبعاً للظروف.¹

والسؤال الذي يثار هنا، هل المجهز يكون ملزماً بالتعويض إلى جانب الربان لامتناعه عن تقديم المساعدة والإنقاذ؟

أشارت النصوص القانونية لذلك بصورة صريحة، مجهز السفينة مسؤول مدنياً مع الربان عند مخالفته للالتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ، وهو ما نصت عليه م 577 ق بح ج: "يكون المجهز مسؤولاً عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر..."²، بالإضافة لنص م 94 ق بح ج التي نصت صراحة على

¹ م 132 ق م ج.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

أن الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ، لا يحتج بها لتحديد مسؤولية مالك السفينة، وتتحقق مسؤوليته عن أعمال تابعيه وتمتد على جميع أمواله.¹

ثالثاً: المسؤولية عن الإهمال في تنفيذ الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين

ظهرت عدة اتجاهات فقهية وقضائية تحورت كلها حول إهمال المساعد أو المنقذ وأثره في قيام مسؤوليته المدنية، فذهب البعض إلى أن الإهمال الذي يرافق عمل المساعدة والإنقاذ تتحقق فيه مسؤولية المنقذ ولكن يجوز للقاضي أن يخفف التعويض المترتب عن هذا الإهمال كلما كانت الظروف تبرر ذلك، ويؤسس هذا الاتجاه على أساس أن عمله فضالة وقد سبق لنا نقد هذا الوصف.²

ويرى اتجاه آخر أن لا وجود للمسؤولية المدنية عن إهمال الربان أثناء القيام بعمليات المساعدة والإنقاذ، ويبرر هذا الاتجاه مذهبه بتشجيع الربان المساعد والمنقذ على الإقدام على محاولة مساعدة وإنقاذ الغير لو علم أنه غير مسؤول فيما لو أخطأ، لأنه وفقاً لمسلك الشخص المعتاد فإن الشخص قد يمتنع إذا علم أن مسؤوليته تنهض نتيجة إهماله.

ويذهب رأي آخر إلى عدم إقامة المسؤولية المدنية للمساعد إلا إذا كان إهماله جسيماً، فالربان الملزم بمساعدة وإنقاذ السفينة ويصدر عنه خطأ أو إهمال بسبب ذلك، من غير المنطقي أن يجد نفسه مسؤولاً عن أي إهمال نتج عن سبب خارج إرادته وأملته صعوبة الظروف، ويبرر هذا الرأي اشتراط الخطأ الجسيم صعوبات عمليات المساعدة والإنقاذ بحيث يتعذر عليه في الكثير من الحالات إنقاذ السفينة دون خطأ يرافق هذا العمل، كما أن لاشتراط الخطأ الجسيم يسهل عمل المساعد والمنقذ فلا يمكن تقييده

¹ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، 133.

² صهيبي عامر سالم، المرجع السابق، ص 86.

خشية المسؤولية التي قد تتحقق في مواجهته ولو بالخطأ اليسير في الوقت الذي يعد امتناعه خشية المسؤولية المدنية، تعريضه إلى نوع آخر وهو المسؤولية الجنائية عن امتناعه عن المساعدة والإنقاذ.¹

ولا يوجد أي نص في القانون البحري الجزائري يفيد قيام مسؤولية الربان المدنية نتيجة إهماله في تنفيذ التزامه بالمساعدة والإنقاذ البحريين، ما عدا النص على إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه وإهماله في عقد النقل والمتسبب لأضرار جسمية أو الوفاة للراكب، إذا كان الضرر من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث، وذلك في نص م 843 ق بح ج مما يعني أنه يمكن عدم قيام مسؤولية الربان إذا ما أهمل تنفيذ التزامه بالمساعدة والإنقاذ إن كان نتيجة الحوادث السابقة.

رابعاً: حالات إعفاء الربان من المسؤولية المدنية

من خلال ماسبق، نستنتج أن الربان يتعرض للمسؤولية المدنية وهي مسؤولية تقصيرية، إذا امتنع عن تقديم المساعدة والإنقاذ بصورة شخصية أو بعد تلقيه نداء الاستغاثة وفقاً لما هو محدد في القانون، إلا أنه قد يعفى من هذه المسؤولية في حالات معينة هي:

- إذا كان امتناعه من أجل تفادي الخطر الجدي الذي قد يتعرض له سفينته وطاقمها والأشخاص المتواجدين عليها إذا قام بالمساعدة، وهو ما نصت عليه صراحة م 285 ق بح ج: "...من دون خطر جدي يقع لسفينته وطاقمها وللمسافرين عليها"، و م 334 ق بح ج: "...بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي".²

¹ صهيب عامر سالم، نفس المرجع، ص 87.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

- إذا عجز عن تقديم المساعدة وكانت هناك استحالة مادية وظروف قاهرة منعه من تنفيذ التزامه بالمساعدة والإنقاذ، وقد عبر عنها المشرع الجزائري في م 285 ق بح ج: "...بمقدار ما يستطيع القيام به..."، لأن المساعدة البحرية لا تكون ملزمة إلا إذا كان في الاستطاعة تقديمها.

- انعدام العلاقة السببية بين الخطأ الذي ارتكبه الربان، وبين الضرر الذي وقع بالشخص، بمعنى أن لا يكون الضرر نتيجة مباشرة لامتناع الربان عن تقديم المساعدة له.

الفصل الثاني: مكافأة الإنقاذ البحري La Rémunération de sauvetage

سبق التوصل في الفصل الأول، إلى أن الربان يتعرض للعقاب في حالة امتناعه عن تقديم عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين للأشخاص والأموال المعرضة لخطر الهلاك في البحر، وكونه يتعرض للعقاب فإن الأمر لا يمنع من الحصول على ثواب والذي يتمثل في حصوله على مكافأة مالية، بشرط أن تأتي الخدمات التي قدمها لإنقاذ الأموال بنتيجة مفيدة، وذلك لحث المنقذين على تقديم الإنقاذ كلما كان ذلك ممكنا.

لهذا، تقضي القواعد العامة في القانون البحري، بأن المنقذ الذي يقوم بعمليات إنقاذ الأموال المهددة بالخطر في البحر، تدفع له مكافأة إنقاذ تكون بمثابة تعويض لكل الخسائر والجهود التي تحملها أثناء عملية الإنقاذ، إلا أنه ليس في كل الحالات تخول له الحصول على المكافأة، بل إن ذلك يتطلب ضرورة توفر بعض الشروط والحالات الخاصة لاستحقاقها.

بعد ذلك، تثار لدينا مسألة كيفية تحديد مقدار هذه المكافأة خاصة وأن الإنقاذ يتم بين السفن البحرية، فتقوم بالتنقل من مكان لآخر باعتبارها مال منقول مما يضعف من ضمانات الوفاء بالمكافأة، وعلى ذلك فإننا نبحث مكافأة الإنقاذ من حيث شروطها وحالات استحقاقها من جهة، ومن حيث تقديرها وتحديدتها ومن تم ضمانات الوفاء بها من جهة أخرى (المبحث الأول)، كما نبحث في المنازعات المتعلقة بالوفاء بمكافأة الإنقاذ (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم مكافأة الإنقاذ البحري

أهم ما يميز القيام بخدمات الإنقاذ البحري للأموال المعرضة للخطر في البحر، أنها لا تتم بصورة مجانية بل تعطي الحق في الحصول على مكافأة لصالح السفينة التي قامت بالإنقاذ، ولا بد من توافر شروط معينة حتى يحق له الحصول عليها، بيد أن ليس كل خدمة إنقاذ تخول لمقدمها حق استحقاق المكافأة، فهناك بعض الحالات لا تستحق فيها بالرغم من توافر شروطها (المطلب الأول)، ويتم حسابها بموجب عقد يبرم بين أطراف العملية، أو يتولى القاضي تحديدها في حالة عدم الاتفاق (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف مكافأة الإنقاذ البحري وحالات استحقاقها

تمنح مكافأة الإنقاذ البحري للربان الذي يقوم بخدمات وأعمال الإنقاذ لكل من يحتاجها في البحر، وهي الهدف الذي يسعى إليه كل مقدم إنقاذ، ولكن تقديمها لا يكفي لاستحقاق المكافأة وإنما بعد توافر شروط (الفرع الأول)، وحالات معينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف مكافأة الإنقاذ البحري وشروطها

تعتبر مكافأة الإنقاذ من عوامل تشجيع الربان على تقديم خدمات الإنقاذ، فهي ذلك المقابل الذي يحصل عليه المنقذ (أولاً)، إلا أن حصوله عليها مشروط بشروط معينة (ثانياً).

أولاً: تعريف مكافأة الإنقاذ البحري

يترتب على تقديم خدمات الإنقاذ قيام التزام على عاتق المستفيد منها بتعويض المنقذين مقابل الخدمات التي قاموا بها، وهذا التعويض يدفع لهم على سبيل المكافأة، من أجل تشجيع المنقذين وتقوية روح المبادرة فيهم لتقديم يد العون لكل سفينة معرضة للخطر أو أصبحت حطاماً، مما يقضي على أي تردد في الإقدام على تقديم الإنقاذ من قبل من يكون قادراً عليها.

وهذا ما نصت عليه م 2 من اتفاقية 1910 Bruxelles بقولها: "كل عمل مساعدة أو إنقاذ أتي بنتيجة مفيدة يعطي الحق في أجر عادل"،¹ كذلك اتفاقية 1989 Londres في م 12 منها والتي نصت على: "تعطي عمليات المساعدة التي تحقق نتيجة مفيدة الحق في الحصول على مكافأة"،² كما نصت على الحكم نفسه كل التشريعات البحرية ومنها التشريع الجزائري في م 336 ق بح ج بنصها على: "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة..."³، والمستقرئ للنصوص يجد أنها لم تضع تعريفا للمكافأة واكتفت بالنص عليها فقط، تاركة مهمة التعريف للفقهاء.

عرف الفقه مكافأة الإنقاذ بأنها الجعل الذي يدفع للمنقذ المتطوع لإنقاذ السفينة، بعد نجاح محاولته في الإنقاذ كلياً أو جزئياً، ودون وجود صلة عقدية أو اتفاق، كما عرفت بأنها المبالغ المستحقة لمن قام بمساعدة السفينة وإنقاذها من خطر الهلاك الذي يتهددها، وعرفت أيضاً بأنها المال أو البضائع التي تدفع لمن ينقذون السفن أو حمولاتها التي تتعرض للخطر في البحار أو المحيطات أو المياه الإقليمية.⁴

هذه التعاريف، وإن كانت مختلفة في ضبط المصطلح إلا أنها تشابهت في المضمون، فنجد أن مكافأة الإنقاذ هي تلك التعويضات التي تدفع للمنقذين لقاء قيامهم بإنقاذ حمولة السفينة التي تتعرض لخطر الهلاك نتيجة تعرضها لحادث بحري، وبالتالي فهي ليست أجراً يتقاضاه المنقذ عن خدماته التي قام بها، لأنها تمنح بشكل مقابل أو منحة Rémunération تشمل جميع المصاريف التي تم إنفاقها من أجل القيام بعملية الإنقاذ، والأضرار التي وقعت للمنقذ أثناء قيامه بالإنقاذ.

ثانياً: شروط الحصول على مكافأة الإنقاذ البحري

¹ محمد علي العريان، المرجع السابق، ص 184.

² KOBLI(M), op.cit, p27.

³ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁴ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، 140، 141.

حتى يحصل المنقذون على مكافأة مالية نظير قيامهم بعمليات الإنقاذ، لا بد من توفر شروط المساعدة والإنقاذ البحري والتي سبق الإشارة إليها، دون أن ننسى نجاح المنقذين في مهمتهم أي تحقيق نتيجة مفيدة في الإنقاذ حتى تستحق بالفعل هذه المكافأة،¹ ونظرا لأننا تناولنا شروط الإنقاذ فيما سبق، فسننظر إلى النتيجة المفيدة بشكل خاص وأساسي للحصول على المكافأة.

I- نجاح عملية الإنقاذ

نصت م 2 و م 12 من اتفاقيتي Londres و Bruxelles على التوالي، على أن كل عمل إنقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطي الحق في الحصول على مكافأة مالية، وتتمثل هذه النتيجة في زوال الخطر الذي يهدد السفينة وملحقاتها وحمولتها أو التقليل من أثره وأهميته، وذلك بحصر نطاقه على أقل ما يمكن من الأضرار، فإن نجحت العملية تم الحصول على المكافأة وإلا لا تستحق شيئاً.²

وهو ذات المعنى المقصود في م 336 ق بح ج، بمعنى أن التزام السفينة المنقذة هو التزام بتحقيق نتيجة والتي يجب أن تكون مفيدة³ بحيث تؤدي لنجاح عملية الإنقاذ، وبمفهوم المخالفة فإن لم تأت خدمة الإنقاذ بهذه النتيجة، فلا تستحق عنها أي مكافأة وهو يعتبر ترجمة لعرف الإنجليزي قديم في الإنقاذ وهو القاعدة الشهيرة *No cure no pay*⁴ أو عبارة (لا دفع دون نفع)، ومعنى ذلك أن الإنقاذ

¹ عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 422.

² حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص 139.

ومن الحالات التي طبق فيها معيار نجاح عملية الإنقاذ كشرط لاستحقاق مكافأة الإنقاذ، حادث السفينة Torrey Canyon سنة 1967، والسفينة Tajo Maru سنة 1971، والسفينة Amoco-Cadiz سنة 1978.

³ تطبيقاً لذلك قضت الغرفة التجارية والمالية بمحكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 9 جويلية 2013، بأحقية شركة Weissmuller في الحصول على مكافأة نظير قيامها بعمليات إنقاذ للسفينة CMA CGM MAGHREB التي جنحت يوم 22 يناير 2004 أمام ميناء اللاذقية بسوريا، وهي تنقل حاويات محملة بكابلات اتصالات بين مينائي بيروت والجزائر.

⁴ **ZEGHBIB(H):L'assistance maritime face a la convention de Londres de 1989**, revue algérienne des science juridiques, économiques et politiques, N°3,1993 p461.

وقد توضح هذا الشرط في قضية السفينة Cheerful والتي تعطلت محركاتها في عرض بحر المانش وقامت السفينة Le City of Hamburg بقطرها ومساعدتها، غير أن حبل القطر انقطع أثناء العملية واستحال إعادة ربطه مما اضطر ربان السفينة Cheerful

البحري عملية احتمالية تقوم بها السفينة المنقذة على مسؤوليتها، فإذا نجحت حصلت على مكافأة ضخمة وإذا فشلت فلا تحصل على شيء،¹ ففي ظل النظام الإنجليزي لم يكن أمام المنقذ والمساعد إلا تحقيق نتيجة مفيدة ليحصل على المكافأة، وقد تم إدراج العرف في العقود البريطانية للإنقاذ البحري في نهاية القرن 19، وقبول المجتمع بهذا الشرط فرض على الجميع احترامه إذ يعزز من الدور المهم الذي يلعبه المنقذون والحاجة للنجاح يفرض عليهم مسؤولية أكبر تقابلها حق حصولهم على مكافأة.

وهو ما قرره المشرع الجزائري في نص م 337 ق بح ج بقولها: "لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى"،² ومع ذلك لا يشترط لاستحقاق المكافأة أن يكون الإنقاذ كلياً، فقد تتحقق النتيجة بشكل جزئي كما لو تم إنقاذ بعض الحمولة، فتعد النتيجة في هذه الحالة مفيدة جزئياً ويستحق عليها المنقذ مكافأة جزئية.³

وفي هذا الإطار، اتجه الفقه والقضاء الفرنسيين إلى أنه ليس من الضروري أن تقوم السفينة المنقذة بتحقيق السلامة المطلقة للسفينة المعرضة للخطر، بل تكفي السلامة النسبية والنتيجة المفيدة تتحقق إذا قامت السفينة المنقذة بأعمال أدت إلى تحسين وضع السفينة المعرضة للخطر، أو وفرت لها الأمان الذي تحتاج إليه، وعلى ذلك يتطلب أن تكون هناك علاقة سببية بين النتيجة المفيدة كلياً أو جزئياً وبين الأعمال التي قام بها المنقذ، لأن هذه العلاقة هي التي ستفسر أنه في حالة تعدد المنقذين، فإن كلا منهم سيتحصل على نصيب من المكافأة.⁴

II- الوصول بالسفينة إلى مكان آمن

بإلقاء المراسي وانتظار قدوم سفن أخرى لإتمام المساعدة، وقد عرض النزاع على القضاء البريطاني بحيث طال مالك السفينة Le City of Hamburg بمكافأة مساعدة على الخدمات التي قدمها، إلا أن القاضي رفض طلبه بحجة أن خدماته لم تؤدي لأية نتيجة ولم يتغير الخطر. حساك نعيمة، المرجع السابق، ص 104.

¹ مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 117.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ أحمد حسني، المرجع السابق، ص 146.

⁴ أحمد بركات مصطفى: مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ب س ن، ص 39، 38.

نجاح عملية الإنقاذ بشكل كلي أو نسبي كشرط لاستحقاق مكافأة الإنقاذ، أدى إلى إجماع المنقذين عن تقديم هذه الخدمات في الحالة التي يتبين لهم فيها عدم الجدوى من العملية، لذلك نادى أغلب الفقهاء بشرط آخر وهو الوصول بالسفينة لمكان آمن.¹

ولأهمية هذا الشرط كمعيار لتحديد النتيجة المفيدة، صدر عن المنظمة البحرية الدولية IMO عدة توصيات متعلقة بالمكان الآمن، منها التوصية رقم 950 (23) A والتي طبقت في 5 ديسمبر 2003، والتي عرفت المكان الآمن على أنه المكان الذي تلجأ إليه السفن المحتاجة للإنقاذ، وذلك بهدف اتخاذ الإجراءات اللازمة للعمل على استقرار حالتها وصلاحياتها للملاحة البحرية، ومنع مخاطر الملاحة البحرية وحماية الأشخاص والأموال والبيئة البحرية، والنص نجد أن على مقدم خدمات الإنقاذ تقديم الإنقاذ للسفينة أو الأموال المعرضة للخطر بما يحقق لهم الأمان والحماية للسفينة وللأموال وكذلك للبيئة البحرية من التلوث.

الفرع الثاني: حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري والاستثناءات الواردة على استحقاقها

يستحق المنقذ الحصول على مكافأة إنقاذ إذا أتت عمليات الإنقاذ بنتيجة مفيدة، ونظير قيامه بإنقاذ الحمولة وثنائها وإنقاذ الحطام البحري (أولاً)، إلا أنه هناك بعض الحالات يحرم فيها من الحصول على هذه المكافأة رغم توافر شروطها القانونية (ثانياً).

¹ أثير تحديد مفهوم المكان الآمن لأول مرة في حادث السفينة Troilus سنة 1951، حيث تعطلت وهي في المحيط الهندي وتم قطرها بواسطة إحدى السفن التجارية إلى ميناء عدن، غير أنه لم يتم إصلاحها كما لم يتم تفريغ البضائع الموجودة على متنها، واحتاجت السفينة لعملية قطر آخر إلى ميناء المملكة المتحدة بواسطة سفينة قطر أخرى حيث تم إصلاحها. وقد رفض مجهز السفينة اعتبار خدمات القطر المقدمة من ميناء عدن إلى ميناء المملكة المتحدة خدمات إنقاذ، ذلك لأنه لا يوجد قطر في هذه المرحلة، وقررت المحكمة بأن وجود السفينة في خطر يرتبط بوصف الخدمات المقدمة إنقاذ من عدمه، وحيث أن السفينة وما عليها من بضائع ظلت في خطر بسبب عدم إمكانية التفريغ والإصلاح مما يجعل وصول السفينة إلى ميناء عدن كمكان آمن بالنسبة للمرحلة الأولى، كما يجعل عملية القطر من عدن إلى المملكة المتحدة عمليات إنقاذ بسبب ارتباط هذه الخدمات بالخطر البحري، وأن هذا الخطر يزول بوصول السفينة إلى مكان الوصول.

أولاً: حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري

نصت م 336 ق بح ج على: "...وتستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة وثن الرحلة"، ونصت م 370 ق بح ج على أنه: "كل شخص يجد أو يرفع حطاما عائما في البحر ومملوكا للغير أو يساهم في إنقاذ هذا الحطام ، يستحق مكافأة..."¹، من خلال النصين نجد أن حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ وفقا للقانون البحري الجزائري، تكون في ثلاث حالات تتمثل في: إنقاذ الحمولة، ثمن الرحلة، إنقاذ الحطام البحري.

I- إنقاذ الحمولة

من العناصر الأساسية المتعلقة بشخصية السفينة هي الحمولة، وأن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها² والحمولة هي سعة السفينة في كل ما تحمله على متنها من أشياء، كالبضائع، أمتعة الطاقم والمسافرين، الوقود، قطع الغيار اللازمة للسفينة، وجميع الأموال المشحونة على متن السفينة وتوابعها، وقد أعطى المشرع الجزائري للمنقذ حق الحصول على مكافأة، إذا ما تم إنقاذ الحمولة بنجاح، ويجرم منها إذا كانت العملية من دون جدوى.

II- ثمن الرحلة

ثمن الرحلة أو أجره الشحن، هي ما يدفعه الشاحن للناقل مقابل إيصال البضاعة للمكان المتفق عليه³ ويستحق المنقذ مكافأة عند إنقاذه لثمن الحمولة، أما الحمولة المفقودة والتي هلكت من جراء الأخطار البحرية، وكان المرسل إليه يلتزم بدفع أجرتها إذا كانت تقع على عاتقه في مكان الوصول، فهي

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 14 و م 18 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ م 738 و م 821 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

أصلا لا تستحق عنها أي أجره وحتى أن كانت مدفوعة مقدما فعليه إرجاعها، وبالتالي لا يستحق عنها المنقذ أية مكافأة، أما إذا تم استرجاعها وإنقاذها واستحق الناقل عنها الأجره، أو أجره البضائع التي رميت في البحر من أجل النجاة العامة، فمن حق المنقذ أن يحصل على مكافأة بشأنها.¹

III- إنقاذ الحطام البحري

يحق لمنقذ الحطام الحصول على مكافأة مالية تعتمد على مكان اكتشاف هذا الحطام ومالكه، فتحسب بشكل مشابه لمكافأة الإنقاذ في نظام المساعدة والإنقاذ البحري إذا كان عائما في البحر وكان المالك معروفا، ويستحق مكافأة لا تتعدى 30% من قيمة الحطام إذا كان على الساحل وكان المالك غير معروف،² فالمشرع الجزائري قد فرق بين الحالتين تبعا لمكان اكتشاف الحطام.³

ثانيا: حالات الإعفاء من الالتزام بدفع مكافأة الإنقاذ البحري

إذا كان المنقذ يستحق المكافأة نظير قيامه بإنقاذ الحمولة وثنها وإنقاذ الحطام البحري، إلا أنه هناك بعض الحالات يجرم فيها من الحصول على هذه المكافأة رغم توافر شروطها القانونية، وهي حسب مواد القانون البحري الجزائري تتمثل في:

I- عدم تحقق النتيجة المفيدة

من المسلم به أنه في حالة إذا لم تسفر عمليات الإنقاذ عن تحقيق نتيجة مفيدة أو نفع عام، فلا يكون من حق السفينة المنقذة حق المطالبة بأية مكافأة على تلك الخدمات التي قامت بها ولم تأت بنتيجة،⁴ وهو ما نصت عليه م 337 ق بح ج: " لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون

¹ المواد 801،800،799،798،797 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 371 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ لربي مكي، المرجع السابق، ص56.

⁴ حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص139.

جدوى"¹، لكن السفينة قد تنفق بعض المصاريف وتلحقها خسائر من وراء هذه الخدمات، فتم التساؤل حول إمكانية استرداد هذه المصروفات التي سوغتها الظروف والحصول على تعويض عن الخسائر اللاحقة بها عند فشل عمليات الإنقاذ؟

(أ) - التعويض الخاص

طرحت مسألة إمكانية استرداد المصروفات التي سوغتها الظروف، والحصول على تعويض عن الخسائر اللاحقة بها عند فشل عمليات الإنقاذ، في مؤتمر 1910 Bruxelles بإضافة فقرة في م 2 من الاتفاقية تعطي الحق لمن قام بعمليات الإنقاذ، باسترداد المصروفات والنفقات التي أنفقها في حالة عدم تحقق النتيجة المفيدة، ويستند هذا الرأي إلى أحكام الفضالة، لأن للفضالة في هذا المجال أهمية لا تخفى حين يقوم بالإنقاذ محترفون، لأن الفضولي إذا قام بعمل من أعمال حرفته فضالة، استحق عليه أجر المثل في الفقه الإسلامي²، ورغم أنه تعويض خاص وليست مكافأة إلا أنه اقتراح قوبل بالرفض على أساس أن عمليات الإنقاذ تشتمل على جانب احتمالي، لأن من قام بهذه النفقات سوف يحصل على مكافأة ضخمة في حالة نجاح العملية، وسيحصلون على مكافأة تزيد عن قيمة ما تكبدوه من خسائر في هذا الشأن³، لذلك أقرت المعاهدة عدم استرداد هذه النفقات عند عدم تحقق النتيجة المفيدة.

كما انتقد هذا الرأي من قبل الفقه والقضاء الفرنسيين بشدة، الذين رأوه مخالفًا لقواعد العدالة وأن هذا التعويض سيكون بغرض تشجيع الإنقاذ على أساس أن السفينة المنقذة قد قامت بأعمال الإنقاذ بناءً على طلب السفينة المعرضة للخطر، وعليه غن لم تتحقق النتيجة المرجوة فعلى الأقل تسترد النفقات التي أنفقتها حتى لا يؤدي ذلك لإحجام السفن عن تقديم المساعدة والإنقاذ⁴.

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 118.

³ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 147.

⁴ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 41.

وبعد وقوع كارثة السفينة البترولية الليبيرية Amoco-Cadis وما ترتب عليها من تلوث للبيئة البحرية، طالبت الدول بإيجاد حل نظرا لعدم فعالية قواعد اتفاقية 1910 Bruxelles في تحقيق الحماية من التلوث، فجاءت اتفاقية 1989 Londres إلى جانب اتفاقية 1969 Bruxelles أو اتفاقية CLC المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت، وأخذت في اعتبارها الأخطار البيئية، فقررت قواعد جديدة للمنقذين من أجل حثهم على التدخل وتقديم المساعدة والإنقاذ للسفن التي تواجه الخطر، لهذا قررت في حالة عدم تحقق النتيجة المفيدة لمن قام بعمليات إنقاذ الحق في تعويض خاص *une rémunération spécial* أو *la spécial compensation* من مالك السفينة يغطي جميع المصاريف التي تكبدها إذا كان الخطر يهدد البيئة البحرية،¹ ووفق في المنع أو الحد من أضرار التلوث، وذلك بموجب م 14 من اتفاقية 1989 Londres والتي تنص على: "إذا كان الخطر مما يهدد البيئة، فإن من قام من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ للسفينة أو الحمولة إذا لم يخص على مكافأة عادلة بموجب المادة 13، يكون له الحق في أن يحصل على تعويض خاص من مالك السفينة يغطي المصروفات التي أنقذها".

وعلى ذلك يمكن القول بأن م 14 تواجه الفرض الذي لم تتحقق فيه نتيجة مفيدة، من وراء عمليات الإنقاذ البحري، كما قررت الاتفاقية أن هذا التعويض الخاص يمكن زيادته إذا وفق من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ في المنع أو الحد من أضرار التلوث، ولكن حددت ضوابط هذه الزيادة، بحيث أكدت أن التعويض الخاص يمكن زيادته في حدود 30% من المصروفات التي أنفقت، وبحيث لا تصل الزيادة الإجمالية إلى 100% من المصروفات التي أنفقتها من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ.²

وقد ثار تساؤل حول النطاق المكاني لتطبيق التعويض الخاص، فهل يقصد هنا المياه الساحلية أم البحر الإقليمي أم المنطقة الاقتصادية الخالصة أم أعالي البحار؟ ولم يرد أي نص حول طبيعة المياه التي

¹ KOB(LI(M),op.cit,p8,9.

² أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص44.

تمت حمايتها من التلوث البحري، الأمر الذي قد يؤدي إلى اختلاف الأحكام من دولة لأخرى، مع أننا نرى أن المقصود هو جميع أجزاء البحر وطالما لم تنص الاتفاقية على نطاق مكاني معين، باعتبار أن التلوث البحري حتى لو حصل في أعالي البحار فإن المواد الملوثة تبدأ في الانتشار والامتداد وتساعد في ذلك حالة الجو كسرعة الرياح واتجاه التيارات البحرية، مما يؤدي لسرعة انتشارها.

ونصت الفقرة 5 من م 14 من اتفاقية 1989 Londres على الحرمان من التعويض الخاص في حالة الإهمال والفسل في الوقاية من أضرار التلوث البحري، بحيث نصت على: "إذا أهمل مقدم المساعدة ولم يستطع نتيجة لذلك منع أضرار البيئة أو الحد منها، فإنه يمكن أن يحرم من التعويض الخاص..."، وبذلك يتضح أن أعمال مقدم خدمات المساعدة والإنقاذ، يؤدي إلى الحرمان من المطالبة بالتعويض الخاص.¹

ولم يرد أي نص في القانون البحري الجزائري يقضي بالتعويض الخاص في حالة الوقاية من التلوث البحري، باستثناء ما ورد في م 372 ق بح ج والت نصت على استرداد المنقذ للمصاريف التي أنفقها فيما يخص إنقاذ الحطام البحري، بنصها على: "علاوة على المكافأة المنصوص عليها في المواد السابقة، فللمنقذ الحطام البحري الحق في استرداد المصاريف التي تحملوها بمناسبة رفع الحطام وحفظه"، ربما نفهم منه على أنه تعويض خاص، لأن الحطام البحري قد يؤدي لتلويث البيئة البحرية.

أما فيما يتعلق بإنقاذ أموال السفينة المهتدة بالخطر فلم يعطي المشرع الجزائري للمنقذ حق استرجاع مصاريفه عند فشل عملية الإنقاذ، لكنه قد يفهم ضمناً من نص م 336 ق بح ج أن المشرع الجزائري لم يحرم المنقذ من استرجاع المصاريف وتعويض الخسائر التي لحقت من وراء عمليات إنقاذ التي باءت بالفشل، ذلك لأن المادة نصت على تحقق النتيجة فيما يخص مكافأة إنقاذ الحمولة والأجرة بشكل

¹ محمد صلاح سليمة، المرجع السابق، ص 482.

صريح وواضح، حتى م 337 ق بح ج فإن المكافأة المقصودة هي مكافأة الحمولة وثن الرحلة، وبالتالي فإن هذه المصروفات والنفقات لا تعد من قبيل المكافأة وإنما مجرد تعويض.¹

(ب) - شرط الحماية والتعويض عن التعويض الخاص S.C.O.P.I.C

أدى تطبيق التعويض الخاص وقصره على المصروفات والنفقات التي أنفقتها من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ لإنقاذ البيئة البحرية، إلى وضع شرط الحماية والتعويض عن التعويض الخاص إسكوبيك S.C.O.P.I.C،² بتاريخ 1999/08/12 من قبل الاتحاد الدولي للإنقاذ ومجموعة مؤمني هياكل السفن والبضائع، بمقتضاه يستحق مقدم الإنقاذ مقابل محدد بأجر يومي عن الأشخاص والآلات التي تم استخدامها في الإنقاذ حالة تطبيق هذا الشرط، بمعنى أن شرط إسكوبيك اختياري في حالة اتفاق الطرفين عليه، ولا يطبق بصفة تلقائية.

وبموجب هذا الشرط، فإن مقدم المساعدة والإنقاذ لا يجوز له المطالبة بالتعويض الخاص المنصوص عليه في م 14 من اتفاقية 1989 Londres، كونه يشمل مجموع أجور الأشخاص والأدوات اللازمة لتنفيذ عمليات الإنقاذ، وجميع الديون الإضافية التي ينفقها مقدم الإنقاذ لإتمام عملياته، وإذا ما تم الاتفاق بين الطرفين على إدراج هذا الشرط، فإنه يتم تقدير مقابل الإنقاذ طبقاً لبند هذا الشرط وليس

¹ ودائماً ما تثار منازعات حول معرفة ما إذا كانت أعمال الإنقاذ قد أنت بنتيجة مفيدة، حيث يتنازع ربانة السفن المستفيدة من خدمات الإنقاذ في تحقق النتيجة المفيدة، بينما يحاول من قاموا بعمليات الإنقاذ إلى المبالغة في نتيجة أعمالهم، وفي إطار إثبات تحقق هذه النتيجة يؤكد البعض أنه لا يكون هناك نتيجة مفيدة إذا انتهت عمليات الإنقاذ إلى عدم إنقاذ شيء، كذلك ليس ضرورياً لكي تتحقق النتيجة المفيدة أن يكون كل شيء قد تم إنقاذه، ويقع على عاتق المنقذ إثبات أن خدمات المساعدة والإنقاذ التي قام بها، قد أدت فعلاً إلى نتيجة مفيدة لصالح السفينة المهتدة بالخطر.

أحمد بركات مصطفى، نفس المرجع، ص 39.

² Special compensation of protection and indemnity clubs.

طبقاً لأحكام م 14 من الاتفاقية، بمعنى أن نص م 14 لا يطبق في حالة الاتفاق على شرط إسكوبيك، كما لا يرتبط هذا الشرط بتهديد البيئة البحرية بحدوث التلوث.¹

وقد يؤدي شرط إسكوبيك للتساؤل حول العلاقة بينه وبين الحصول على مكافأة الإنقاذ، وطبقاً لنص البند السادس من الشرط فإنه يتم تقدير المقابل الذي يحصل عليه مقدم عمليات المساعدة والإنقاذ، بالنظر لمكافأة الإنقاذ ومقابل إسكوبيك، فإذا مقابل إسكوبيك عن مكافأة الإنقاذ فإنه سوف يحصل على مقابل إسكوبيك، أما إذا زادت المكافأة عنه فإن الزيادة عن مقابل إسكوبيك تُخفض بنسبة 25 % من الزيادة، ومن الواضح أنه يتم تصور هذا الاحتمال في حالة نجاح عمليات الإنقاذ وتحقيق نتيجة مفيدة.

ينتهي شرط إسكوبيك طبيعياً بانتهاء العمل المتفق عليه أو فشل عمليات المساعدة والإنقاذ، ويمكن قبل ذلك بالإرادة المنفردة للطرفين، فلمتلقي عمليات الإنقاذ أو مقدمها الحق في إنهاء هذا الشرط برغبته وبموجب إخطار كتابي يقدم لمالك السفينة أو من يمثله قانوناً، وبانتهاء شرط إسكوبيك فإن مالك السفينة يلتزم بدفع مقابل الشرط وفقاً للقواعد والتقديرات المنصوص عليها في هذا الشرط حتى تاريخ الانتهاء.²

II- المساعدة التي تقدم تنفيذاً للالتزام تعاقدي

الأصل أن مكافأة الإنقاذ تستحق إذا قام المنقذ بعمليات الإنقاذ بصفة تطوعية أو بعد تلقيه نداء الاستغاثة، أما خدمات المساعدة المقدمة تنفيذاً للالتزام تعاقدي، فلا يستحق عنها مقدمها أية مكافأة، لأن هذه المساعدة مصدرها العقد وهو الذي يحدد المقابل ومقداره.³

¹ KOBLE(M),op.cit,p42

² محمد صلاح سليمان، المرجع السابق، ص 490.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 357.

(أ) - الالتزام الناشئ عن عقد القطر

ليس للقاطرة الحق في مكافأة إنقاذ عن مساعدتها للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها، لأن ذلك يدخل ضمن التزاماتها بالعقد وهو ما قرره م 4 من اتفاقية 1910 Bruxelles على أن: "لا يكون للقاطرة الحق في أي مكافأة عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذا لعقد القطر"، وهو ما نصت عليه أيضا م 17 من اتفاقية 1989 Londres والتي نصت على: "لا تستحق أية مبالغ منصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا كانت الخدمات المؤداة ما هي إلا تنفيذا عادي لعقد أبرم قبل وقوع الخطر".

من خلال النصين نجد أن الاتفاقيتين استلزمتا لتطبيق هذه القاعدة القانونية أن يحل بالسفينة خطر ناشئ عن ظروف لم محل اعتبار المتعاقدين، أي أنها تستحق أجرة القطر فقط ما لم تقم بخدمات استثنائية وجهود إضافية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر كتعرض السفينة لعطل مفاجئ أو شب حريق فيها مما يعرضها للخطر، فيكون في هذه الحالة من حق القاطرة الحصول على مكافأة إنقاذ، لأن الأعمال التي قامت بها لا تدخل ضمن التزاماتها المعتادة لتنفيذ عقد القطر، نتيجة لتعرض السفينة لخطر جدي لم يكن متوقعا وقت العقد،¹ وهو الحكم الذي تبنته وأخذت به م 339 ق بح ج بقولها: "ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر".

ومسألة تكييف العمل الذي تم وهل هو إنقاذ بحري أم مجرد تنفيذ لعقد القطر لها أهمية عملية، فإن كان إنقاذا فإن المكافأة تكون أكبر بكثير من أجر القطر، والذي غالبا ما يحسب على أساس الأيام والساعات التي تم فيها القطر.²

¹ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 635.

² مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 125.

غير أنه في بعض الحالات يرد نص في عقد القطر يتضمن التزام القاطر بتقديم خدمات الإنقاذ للسفينة المقطورة، دون أن يكون من حقه أن يطالب بمكافأة الإنقاذ، فليس له إلا الأجر المتفق عليه وإن كان من النادر أن يقبل القاطر بمثل هذا الالتزام، لأنه لم يعاين حالة الخطر من قبل ولا يعرف إن كان سيتمكن من مواجهته بوسائله الخاصة أم لا،¹ فيرى البعض أن هذه الحالة تتفق وأحكام التأمين حيث يقوم القاطر بدور المؤمن، كما يقوم مالك السفينة المقطورة بدور المؤمن له خاصة وأن مجهر القطر شخص محترف يعرف طبيعة وخطورة المكان.

مع ذلك إذا تبين أن هذا الأجر غير عادل بالنظر للجهود الاستثنائية التي بذلت، يجوز للمحكمة رغم وجود الشرط أن تحكم بمنح القاطرة مكافأة إنقاذ مقابل الخدمات الاستثنائية التي لا تدخل ضمن الالتزامات الناشئة عن عقد القطر، ذلك لأن عقد التأمين يبرم فيه الطرفان العقد مع اتجاه نيتهم لهذا العقد لخطر احتمالي، أما عقد القطر فهو عقد يعلم فيه الطرفان التزاماتهما وقت إبرامه، وحتى وإن كان القاطر محترفا فإنه عند تحقق الخطر غير متوقع، يحتاج لمنفذ محترف وهو ما يؤدي به إلى تحمل التزامات استثنائية وغير عادية عن التزاماته الأصلية،² لهذا فهو قول منتقد.

وقد يحدث على عكس ما سبق، أن يتم الاتفاق في عقد القطر على إنهاء عقد القطر إذا تغيرت الظروف، فإن ساءت الأحوال الجوية وأصبح تنفيذ العقد مستحيلا، ترتب عن ذلك انقضاؤه وهو رأي من وجهة نظرنا صائب لأن تغير الظروف مما يجعل تنفيذ العقد مستحيلا ينهي عقد القطر لتبدأ عمليات الإنقاذ، وهو ما اشترطته م 339 ق ج بأن تكون الخدمات المقدمة من القاطر استثنائية ولا تدخل في تنفيذ عقد القطر، عدت الخدمات إنقاذا بحريا ويعود العقد إلى طبيعته الأصلية إذا زال الخطر.³

¹ يقال أن هذا الشرط يجعل عقد الإنقاذ من عقود الغرر والمنصوص عليها في القانون المدني والمتمثلة في عقود المقامرة والرهن، المرتب مدى الحياة والتأمين، لأن محل التزام مجهر القطر غير معين، ومن ثم فالعقد باطل.

² عاشور عبد الجواد عبد الحميد: مكافأة الإنقاذ البحري-دراسة مقارنة- دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1998، ص 219، 220.

³ قد يحدث وأن تتغير الظروف يجعل السفينة المقطورة في خطر ولم يكن منصوبا على إنهاء عقد القطر، واستمر مجهر القطر في تقديم خدماته للسفينة المقطورة دون اتفاق جديد، فهل تعتبر هذه الخدمات إنقاذا بحريا يستحق عنه مكافأة؟

كما سبق نستنتج لتستحق السفينة القاطرة مكافأة الإنقاذ لابد من توافر شرطان: أن ينشأ الخطر أثناء تنفيذ عقد القطر، بمعنى أن تتغير الظروف بعد إبرام العقد وعلى مجهز القطر أن يثبت أن الخطر قد نشأ أثناء تنفيذ عقد القطر، والشرط الثاني هو أن تكون الخدمات المقدمة استثنائية بمعنى أن الخدمات التي نفذت لا تعتبر من الخدمات المعتادة في عملية القطر.

(ب) - الالتزام الناشئ عن عقد الإرشاد

لم يتطرق المشرع الجزائري لعمليات الإرشاد والخدمات الاستثنائية التي يقدمها المرشد لربان السفينة المرشدة والتي تخرج عن تنفيذ عقد الإرشاد، لكننا نطبق الحل ذاته على المرشد فهو لا يستحق أية مكافأة عن الخدمات التي يقدمها أثناء تنفيذ عقد الإرشاد لأنه ملزم بذلك كما أنها تدخل في حدود وظيفته، أما عندما تتعرض السفينة المرشدة لخطر جدي مما يستدعي المرشد القيام بخدمات استثنائية خارج حدود وظيفته، فإنها تعتبر عملية إنقاذ ويستحق عنها مكافأة،¹ إلا أن ما نصت عليه الفقرة 2 من م 176 ق بح ج بنصها على: "... يقدم أولاً خدماته للسفينة التي هي في خطر حتى لو لم يأت دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يخبره به"،² وبالتالي فإن المرشد لا يستحق المكافأة حتى لو قام بخدمات استثنائية تخرج عن إطار تنفيذ العقد، ربما المشرع الجزائري أحسن ما فعل في هذه الحالة لأن مهمة المرشد تتمثل في إبعاد السفينة عن الخطر أثناء دخولها الميناء، لذلك لا يعتبر إنقاذها الخدمات التي يؤديها المرشد للسفينة ولو ترتب عن ذلك إنقاذها من خطر محقق، متى حصلت أثناء

النصوص التشريعية تؤيد ذلك وتقرر أنه القاطر يستحق المكافأة إذا قام بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عقد القطر، كما أن عقود القطر النموذجية تتضمن شروطاً عامة تحول للسفن القاطرة الحق في الحصول على مكافأة مثل النص على أن الشركة لا تطالب المتعاقد الآخر بمكافأة إنقاذ إلا إذا وقعت حوادث استثنائية تغير من طبيعة خدمة القطر، ويرى الفقيه Reuter أن هذه الشروط لا تضيف شيئاً إلى القاعدة القانونية التي تقرها النصوص القانونية.

NICOLAS(R): La notion d'assistance en mer, Collection de droit maritime et des transports, 1975, p225.

¹ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 53.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

تنفيذه لعقد الإرشاد، وهو نفس الحكم الذي جاء به المشرع المصري والفرنسي فلم يتطرقا لموضوع الإرشاد، بخلاف المشرع العراقي في م 201 منه الذي نص صراحة على المرشد.¹

وقد حصل في فرنسا أن القضاء الفرنسي رفض منح المرشد مكافأة الإنقاذ، وذلك لأن المرشد مكلف بخدمة سفينة المنتقذين إذا كان على متن سفينتهم، ففي حادث السفينة الجزائرية Algeria التي جنحت عند دخولها نهر اللوار Loire وتم تعويمها بمعونة مقدمة من ناقلة البترول Peter M وقد نجحت جهود التعويم نتيجة مناورة بارعة قام بها المرشد والمدعى Auffray الذي كان على متن ناقلة البترول بالاتفاق مع ربان تلك الناقلة، ولمكافأة هذه الجهود تم الاتفاق بين مجهزي السفينتين على دفع منحة للمرشد، فرفض هذا الأخير المنحة ورفع دعوى على المجهز يطالب فيها بمكافأة الإنقاذ، فرفضت محكمة Nante سنة 1949 دعوى المرشد وقررت أنه لا يعتبر تابعا لمالك السفينة بل هو مستشار للربان، ولا يمكنه على أي نحو أن يعتبر أحد أفراد طاقم السفينة، وقررت محكمة الاستئناف الحكم.²

(ج)- الالتزام الناشئ عن عقد العمل

وكذلك الحال بالنسبة لطاقم السفينة المنكوبة والبحارة الذين يعملون على متنها، فليس لهم الحق في الحصول على أية مكافأة عن الخدمات التي قاموا بها من أجل إنقاذ السفينة التي هم على متنها، لأنها تدخل في حيز تنفيذ التزاماتهم الناشئة عن عقد العمل البحري الموقع بينهم وبين مجهز السفينة، هذا الأخير ينشئ على عاتقهم الالتزام بالمحافظة على سلامة السفينة،³ ولم يجعل القانون البحري الجزائري لهذه الطائفة أي حق في المكافأة فقضت م 338 ق بح ج بنصها على: "ليس لطاقم ومسافري السفينة التي أنجحت، الحق في مكافأة وكذلك الأشخاص الذين شاركوا في عمليات الإنقاذ..."⁴ أما إذا انقضى العقد لأي سبب من الأسباب أصبح البحار من الغير بالنسبة للمجهز، وإذا ما قام بإنقاذ

¹ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 165.

² عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص 228.

³ م 415/و من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁴ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

السفينة التي سبق له وأن تعاقد للعمل فيها، كانت له مكافأة لأنه في هذه الحالة بوصفه من الغير لا بحارا، متى كان ذلك بعد انتهاء عقده.

ولم يلق هذا الرأي قبولا فقها وقضاء، وقرر القضاء استحقاق الطاقم لمكافأة إنقاذ في حادث السفينة *The Pruincen Hepema* في إنجلترا سنة 1861، حيث قضت المحاكم الإنجليزية بأحقية أفراد الطاقم مكافأة إنقاذ حتى ولو في حالة تقديم خدمات إنقاذ لسفينة شقيقة تابعة للمجهر ذاته، وهو ما حدث في حادث السفينة *The Sappho* حيث قدمت خدمات السفينة الشقيقة لذات المجهر سنة 1871.¹

ونرى أن المشرع الجزائري ألحق المسافرين بالحال نفسه بالنسبة للطاقم فلا يستحقون أية مكافأة عن الخدمات التي يقومون بها من أجل إنقاذ السفينة، لأن ذلك يدخل في التزامهم بموجب عقد السفر بالمحافظة على سلامتها، فمن المستحيل أن يطالب المسافر عن مكافأة لمساعدة وإنقاذ حياته وأملاكه،² والحال نفسه أيضا بالنسبة لرسائل البريد، فلا يستحق المنقذ أي مكافأة عن المساعدة التي موضوعها إنقاذ الرسائل البريدية مهما كان نوعها، ذلك لأن نقل الرسائل والطرود البريدية يخضع لأحكام اتفاقيات دولية خاصة به،³ وقد نصت عليها م 340 ق بح ج: "لا تترتب أي مكافأة إسعاف عن الإرسالات

¹ مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 128.

وقد كان القانون الأمريكي قبل سنة 1912 يمنع حصول أفراد طاقم السفينة التي يعملون على متنها، على مكافأة الإنقاذ ولو في حالة تقديم خدمات إنقاذ لسفينة شقيقة تابعة للمجهر ذاته، إلا أنه بعد صدور قانون المساعدة الأمريكي سنة 1912 والذي بموجبه دخلت اتفاقية *Bruxelles 1910* الخاصة بالمساعدة والإنقاذ حيز التنفيذ في الولايات المتحدة الأمريكية، أصبح للطاقم الحق في الحصول على مكافأة إنقاذ في حالة تقديم خدمات إنقاذ لسفينة شقيقة.

كما أن استحقاق أفراد الطاقم في هذه الحالة على المكافأة، لا يمس بحقوقهم الناشئة عن الأجر طبقا لعقد العمل حيث لا يجوز للمجهر أن ينقص من الأجر في حالة حصول هؤلاء على مكافأة الإنقاذ، وهذا ما قضت به المحاكم الإنجليزية سنة 1861 في حادثة *The Pruincen Hepema* فقد قام المجهر بخصم 200 جنيه استرليني من أفراد الطاقم لحصولهم على مكافأة الإنقاذ، فقضت المحكمة بعدم جواز ذلك.

أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 107.

² عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 425.

³ محمد علي العريان، المرجع السابق، ص 206.

البريدية مهما كان نوعها"، ولا تستحق أيضا أية مكافأة لو حصل الإنقاذ بين سفن تابعة لنفس المالك، ونصت عن ذلك م 341 ق بح ج.

III- مساعدة الأرواح البشرية

نصت م 9 من اتفاقية 1910 Bruxelles على أن: "لا يستحق أي أجر على الأشخاص الذين صار إنقاذهم..."، كما نصت على نفس الحكم م 16 من اتفاقية 1989 Londres، و م 1/342 ق بح ج على أنه: "لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم"، ويتضح من ذلك أن المنقذ لا يستحق أية مكافأة مالية عن الأشخاص الذين يقوم بمساعدتهم، ذلك لأن مكافأة الإنقاذ لا تستحق إلا لإنقاذ الأموال دون الأرواح البشرية نظرا لاستحالة تقويم الحياة البشرية، وقد أشار إلى الحكم نفسه أيضا المشرع الفرنسي في م 8/532 من قانون النقل الفرنسي، و المشرع الأردني في م 256 من قانون التجارة البحرية الأردني، وفي الحقيقة فقد أثار موضوع إنقاذ الأشخاص الكثير من الجدل والخلاف، فقانون التجارة البحرية المصري جاء بحكم مخالف في م 311 منه، بالنص على حق منقذ الأشخاص في الحصول على مكافأة يحددها القاضي.¹

لكن وإن كان تبرير حرمان منقذي الأشخاص من الحصول على مكافأة، كونها واجب إنساني محض قبل أن يكون التزام قانوني ومن غير المعقول المطالبة بمقابل مالي من جراء إنقاذ روح بشرية، فينتظر المنقذ ثوابه من عند الله فقط، إلا أن هذه الاعتبارات التي بنيت عليها هذه القاعدة غير جدية، مما

¹ وفي هذا الصدد يرى الدكتور صلاح محمد سليمة أن لمنقذ الأشخاص الحق في الحصول على المكافأة، وذلك تشجيعا له على إنقاذه للأرواح البشرية ورأى في حادث عبارة السلام 98 والتي غرقت في السواحل السعودية عام 2006، والتي كانت تحمل على ظهرها ما يزيد عن 1500 راكب وأدت لوفاة 1032 راكب أنها خير مثال، حيث تقاعصت بعض السفن الأخرى عن تقديم المساعدة والنجدة لها، بل واحتج ربانة بعض السفن بإمكانية تعرضهم للخطر في حال تدخلهم للإنقاذ، وافترض أنه في حالة إذا ما كانت العبارة تحمل بضاعة غالبية الثمن كالبترول مثلا، فهل كانت هذه السفن ذاتها التي احتج ربانها بإمكانية تعرضهم للخطر ويحجمون عن تقديم المساعدة والإنقاذ؟ أم كانوا سيتسارعون على نجاتها طمعا في مبلغ المكافأة؟

صلاح محمد سليمة: التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، ط 1، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2014، ص 323.

سيدفع بعض المنقذين إلى الإحجام عن مساعدة الأشخاص وتفضيل إنقاذ الأموال للحصول على المكافأة فكان الأولى تقرير مكافأة عن إنقاذ الأرواح،¹ وهو الوضع الذي راعاه المشرع الجزائري بعناية فقرر في م 2/342 ق بح ج أن للأشخاص الذين قاموا بإنقاذ الحياة البشرية بمناسبة إنقاذ الأموال، فلهم الحق في الحصول على حصة عادلة من المكافأة التي تمنح بمناسبة إنقاذ السفينة وحمولتها وتوابعها، فإذا اجتمع إنقاذ الأشخاص والأموال معا أو كان إنقاذ الأشخاص معاصرا لإنقاذ الأموال وامتصلا به، فإن لمنقذي الأشخاص الحق في الحصول على حصة عادلة من المكافأة التي تعطى للقائمين بإنقاذ الأموال لأن النهاية واحدة،² تعويضا للجهود المبذولة من أجل إنقاذ الأشخاص، طالما أنهم تعرضوا لنفس المخاطر التي تعرض لها منقذي الأموال ومن العدل تخصيص نصيب عادل لهم،³ ومن ناحية أخرى، لا يدفع الأشخاص الذين تم إنقاذهم أية مكافأة من أجل إنقاذهم.⁴

IV - سوء سلوك المنقذ

إذا ظهر أن الخطر الذي تعرضت له السفينة كان نتيجة خطأ المنقذين، فليس من حقهم المطالبة بالمكافأة حتى لو أدت الخدمات لنتيجة مفيدة، وتم إنقاذ السفينة من الخطر كحالة التصادم الخطأ، لأن الأمر تعلق بإصلاح الأضرار التي تسببوا فيها بخطئهم، وأن الإنقاذ في حكم التعويض عن الأضرار لذا لا يستحقون أية مكافأة،⁵ وإعمالا لذلك قضت م 346 ق بح ج على أن: "تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا اتضح أن القائمين بالإنقاذ قد جعلوا الإسعاف البحري ضروريا بخطئهم..."، وعلى ذلك أيضا نصت اتفاقية 1910 Bruxelles في م 8 منها، واتفاقية 1989 Londres في م 18 والتي نصت على تأثير سوء سلوك المنقذ في الحصول على المكافأة، فقضت بحرماته من جملة

¹ مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 119.

² حسن حرب اللصاصمة، المرجع السابق، ص 140.

³ نهاد السباعي ورزق الله أنطاكي، المرجع السابق، ص 285.

⁴ م 3/343 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁵ محمد علي العريان، المرجع السابق، ص 196.

المدفوعات المستحقة أو من جزء منها نتيجة خطأ أو إهمال من جانبه، ونفس الحكم أخذ به قانون التجارة البحرية المصري في م 314، والقصد من ذلك هو عدم استفادة السفن من خطئها للحصول على مكافأة الإنقاذ.

ومن ناحية أخرى، فإن م 346 ق بح ج تنص على حالة إذا ما ارتكب المنقذين سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو أي عمل من أعمال الغش الأخرى، كأن يفتعلوا الحادث ليتولوا الإنقاذ للحصول على المكافأة، فللقاضي أن يحكم بالتخفيض أو الإلغاء، وذلك حسب جسامه الفعل المشين، لكن وإن كان خطأ المنقذ يجرمه من الحصول على مكافأة الإنقاذ فهل خطأ متلقي الإنقاذ يجرمه أيضا؟

ذهب رأي راجح في الفقه والقضاء إلى أن فشل عمليات الإنقاذ لسبب يرجع إلى الطرف المنقذ، لا يجرم مقدم خدمات الإنقاذ من حقه في مكافأة الإنقاذ استنادا إلى أن المخطئ يجب ألا يستفيد من خطئه.¹

V- رفض العمليات الإنقاذية

¹ وقد أيد القضاء في العديد من الأحكام هذا الرأي، ومنها حادث السفينة الإيطالية Valsesia والتي جنحت على رمال جزيرة Barry، الربان وقد استشعر حرج موقف سفينته أبرم عقدا شفهيًا مع قاطرتين لسحب السفينة من وسط الرمال وتعويمها مقابل مبلغ معين لكل قاطرة، واتفق الطرفان على أن القاطرتان تنفذان أوامر ربان السفينة المغاثة وأن تبذلا أقصى جهد لإتمام العملية، كما ألقى العقد على عاتق طاقم السفينة المغاثة تنفيذ الجزء المطلوب منهم وهو كسر الحبل في الوقت المناسب، هذا الطاقم لم يقيم بما كلف به ومن تم فشلت عملية الإنقاذ في تحقيق النتيجة.

وعلى إثر ذلك رفض مجهز السفينة المغاثة دفع المبلغ المتفق عليه للقاطرتين، فقررت المحكمة يوم 9 ديسمبر 1926 حصول القاطرتين للمكافأة على أساس أن إخفاق العملية كان ناتجا عن إهمال الطاقم المغاث ومخالفة شروط العقد من قبل مجهز السفينة المغاثة، وحصل ذات الأمر في حادث السفينة Ain Bessem والتي جنحت على هضبة صخرية بالقرب من ميناء الجزائر، فطلبت المعونة من مجهز القطر Mériqot ووصلت القاطرة الحارس Gard إلى مكان الحادث وأوصلت حبال القطر إلى السفينة المأزومة وحاولت تعويمها، وفي النهاية تم تعويمها بواسطة قاطرتين متخصصتين في الإنقاذ، فرفع مجهز السفينة الحارس دعوى يطالب فيها بمكافأة إنقاذ قدرها 50 ألف فرنك، إلا أن مجهز السفينة المغاثة دفع بعدم تحقق النتيجة وأن محاولاتها كانت بدون جدوى، وقضت المحكمة أنه من العدل أن تكافأ القاطرة على الخدمات التي قدمتها، على أساس أن الفقه والقضاء يقرون بأن كل الخدمات التي يطلبها ربان سفينة جانحة يجب أن تكون محلا للمكافأة.

عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص 173.

إذا توافرت الحالات السابق ذكرها فإن المنقذ يحرم من الحصول على مكافأة الإنقاذ، وهناك من التشريعات أضافت استثناء آخر وارد على استحقاق مكافأة الإنقاذ وهو حالة رفض السفينة المعرضة للخطر أن تقدم لها المساعدة من سفينة أخرى، وقررت مواجهة الحادث بوسائلها الذاتية دون مساعدة أحد، فلا يجوز لأية سفينة أخرى أن تفرض عليها الإنقاذ طمعا في الحصول على المكافأة، وحتى وإن قدمت لها رغم هذا الرفض القانوني فإنها تعفى من تحمل المكافأة، وهو ما نصت عليه م 3 من اتفاقية 1910 Bruxelles: "الأشخاص الذين يشتركون في عمليات الإغاثة على الرغم من رفض السفينة المغاثة رفضا صريحا ومعقولا، لا يكون لهم الحق في أي أجر"، وتضمنت هذا المضمون نفسه م 19 من اتفاقية 1989 Londres، والتي قررت بعدم استحقاق أية مدفوعات نتيجة المنع الصريح والمعقول من مالك السفينة أو ربانها، نفس الحكم نصت عليه أيضا م 250 من قانون التجارة البحرية الأردني، م 247 من قانون التجارة البحرية اللبناني، و م 306 من قانون التجارة البحرية المصري،¹ ولا يوجد أي نص في هذا الشأن في القانون الجزائري.

مما يتضح أنه وإن كان النص القانوني يقضي بعدم استحقاق المكافأة، فإنه احتاط للرفض الذي ترفضه السفينة أن تتوفر فيه عدة شروط:

(أ) - صراحة ووضوح الرفض

يجب أن يكون رفض صريحا وواضحا لا لبس فيه أي مبرا واضح الدلالة على معناه، حتى لا يكون مكابرة من ربانها أو طمعا في اقتصاد المكافأة، وينبغي على ذلك أنه إذا رفضت السفينة الإنقاذ وقامت به السفينة المنقذة فامتنعت السفينة المنكوبة عن الدفع، فلها إن أرادت الحصول على المكافأة إثبات خطورة الموقف الذي كانت فيه السفينة وعدم قدرتها على مواجهته، وبمعنى آخر إثبات أن الرفض

¹ حسن حرب اللصاصمة، المرجع السابق، ص 143، 144.

كان غير واضح، ومن الواضح أن الهدف هو إتاحة الفرصة لمناقشة قرار الرفض، وأن سلامة السفينة كانت تستلزم التدخل السريع.¹

ويرى الدكتور صلاح محمد سليمة في هذا الصدد أنه إذا أرسلت السفينة إشارة استغاثة تطلب النجدة من الغير، وهبت لنجدتها مجموعة من السفن، فإنه طبقاً للاتفاقية الدولية للإشارة اللاسلكية المبرمة سنة 1914 واتفاقية واشنطن سنة 1927 الخاصة بالإشارات اللاسلكية، يكون لربان السفينة المعرضة للخطر أن يختار من بينهم السفينة التي تقدم المساعدة، وبالتالي السفينة التي تستحق مكافأة إنقاذ، واختياره إحدى هذه السفن لتقديم خدمات الإنقاذ هو في الوقت نفسه رفضاً صريحاً لعروض الإنقاذ من السفن الأخرى، وهو تعبير عن إرادة ربان السفينة المعرضة للخطر.²

(ب) - معقولة الرفض

إذا كان يشترط أن يكون الرفض واضحاً وصريحاً، فإن هذا الرفض مقيد أيضاً بقيد آخر وهو أن يكون معقولاً، وهو ما عبرت عنه م 3 من 1910 Bruxelles و م 19 من اتفاقية Londres 1989 كما سبق وأشارنا، ويعتبر هذا الشرط مسألة واقع تخضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع يستخلصها من ظروف الحال،³ بحيث له سلطة واسعة في تقدير الظروف فيجوز له أن يقرر منح السفينة التي قامت بعمليات الإنقاذ المكافأة إذا قدر أن الرفض غير معقول.

¹ مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 120، 122.

² صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 395.

³ وهذا ما قرره محكمة الإسكندرية في حكمها الصادر بتاريخ 11 فيفري 1967، حيث إدعى ربان السفينة بأنه رفض المساعدة رفضاً صريحاً رغم ذلك قضت المحكمة بمكافأة إنقاذ لمقدمي الإنقاذ، على أساس أن الرفض وإن كان صريحاً إلا أنه غير معقول، كذلك ما قرره المحكمة العليا الأمريكية بتاريخ 17 جويلية 2000 حيث قررت الحق في المكافأة لعدم معقولة الرفض. صلاح محمد سليمة، نفس المرجع، ص 397.

ومهما كان الرفض صريحا ومعقولا، فإنه يشترط أن يكون سابقا على تقديم خدمات الإنقاذ، على أساس أن الرفض يمثل حق يجب عدم التعسف في استعماله، فإن كان الرفض بعد عمليات الإنقاذ أو قبل إتمامها.¹

المطلب الثاني: تحديد مكافأة الإنقاذ البحري و ضمانات الوفاء بها

لا شك أن الخطر الذي يدهم السفينة وهي في البحر يكون أكثر فداحة في أثره من خطر مشابه وقع لها على البر، ولا شك أن من يتقدم لإنقاذها يتعرض بدوره لمخاطر من شأنها أن تثنيه عن الإقدام على المساعدة، لو لم تكن هناك مكافأة ضخمة تكفي لإغرائه على تحمل الخطر والمجازفة، يرعى في تقديرها هذه الظروف الصعبة وقيمة الأموال التي أنقذت (الفرع الأول)، يدين بها الملتزمون بدفعها (الفرع

¹ وهو ما حدث في حادث سفينة الشحن Circé القادمة من الجزائر والمتجهة إلى مارسيليا، حيث اشتعلت النيران في غرفة محركاتها فتوقفت عن العمل وهي على بعد 30 ميلا من جزيرة ماجورك، فطلبت من سفينة الشحن Charles le borgne قطرها إلى ميناء بالما بجزيرة ماجورك حيث تجد وسيلة لإطفاء الحريق، ونظرا لقوة الرياح والموج والبحر المضطرب لم تنجح محاولة القطر حيث انفك الحبل من السفينة القاطرة مسببا لها بعض الأضرار، عملية القطر الثانية تمت بنجاح وبعد الإبحار لمدة 7 ساعات انكسرت سلسلة القطر وفشلت مرة أخرى عمليات استكمال الرحلة إلى الجزيرة، فقررت السفينة المقطورة تكليف القاطرة Charles le borgne باستدعاء قاطرة من ميناء بالما مجهزة بمعدات إطفاء حريق.

= وقد استجابت البحرية العسكرية الإسبانية للنداء بإرسال قاطرة على الفور، إلا أن ريان سفينة الشحن Circé أبلغت Charles le borgne بعدم الحاجة إليها، وعندما عرضت القضية على التحكيم أصدر قراره استدعاء القاطرة إلى مكان الحادث يعد مساهمة في خدمات الإنقاذ، وأن Charles le borgne استدعتها وهذا في حد ذاته خدمة إنقاذ.

عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص122، 123.

الثاني)، أو لم تكن هناك ضمانات تضمن للمنقذ عدم تعرض حقه في المكافأة لخطر الضياع (الفرع الثالث)، ما عدا حالات تحديد المسؤولية (الفرع الرابع).

الفرع الأول: تحديد مقدار المكافأة

وفقا للنصوص القانونية المنظمة للإنقاذ البحري فإن المكافأة تخضع في تقديرها لأحد طريقتين هما: التحديد الاتفاقي بين الطرفين (أولا)، أو تقوم المحكمة بمقدارها بناء على طلبهم وفقا لأسس محددة (ثانيا)، ليتم توزيعها بعد ذلك بين المنقذين (ثالثا).

أولا: تحديد مكافأة الإنقاذ اتفاقا

تتم عمليات تحديد مقدار مكافأة الإنقاذ المستحقة في أغلب الأحوال باتفاق يبرم بين مالك أو ربان السفينة المنكوبة وبين نظيره في السفينة المنقذة، إن كان هناك متسع من الوقت قبل بدء عملية الإنقاذ، أو ما يعرف بالتحديد الاتفاقي حيث يتم تحديد مقدار المكافأة بين طرفي الاتفاق وتخضع لقواعد الاتفاق ذاته، ويستند هذا الاتفاق إلى قاعدة لا نتيجة لا دفع مما يوضح الرقم المرتفع لمكافأة الإنقاذ،¹ وقد ورد النص على طريقة تحديد مكافأة الإنقاذ اتفاقا في م 343 ق بح ج والتي نصت على: "تحدد قيمة مكافأة الإسعاف بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف..."، كما قد يحصل وأن يتفقا على أن مبلغ المكافأة يتم تحديده بعد انتهاء عملية الإنقاذ، لأنه من الناحية العملية يتم الإنقاذ في ظروف خطيرة ومن غير المعقول إضاعة الوقت في تفاصيل المكافأة، حتى الأطراف لا يكون في استطاعتهم في تلك الظروف تحديد عادل للمكافأة،² لهذا خشيت التشريعات البحرية تعسف واستغلال أحد الطرفين للظروف التي يوجد فيها الطرف الآخر ويفرض عليه شروط مجحفة أو يتم الخطأ في تقدير

¹ RODIERE (R), op cit, p459.

BOUAYAD (M), op.cit, p165.

² حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص125.

قيمة المكافأة، فلم تترك للطرفين الحرية المطلقة وفرضت رقابة القاضي بأنه يستطيع تعديل الاتفاق أو بطلانه بناء على من له مصلحة في ذلك،¹ وعليه هناك حالات يمكن لأحد الطرفين فيها أن يطلب من القاضي تعديل أو إبطال الاتفاق، وسيتم دراسة كل حالة على حدة.

I- إذا أبرم الاتفاق وقت الحادث وتحت تأثير الخطر

نصت م 7 من اتفاقية 1910 Bruxelles على: "كل اتفاق خاص بالمساعدة والإنقاذ يبرم وقت الخطر وتحت تأثيره يجوز للقاضي إبطاله أو تعديله بناء على طلب أحد الطرفين، إذا رأى أن الشروط المتفق عليها غير عادلة..."²، ويستفاد من النص أنه يمكن للمحاكم أن تبطل أو تعدل في الاتفاق على تقدير المكافأة إذا أبرم لحظة الخطر وتحت تأثيرها.

والحكمة كلها من ذلك هي أن إرادة الربان السفينة التي تتعرض للخطر تكون غير حرة بسبب الظروف الحرجة التي يتم فيها الاتفاق، واضطراره إلى قبول الشروط مهما كانت لتفادي هلاك سفينته، وعلى ذلك يمكن القول أن الخطر يعتبر عاملاً مؤثراً في إرادة ربان السفينة المنكوبة مما يجعل إرادته معيبة، وعلى ذلك يؤسس القاضي البطلان لوجود عيب في الرضا،³ أو له الحق في مراجعة وتعديل رقم المكافأة الذي اتفق عليه الطرفين، إذا تبث له أنه لا يقابل الخدمات الحقيقية.

ويتفق المشرع الجزائري مع ما قرره اتفاقية 1910 Bruxelles، حيث أعطى للمحاكم بناء على طلب أحد الطرفين إبطال أو تعديل كل اتفاق على مكافأة الإنقاذ، في م 344 ق بح ج: "كل اتفاقية خاصة بالإسعاف ترم عند وقوع الحادث وتحت تأثير الخطر، يمكن إلغاؤها أو تعديلها من طرف المحكمة بناء على طرف أحد الأطراف...".

¹ حساك نعيمة، المرجع السابق، ص 116.

² مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 133.

³ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 70، 71.

غير أن تأسيس البطلان على عيوب الرضا غير صحيح، لأنه مهما عاب الرضا فإن المحكمة لن تبطل العقد إلا إذا كانت الشروط المتفق عليها غير عادلة، ونص م 7 من اتفاقية 1910 Bruxelles يشترط أن تكون الشروط غير عادلة.¹

II- إذا كان الاتفاق غير متناسب مع الخدمات المقدمة

تطبيقا لما ورد النص عليه في م 7 من اتفاقية 1910 Bruxelles يمكن للقاضي أن يبطل أو يعدل الاتفاق على تقدير مكافأة الإنقاذ عندما تكون هذه المكافأة مبالغ فيها ولا تتناسب مع الخدمات التي أدتها السفينة المنقذة، حيث نصت على: "...إذا تبث أن...قيمة الأجر مبالغ فيها بحيث لا يتناسب مع الخدمات المؤداة، فإنه يجوز للقاضي أن يبطل أو يعدل هذا الاتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة في ذلك"، وعلى ذلك إذا أثبتت أن السفينة التي قامت بعمليات الإنقاذ أن قيمة المكافأة التي تم الاتفاق عليها منخفضة مقارنة مع الخدمات التي قامت بها هذه السفينة، يمكن للقاضي أن يعدل أو يبطل الاتفاق على تقدير المكافأة لعدم التناسب بين قيمة المكافأة والخدمات التي قامت بها السفينة المنقذة.

وعلى ذلك نص المشرع الجزائري في م 344 ق بح ج بقولها: "...وعندما تقدر هذه المحكمة بأن الشروط المتفق عليها ليست عادلة نظرا للخدمة التي تم أدائها وأساس المكافأة المذكورة في المادة التالية أو عندما لا تمثل الخدمة التي تم أدائها طابع الإسعاف الحقيقي، مهما كان الوصف الذي اعتمده الأطراف"، من النص نجد أن القاضي يقرر إما الإبطال أو التعديل في اتفاق الطرفين إن كانت المكافأة لا تتناسب مع الخدمات التي قامت بها السفينة المنقذة فلا بد من المساواة بين أداء الطرفين، حتى تتحقق العدالة في اتفاق المساعدة والإنقاذ.

¹ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص 270.

ويرى الدكتور عاشور عبد الجواد عبد الحميد أستاذ بكلية الحقوق جامعة بني سويف، أن هذه الحالة تدخل في الحالة الأولى لأن المكافأة التي لا تتناسب مع الخدمة المؤداة هي مكافأة غير عادلة أيضاً، غير أن النص يتطلب لبطلان الحالة الأولى أن يكون الاتفاق قد أبرم تحت تأثير الخطر ولا يتطلب لذلك في هذه الحالة، ومن ثم فإن التمسك بحالة عدم التناسب يكون أكثر سهولة من التمسك بتأثير الخطر.¹

III- إذا أبرم الاتفاق في حالة الغش أو خطأ المنقذ

سبق وأن أشرنا على أن السفن لا يمكن لها أن تستفيد من خطئها للحصول على مكافأة الإنقاذ وهو ما قضت به م 346 ق بح ج و م 8 من اتفاقية 1910 Bruxelles، وللقاضي أن يعدل أو يبطل الاتفاق على تقدير مكافأة الإنقاذ إذا تبين له أن القائمين بالإنقاذ قد تسببوا بخطئهم في جعل الإنقاذ ضرورياً، وأن رضا أحد الطرفين قد شابه عيب بسبب الإكراه والاستغلال إذ توهم الربان أو يحدث في نفسه الرهبة بأنه معرض لخطر جسيم يهدده في نفسه وماله، فاضطر إلى قبول الشروط المعروضة عليه أو أنه أخفى حقيقة الخطر الذي يتعرض له ليرضى ربان السفينة الأخرى بمكافأة بسيطة،² لأن هذه الحالة تتعلق بالقواعد العامة في البطلان.

وعلى ذلك فإن مثل هذا الخطأ وأعمال الغش أو الإخفاء استناداً للقواعد المقررة في القانون البحري الجزائري حالة من الحالات التي يجوز فيها للقاضي تخفيض أو إلغاء المكافأة، إذا وقعت من أحد طرفي الإنقاذ الذين يفترض فيهم حسن النية عند إبرام الاتفاق بينهما، مع أن الوضع الغالب هو الغبن لأن الطرف الذي يتعرض للخطر دائماً ما يكون مغبوناً، لأن المكافأة تكون أكبر من الخدمة المؤداة والنتيجة الحقيقية.³

¹ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص 270.

² محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 638.

³ RODIERE (R), op cit, p216.

هذه الحالات الثلاث كلها تفادهاها المشرع الفرنسي في م 15 من قانون الحوادث البحرية الملغى رقم 545 والتي نصت على: "كل اتفاق بشأن المساعدة يجوز بناء على طلب أحد الطرفين إبطاله أو تعديله بواسطة المحكمة إذا قدرت أن الشروط المتفق عليها غير عادلة، مع الأخذ في الاعتبار الخدمة المؤداة وأسس التقدير المنصوص عليها في م 16، أو إذا كانت الخدمة المؤداة ليست لها صفة المساعدة الحقيقية أيا كان التكييف الذي خلعه عليها الأطراف"، وظاهر النص يفيد أن المشرع الفرنسي قرر حق طلب البطلان في حالة واحدة فقط تتمثل في أن تكون شروط المكافأة غير عادلة،¹ وهي تغطي كل الحالات التي سبق وأن أشرنا إليها والواردة في القانون البحري الجزائري.

ويتبين مما سبق، أن الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية، لم تترك مسألة تحديد المكافأة لحرية الطرفين بصورة نهائية، بل أعطت للمحكمة سلطة تقديرية واسعة في رقابة عدالة مبلغ المكافأة بما يتناسب والظروف المحيطة بعملية الإنقاذ، وهذا حماية للطرف الذي يدعن تحت تأثير الظروف لشروط الطرف الآخر، لأن الإنقاذ عادة ما يحصل في ظروف لا تسمح بتقدير الشروط التي يتم بمقتضاها فقد يستغل المنقذ ضعف مركز السفينة المعرضة للخطر فيفرض عليها شروطا باهظة لا سيما فيما يتعلق بالمقدار، لهذا قررت أن لكل طرف من الطرفين الحق في أن يطلب من القاضي تعديل مبلغ المكافأة أو إلغائه، ويقضي القاضي بعد ذلك بما يراه مناسبا.²

ومما يبين أن الاتفاق في حالة الإنقاذ ذو قيمة ضئيلة فيما يتعلق بالتزام طرفيه به، إذ أن القاضي يستطيع تعديله أو إبطاله بناء على طلب أحد الطرفين، إلا أن هذه الصلاحية المعطاة للمحكمة في تعديل أو إلغاء الاتفاق، لا تعني أنه لا قيمة لهذا الاتفاق إلا إذا انطبق تماما على الحالات السابق ذكرها ووجد القاضي أن هناك شروطا مجحفة.³

¹ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص 271.

RIPERT(G), op cit, p117.

² نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 180.

³ حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص 153.

ورغم أن تقنين أحكام البطلان أو التعديل يعد أمراً حديثاً، إلا أن الحكم بهذا البطلان ليس شيئاً جديداً في القضاء الفرنسي الذي حكم بهذا البطلان سنة 1897 والمصري سنة 1899، بل إنه يعود للمجموعات البحرية القديمة مثل قواعد أوليرون وقنصلية البحر التي وضعت منذ القرن 12.¹

ثانياً: تحديد المكافأة قضاء

يكون التحديد القضائي للمكافأة في الحالات التي يتعذر على طرفي الاتفاق تحديد قيمة المكافأة، أو الحالات التي يبطل فيها القاضي الاتفاق، وقد حددت النصوص القانونية أسس تقدير المكافأة في الحالات التي يتولى القاضي تحديدها.

نصت م 343 ق بح ج على أنه في حالة عدم وجود اتفاقية تحدد قيمة المكافأة، فإنها تحدد من قبل المحكمة ويتولى القاضي سلطة تقدير مبلغ المكافأة، لكنها ليست سلطة مطلقة بل وضعت لها التشريعات البحرية أسس وعناصر يجب أن يراعيها القاضي بنظر الاعتبار عند تحديد قيمة المكافأة، وقد أشارت إلى هذه الأسس م 345 ق بح ج والتي يمكن تقسيمها إلى قسمين كما يلي:

I- الأسس التي تتعلق بالظروف المحيطة بعملية الإنقاذ

وفقاً لنص م 345 ق بح ج والنصوص البحرية ذات الصلة ومنها م 8 من اتفاقية Bruxelles 1910 و م 13 من اتفاقية Londres، فإن تحديد المكافأة يشمل على جميع العناصر والمخاطر التي أحاطت بعملية الإنقاذ والتي يجب على المحكمة أن تراعيها، وهي تشمل مايلي:

1- النجاح الحاصل أو الفائدة التي حصلت، وقد سبق وأشرنا فيما سبق أن لا مكافأة بدون نتيجة وأن تكمل عملية الإنقاذ بالنجاح، وبالتالي يعد نجاح عملية الإنقاذ من أهم العوامل في تقدير المكافأة.

¹ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، نفس المرجع، ص 272.

2- جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة، فالجهد المبذول من مقدم الإنقاذ من أهم العناصر التي يبني عليها تقدير مكافأة الإنقاذ، لأن الإنقاذ البحري عملية خطيرة تتطلب مهارة وكفاءة عالية من المنقذين، وبذل جهود ثقيلة للتغلب على المخاطر أثناء عملية الإنقاذ، فالمكافأة تكون أكبر كلما كانت كفاءة المنقذين أكبر وبذلوا جهوداً أكثر وواجهوا صعوبات أشد.¹

وقد أوضحت اتفاقية 1989 Londres أهمية هذا الأساس كعنصر من عناصر تقدير المكافأة، حيث قررت الفقرة ب م 13 منها على أن تأخذ في الاعتبار جهود ومهارة المنقذين من أجل إنقاذ السفينة والأموال والبيئة البحرية.

3- الخطر الذي تعرضت له السفينة المنقذة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها، كحالة الجو والبحر أو مدى قربها من الصخور، تواجدها في أعالي البحار، كما يأخذ القاضي في اعتباره أيضاً الخطر الذي تعرض له المنقذون والسفينة التي قامت بالإنقاذ، كخطر الغرق أو الجنوح أو تلف البضائع ووفاة الأشخاص وغيرها من المخاطر التي تحيط بالسفينة أثناء قيامها بالإنقاذ، وعلى القاضي أن ينظر إلى هذه الأخطار أثناء تقديره للمكافأة، فإن لم تواجه سفينة المنقذين أي خطر فعلى القاضي ذكر ذلك في الحكم.

¹ ويلاحظ أن هناك تطبيقات قضائية عديدة تبرز هذه الجهود عند حساب المكافأة، فقد أوضحت محكمة النقض الإيطالية أهمية هذا العنصر عند تقدير المكافأة، حيث قررت أنه يجب أن يأخذ في الاعتبار عند تقدير مكافأة الإنقاذ قدرة ومهارة وتنظيم المنقذ عند قيامه بعمليات الإنقاذ، لأن هذه العناصر مجتمعة تؤدي إلى سرعة التدخل لمواجهة الخطر.

حكم محكمة النقض الإيطالية مشار إليه في: أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص78، نقلاً عن:

Juglart et villeueau: Répertoire de l'assistance en mer

وكذلك حكم تحكيم فرنسي صادر في 21 ماي 1979، أوضح هذا التحكيم مهارة ومجهودات المنقذ عند قيامه بعمليات الإنقاذ حيث تمت عمليات الإنقاذ دون التعرض لخطر غير عادي رغم اتساع البحر وقوة الدوران، مما يؤكد أن المنقذ يتمتع بكفاءة عالية، وهذا الأمر يجب أن يأخذ في الاعتبار عند تقدير المكافأة.

أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص78، هامش رقم 3.

والملاحظ على هذا الأساس، رغم أنه يجرم المنقذ من المكافأة عند إنقاذ الأشخاص، إلا أنه يأخذ في الاعتبار الخطر الذي قد يواجه هؤلاء الأشخاص أثناء الإنقاذ، وهي ليست بمكافأة بل مجرد أساس لتحديد قيمتها.¹

4- الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار التي انجرت وخطر المسؤولية والأخطار الأخرى التي تعرض إليها القائمون بالإنقاذ، فالوقت الذي استغرقته عمليات الإنقاذ يعتبر عاملاً من العوامل الهامة في تقدير مكافأة الإنقاذ، فقد يستغرق بضع دقائق وقد يستغرق ساعات وربما أيام فالوقت يختلف، وكلما كان وقتاً أطول كان ذلك دليلاً على صعوبة عملية الإنقاذ والعكس صحيح، كما يأخذ القاضي في اعتباره أن المنقذين يتكبدون خسائر ومصروفات كمصاريف الوقود وثمان الحبال والكابلات وأجور الطاقم الإضافية، وغيرها من المصاريف فضلاً عن الأضرار التي تلحق بهم نتيجة الإنقاذ، فمن المهم جداً أن لا تقل المكافأة عن المصاريف والخسائر التي لحقت بالمنقذ وأن لا تزيد على تلك القيمة.²

وفي بعض الحالات يكون الضرر الذي يلحق بالسفينة المنقذة أكثر جساماً، كما هو الحال في الحالة التي يترتب فيها على التدخل للقيام بعمليات الإنقاذ هلاك السفينة المنقذة، في مثل هذه الحالة فإن المكافأة يجب أن تشمل قيمة السفينة التي هلكت، وإذا كانت قيمة السفينة التي تم إنقاذها أقل من قيمة السفينة الهالكة، فإن شركة التأمين على السفينة المنقذة الهالكة تلتزم بدفع الفرق بين القيمتين.³

وإلى جانب هذا أيضاً، يجب أن يؤخذ في الاعتبار مسألة الكسب الفائت *Manque a ganger*، وهو ما تأخذ به المحاكم الفرنسية عند تقدير مكافأة الإنقاذ، وهو ما أكدته المحكمة التجارية

¹ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص278.

² ويبرز المشرع الفرنسي من بين الأضرار التي يجب التعويض عنها، الضرر الناجم عن مخاطر المسؤولية التي تلحق بالمنقذ، مثل التعويض الذي يدفعه للغير نتيجة التأخير في تسليم البضاعة بسبب قيامه بعملية الإنقاذ، وبرى الفقه الفرنسي وجوب إدخال هذا التعويض في الاعتبار عند حساب مبلغ المكافأة، وعلى الرغم من أن المشرع الفرنسي لم ينص على مخاطر المسؤولية صراحة، فإن ما يلتزم به المنقذ من تعويض تجاه الغير بسبب عمليات الإنقاذ يدخل في الأضرار التي نتجت عن العمليات.

RODIERE (R), op cit, p205.

³ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص81.

في Lorient سنة 1961 حيث قررت أن يؤخذ في الاعتبار المصروفات التي أنفقها المنقذ والكسب الفائت،¹ ولم يرد في القانون الجزائري ما يشير إلى أن المحكمة تراعي الكسب الفائت في الاعتبار عند تقدير المكافأة.

5- قيمة المعدات والأدوات المستخدمة التي استعملها في سبيل إتمام الإنقاذ، لأنه سواء في حالة نجاح أو عدم الإنقاذ سيحصل المنقذ على قيمة هذه المعدات، مع الأخذ بعين الاعتبار الامتلاك الخاص بالسفينة التي قامت بالإنقاذ، ففي الكثير من الأحيان تكون السفن مجهزة بإعداد خاص لغرض الإنقاذ مما يعني أنهم بذلوا جهودا أكبر يجب تعويضهم عنها،² لأنه يلعب دور كبير في عملية الإنقاذ ويمثل تكاليف عالية بالنسبة للمنقذين، ومن الطبيعي أن ضعف معدات الإنقاذ يقلل من مبلغ المكافأة.³

II- أساس قيمة الأشياء المنقذة

حرص القضاء على بيان قيمة الأشياء التي أنقذت، لأن الأسس السابقة لا تحقق للمنقذين مكافأة كبيرة ما لم تقترن بقيمة الأشياء التي تم إنقاذها ل يتم رفع قيمة المكافأة، فلولا عمليات الإنقاذ لكانت هذه الأشياء قد هلكت،⁴ وتعد قيمة السفينة والأموال وأجرة النقل من ضمن قيمة الأشياء التي أنقذت، والتي تعتبر من الأسس الهامة في تقدير القاضي لمكافأة الإنقاذ.

¹ حكم المحكمة التجارية Lorient في 22 سبتمبر 1961 منشور في مجلة القانون البحري سنة 1962.

² عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص 283.

³ وقد أبرزت هذا العنصر في التقدير المحاكم الألمانية، حيث أوضحت أن نفقات الشركات المتخصصة في عمليات الإنقاذ تكون مرتفعة، وعلى ذلك فإن مقابل الخدمات التي تقوم بها السفن المتخصصة يجب أن تكون مرتفعة، وذلك على عكس الأمر في حالة اللجوء إلى سفن غير متخصصة في عمليات الإنقاذ.

أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 85.

⁴ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 185.

وقد ثارت العديد من التساؤلات حول هذا الأساس، فهل العبرة بقيمة الأشياء المنقذة الاسمية أو القيمة السوقية أو من وجهة نظر متلقي المساعدة؟ وإذا ما توصلنا للجواب هل هذه العبرة تكون قبل بدء عمليات الإنقاذ أو بعد إتمامها، أو وقت رفع الدعوى أو وقت صدور الحكم؟

(أ) - أساس قيمة الأشياء المنقذة في مختلف الاتجاهات القضائية

اختلفت الاتجاهات القضائية خاصة الانجليزي والأمريكي في تقدير أساس قيمة الأشياء المنقذة،

كما يلي:

1- قيمة السفينة

إن لقيمة السفينة أهمية كبيرة في تقدير مكافأة الإنقاذ، فكلما زادت قيمة السفينة زادت المكافأة، ويتم تقديرها على أساس القيمة الفعلية أي القيمة السوقية،¹ ويرى البعض أن قيمة السفينة الفعلية مطروحا منها نسبة الاستهلاك السنوي نتيجة استعمالها، وقد طبقت المحاكم الانجليزية هذه القاعدة منذ سنة 1903² حيث قضت أن العبرة في تقدير قيمة السفينة ليس بقيمتها الاسمية وإنما بقيمتها الحقيقية ينقص منها نسبة الاستهلاك السنوي العادي.

أما في حالة تحول السفينة لمال أثري كما في حادث سفينة Titanic كما سبق وأشرنا بالنسبة لإنقاذ الأموال ذات الطابع الأثري والتاريخي، وكذلك السفينة الحربية إتش.إم.إس. فيكتور التي غرقت في بحر المانش سنة 1744 وتم انتشال حطامها سنة 2006، فإن القاضي في هذه الحالة يأخذ في اعتباره بالقيمة الفنية أو الأثرية للسفينة وليس بقيمتها الحقيقية أو السوقية.

¹ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، 90.

² وتم ذلك في حادث السفينة The Kaffir Prince سنة 1917 وكذلك حادث السفينة Harmonides سنة 1903 والسفينة The Hohenzollern سنة 1907. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 334.

وهناك اتجاهات قضائية أخرى، ترى أنه لا يكفي عند تحديد مكافأة الإنقاذ تقدير قيمة السفينة الحقيقية التي تم إنقاذها، بل يجب أن يأخذ القاضي في اعتباره أيضا قيمة السفينة التي قامت بعمليات الإنقاذ، بمعنى قيمة السفينة متلقية الإنقاذ وقيمة السفينة مقدمة الإنقاذ معا، وهو ما أكدته المحاكم الفرنسية سنة 1958 حيث أقرت محكمة انقض الفرنسية بأنه يجب عند حساب المكافأة أن يؤخذ في الاعتبار قيمة السفينتين، إلا أنه ومهما كانت الاتجاهات في تقدير قيمة السفينة، فإنه من المؤكد أن هذا التقدير يجب أن يكون مبني على أسس موضوعية وبعد انتهاء عمليات الإنقاذ.¹

2- قيمة البضائع والأموال المنقذة

استقر الفقه والقضاء على خضوع البضائع الموجودة على السفينة المنقذة لقواعد الإنقاذ البحري، رغم أن النصوص القانونية لم تتضمن النص على البضائع صراحة، ويتم تقدير قيمتها بالقيمة السوقية لها مع خصم المصاريف المختلفة، كمصاريف التامين وأجرة النقل وهو ما طبقه القضاء الانجليزي في حوادث متعددة،² بالإضافة إلى أن البضائع تدخل في الأموال المنقذة كل ما يمكن تقويمه بمال، ويتم تقدير البضائع والأموال طبقا لاتفاق الطرفين أو القاضي في حالة عدم الاتفاق، والعبرة بوقت انتهاء عمليات الإنقاذ.

3- أجرة النقل

تعتبر أجرة النقل من الأموال التي يتم إنقاذها من الخطر، وقد سبق وتطرقنا إلى أن أجرة النقل تعد من الأموال الموجودة على متن السفينة والتي تتعرض للخطر أيضا، وهي تخضع في تقديرها للأجرة المستحقة قبل بدء الرحلة البحرية وليست الأجرة المستحقة عند الوصول، ويخصم منها المصروفات المختلفة.

¹ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، 90، 91.

² مثل حادث السفينة The Peace No2 سنة 1856، وحادث السفينة The Georye سنة 1857.

صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص335.

وفي هذا الصدد قد تثار مشكلة في اختلاف قيمة العملة التي يتم بها تقدير مكافأة الإنقاذ، وذلك في حالة التعامل بالعملات الأجنبية، والرأي الراجح أنها تخضع لاتفاق الطرفين حول عملة معينة، أما في حالة عدم الاتفاق فإن القاضي يتولى تقدير القيمة للأموال المنقذة وقيمة المكافأة وفقا للعملة المناسبة، والعبرة تكون بوقت انتهاء عملية الإنقاذ.¹

(ب) - أساس قيمة الأشياء المنقذة في القانون البحري الجزائري

وهذا ما نلاحظه في المشرع الجزائري أخذ في الاعتبار قيمة الأشياء المنقذة كعامل من عوامل تقدير قيمة المكافأة إضافة لقيمة الحمولة وأجرة الرحلة، سهوا من المشرع الجزائري فالحمولة وأجرة الرحلة تعد من ضمن قيمة الأشياء التي يتم إنقاذها، ولم يشر المشرع الجزائري لقيمة السفينة في م 345 ق بح ج على أنها من ضمن الأشياء التي تم إنقاذها، كما أن النجاح الحاصل كذلك هو الآخر يضاف إلى قيمة الأشياء التي أنقذت عند نجاحها من الهلاك، فكيف للمشرع ذكرها مستقلة عن الأشياء؟ فهو بهذا الفرض يخصص مبلغا ماليا لكل عنصر من هذه العناصر وهو أمر غير مقبول.

أما عن كيفية التقدير فلم يحدد المشرع الجزائري نسبة ثابتة من قيمة الأشياء يلتزم بها القاضي عند تقديره للمكافأة، وإنما اقتصر على تحديد الحد الأقصى في م 347 ق بح ج، وهو أن لا تزيد قيمة المكافأة على قيمة الأشياء المنقذة بما فيها الحمولة وأجرة الرحلة، وهذا بعد خصم حقوق الجمارك والرسوم العامة وكذلك المصاريف الخاصة بتقديرها وبيعها، لهذا يرى المحكمون أن أفضل أسلوب فيما يخص قيمة السفينة هو الرجوع إلى القيمة الحقيقية لهذه السفينة *La valeur réelle*، وذلك وفقا لتقدير الخبراء،² وفي م 374 ق بح ج والتي نصت على أن لا تتعدى المكافأة والمصاريف التي يجب دفعها في إطار عملية إنقاذ الحطام البحري أو رفعه أو حفظه، قيمة الأموال التي تم إنقاذها.

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 337.

² عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص 285.

وبخصوص تحديد مكافأة إنقاذ الحطام الذي ينطوي على فائدة تاريخية أو أثرية أو فنية أو علمية وفقا للأمر رقم 281/67 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن والآثار التاريخية والطبيعية، في م 15 منه والتي تنص على دفع مكافأة من الوزير المكلف بالفنون إلى كل شخص يعثر على شيء بطريقة عرضية ويعلم السلطات بذلك.

III- استحداث أسس جديدة لتحديد مكافأة الإنقاذ بموجب اتفاقية 1989 Londres

أضفت اتفاقية 1989 Londres إلى أسس تحديد مكافأة الإنقاذ أساسا جديدا وهو كفاءة وجهود المنقذين في الحد من الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية أو تقليله إلى الحد الأدنى في الفقرة ب من م 13 منها، وهذا التزاما وتجاوبا مع التطورات في المجتمع الدولي واتفاقا مع أحكام العديد من الاتفاقيات الدولية، وفي الوقت ذاته تشجيع مقدمي الإنقاذ على إنقاذ البيئة من خلال منحهم مكافآت مقابل جهودهم المبذولة لمنع تلوث البيئة البحرية.¹

ويدخل في ذلك سرعة تدخلهم في العملية ومن تم عدم انتشار التلوث وتوفير المعدات اللازمة لمكافحة التلوث، ونظرا لأهمية هذا الأساس جعلته الاتفاقية في الترتيب الثاني بعد قيمة السفينة والأموال التي أنقذت، وبالتالي فالاتفاقية قد وسعت من مفهوم النتيجة المفيدة بأن قررت تعويض خاص للمنقذين متى أسفرت جهودهم عن منع حدوث التلوث أو الحد من أضراره، حتى وإن باءت عمليات إنقاذ السفينة والأموال بالفشل.

وأضفت م 14 في حالة العجز عن كسب المكافأة المذكورة في م 13، على أن مالك السفينة يلتزم بدفع هذا التعويض الخاص سواء كان التلوث مصدره السفينة ذاتها أو حمولتها، ومن حق مالك السفينة بعد ذلك الرجوع على أصحاب الحمولة لأن مبلغ هذا التعويض يعادل قيمة النفقات التي بذلها المنقذ في عمليات الإنقاذ، بالإضافة إلى مبلغ نسبته 30% من قيمة النفقات إذا نجح المنقذ في الحفاظ

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، 341.

على البيئة البحرية بمنع حدوث التلوث،¹ وهو ما أشارت إليه م 151 ق بح ج على أن الدين البحري الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة، ينشأ عند الاقتضاء عن التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محققا بالبيئة، وما نصت عليه م 371 ق بح ج على أن منقذ الحطام البحري الملقى على السواحل الجزائرية يستحق مبلغ لا يتعدى 30% من قيمة هذا الحطام، هذا لأن الحطام المرمي على الساحل أكثر خطورة على البيئة البحرية من غيره في أعالي البحار،² رغم أن الجزائر انضمت للاتفاقية سنة 2011.

و بلا شك فإن إهمال وقاية البيئة البحرية من التلوث أو الحد منه، فإنه يحرم المنقذ من أن يحصل على هذا التعويض الخاص كله أو في جزء منه.³

الفرع الثاني: الأشخاص المعنيين بمكافأة الإنقاذ

من حيث المبدأ، مكافأة الإنقاذ حق لكل شخص قدم خدمات الإنقاذ، وهي بذلك دين على عاتق كل من استفاد من هذه العمليات (أولا)، لتوزع لمصلحة الدائنين القائمين بعمليات الإنقاذ (ثانيا).

¹ KOBLE(M),op.cit,p33.

² وقد كان أول تطبيق لهذا التعويض الخاص بواسطة القاضي Clarke بشأن حادثة ناقلة البترول Nagasaki Spirit في يوم 19 سبتمبر 1992، حيث اصطدمت بناقلة الحاويات Océan Blessing أو نعمة المحيط شمال مضيق ملاسكا، حيث تسربت كمية كبيرة من البترول إلى البحر واشتعلت فيها النار وامتد الحريق إلى السفينة مما تسبب في موت معظم أفراد الطاقم، وفي يوم 20 سبتمبر أبرمت شركة Salco للإنقاذ مع مجهزي الناقلتين المتصادمتين عقد إنقاذ وتم إطفاء الحريق وقطرت ناقلة البترول إلى ميناء بيلوان في أندونيسيا يوم 3 أكتوبر.

PIERRE(B): La convention de 1989 sur l'assistance, DMF,1995,p692.

³ محمد علي العريان، المرجع السابق، ص 239.

أولاً: المدين الملتزم بدفع مكافأة الإنقاذ

في إطار بيان الأشخاص المعنيين بمكافأة الإنقاذ، فإن المشرع الجزائري لم يوضح على من يقع التزام دفع مكافأة الإنقاذ، إلا الأشخاص الذين استثناهم بنص صريح على عدم استحقاقهم لمكافأة الإنقاذ، لهذا ثار خلاف حول المدينين بهذا الالتزام وتم الاتفاق على أنها تجب على مالك السفينة وعلى مجهزها غير مالك، وعلى شاحني البضائع التي أنقذت، وعلى شركات التأمين إن كانت السفينة الهالكة مؤمنا عليها.

I- مالك السفينة والمجهز غير مالك

مالك السفينة هو كل شخص له حق ملكية على السفينة، وله كافة حقوق المالك من استعمال واستغلال وتصرف في السفينة، وهذه الملكية قد تكون ملكية فردية يمتلك فيها المالك السفينة بمفرده، وقد تكون ملكية مع آخرين وفي هذه الحالة يجوز للدائن أن يطالب أي ممن يشترك في ملكية هذه السفينة بدفع مكافأة الإنقاذ.¹

وفي أغلب الحالات يكون المالك هو المجهز، والمجهز كما عرفته م 572 ق بح ج هو: " كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا أو بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة"، أي أنه قد يحدث أن يكون المجهز شخصا آخر غير المالك، والمجهز غير مالك هو الشخص الذي يقوم باستغلال السفينة أو استعمالها دون أن يكون مالكا.

وبذلك فإن مستأجر السفينة يمكنه أن يكون مدينا بدفع مكافأة الإنقاذ، سواء كان مستأجرا لسفينة يملكها أو على أساس الرحلة أو لمدة معينة، فيتم الرجوع إلى مدى تنظيم مشاركة الإيجار للمدين أو الدائن بمكافأة الإنقاذ، فإن تضمنت المشاركة النص على التزام المستأجر بدفعها فيكون بذلك هو المدين وإلا يلتزم بها المالك في حالة إذا لم تتضمن مشاركة الإيجار ذلك باعتباره مالكا لأجرة

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 320.

النقل، غير أن الدكتور **محمود صلاح سليمة** يرى أن المشكلة تنور في مدى علم المتفق مع المنقذ في اتفاق الإنقاذ بما إذا كان المتفق الآخر معه مالك أو مستأجر، ويرى في هذه الحالة أنه طبقاً لمبدأ حسن النية في المعاملات وحماية الغير، فإن مقدم خدمات الإنقاذ يكون له الحق في الرجوع على المالك من باب التيسير، ويكون للمالك الرجوع على المستأجر بالدعوى الفرعية.¹

ومجهز السفينة التي تم إنقاذها سواء كان مالكا أم من الغير، يأتي في مقدمة الدائنين بدفع مكافأة الإنقاذ، لأن المجهز هو المستفيد الأول من عمليات الإنقاذ لأنه وبفضل نجاح هذه العمليات تجنب الهلاك الكلي للسفينة، أو على الأقل تجنب مخاطر جسيمة كان يتعرض لها وتكاليف باهضة كان يمكن إنفاقها.²

II- الشاحنين وأصحاب الأموال

يلتزم الشاحنين وملاك الأموال على السفينة وملاك الحطام باعتباره من الأموال، بدفع مكافأة الإنقاذ لاستفادتهم من إنقاذ السفينة، وليس بالضرورة أن يكون الشاحن مالكا للبضاعة فقد يكون وكيلاً عنها، وشاحن البضاعة على السفينة التي تم إنقاذها سواء كان مالكا أم وكيلاً، يلتزم بالمساهمة في دفع مكافأة الإنقاذ على اعتبار أنه استفاد من عملية الإنقاذ بنجاحه بضاعته المشحونة من الهلاك، وقد أثار تقرير مشاركة الشاحنين في دفع مكافأة الإنقاذ الكثير من الخلاف الفقهي حول مدى رجوع القائمين بالإنقاذ مباشرة على الشاحنين للمطالبة بالمكافأة؟

يرى بعض الفقه الفرنسي أن القائمين بالإنقاذ لا يمكنهم الرجوع مباشرة على الشاحنين، ذلك لأن دعوى المطالبة بالمكافأة توجه أساساً للمالك أو ربان السفينة التي تم إنقاذها، وإذا قام المالك بدفع المكافأة يستطيع أن يطالب الشاحنين بالمساهمة في الخسارات البحرية المشتركة، باعتبار المكافأة من

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 320، 321.

² أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 98.

المصرفات غير عادية أنفقت من أجل السلامة العامة، ما لم يتم فصل الحمولة عن السفينة كحالة إنقاذ الحمولة فقط دون السفينة، ففي هذه الحالة يمكنهم الرجوع مباشرة على الشاحنين.¹

III- شركات التأمين

المستفيد من عمليات الإنقاذ يعلم جيدا أن شركة التأمين ستدفع مكافأة الإنقاذ، وعلى ذلك فإن شركات التأمين تلتزم بدفع المكافأة إذا كانت السفينة التي تم إنقاذها مؤمن عليها، لأن نظام التأمين يفرض عليهم دفع المصرفات غير عادية التي تنفق من أجل المحافظة على الشيء المؤمن عليه، ولا شك أن مكافأة الإنقاذ من المصرفات غير عادية التي تنفق لمصلحة المؤمن له وهو مالك السفينة.

ثانياً: أصحاب الحق في مكافأة الإنقاذ وتوزيعها عليهم

تستحق مكافأة الإنقاذ للأشخاص الذين اشتركوا في عملية الإنقاذ أو القائمين بالإنقاذ، وتعرضوا لخطر الهلاك وبذلوا الجهد في سبيل نجاح عمليات الإنقاذ، فمن هم هؤلاء القائمين بالإنقاذ؟ وكيف يتم

توزيع المكافأة عليهم؟

I- القائمين بالإنقاذ

نصت م 348 ق بح ج على أن مكافأة الإنقاذ توزع بين مالك السفينة وطاقمها، وعليه فإن الأشخاص المستحقين لمكافأة الإنقاذ هم المالك والطاقم، بالإضافة إلى الأشخاص وفقا للفقرة 2 من م 342 ق بح ج والقاطر والمرشد.

¹ وقد قبلت بعض المحاكم الأمريكية توجيه دعوى مباشرة ضد الدائن المرتهن للسفينة التي تم إنقاذها للمطالبة بدفع مكافأة الإنقاذ، وكانت وجهة نظر المحكمة في قبول الدعوى أن هذا الدائن له مصلحة مباشرة في حفظ السفينة محل الرهن، وقد أخذت بهذا الحل المحكمة الفيدرالية في District في 2 أكتوبر 1979، حيث قبلت المحكمة دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ الموجهة ضد الدائن المرتهن.

أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 100، 99.

(أ) - مالك السفينة المنقذة

تستحق مكافأة الإنقاذ لمالك السفينة ومجهزها التي قامت بعمليات الإنقاذ، ذلك لأنه بذل من أجل القيام بعمليات الإنقاذ مجهودات كبيرة وتعرض لمخاطر عدة، كما أنه تحمل مصروفات ونفقات إضافية من أجل إنجاح العملية، ولهذا الاعتبار لا بد من تعويضه على ما قام به.

أما فيما يخص المجهز غير المالك فقد كان محل خلاف قضائي، لكن القضاء الحديث قرر له حق الحصول على المكافأة وهو تم الحكم به في قضية السفينة Sava Star في 12 أبريل 1995، حيث قررت المحكمة حق مستأجر السفينة التي قامت بعمليات الإنقاذ في الحصول على مكافأة.¹

(ب) - طاقم السفينة المنقذة

يحق لأفراد طاقم السفينة التي قامت بالإنقاذ جزء من المكافأة مقابل الجهد الذي قاموا به خلال عمليات الإنقاذ، وقد تقرر لهم هذا الحق بموجب م 6 من اتفاقية 1910 Bruxelles و م 348 ق بح ج، ومبنى ذلك أن أفراد الطاقم يواجهون نفس الخطر الذي يتعرض له المالك في البحر خلال قيامهم بعمليات الإنقاذ ومن حقهم الحصول على المكافأة، ويلاحظ أن القانون البحري الجزائري بعد تعديل سنة 1998 قرر للطاقم في م 348 على حقهم في الحصول على مكافأة إضافية، إذا تخلوا خلال عمليات الإنقاذ بالالتزام والتفاني في العمل، وظاهر من ذلك أن المشرع الجزائري لم يحدد نسبة ما يحصل عليه أفراد الطاقم من المكافأة اكتفاء بالنص على أن يكون لهم نصيب فيه، وتحدد المحاكم هذا النصيب بالرجوع إلى العرف الجاري والمجهودات التي بذلها الربان وباقي رجال طاقمه.

¹ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 104.

والكثير من نماذج الإنقاذ تعتبر المستأجر للسفينة بدون طاقم في حكم مالك السفينة لما يملكه من الإدارة الفنية لها، وبذلك فإن مالك السفينة يستحق مكافأة إنقاذ في حالة تقديمه خدمات إنقاذ، أما إذا كان المجهز غير مالك مثل المستأجر للسفينة مجهزة ففي الحالة ثار الخلاف حول مدى استحقاق المستأجر لمكافأة الإنقاذ والعبء كما سبق وتطرقتنا بما تنص عليه مشاركة الإيجار، ما لم تكن السفينة مستأجرة أصلاً لتقديم خدمات الإنقاذ وفي هذه الحالة يكون الحق في مكافأة الإنقاذ للمستأجر.

ويشارك مرشد السفينة المنقذة في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين.¹

(ج) - الأشخاص الذين قاموا بإنقاذ الحياة البشرية بمناسبة إنقاذ الأموال

كما سبق وتطرقتنا في حالات عدم استحقاق المكافأة في حالة إنقاذ الأرواح البشرية، إلا أن هناك استثناء في حالة إذا ما اجتمع إنقاذ الأشخاص والأموال معا أو كان إنقاذ الأشخاص معاصرا لإنقاذ الأموال ومتصلا به، فإن لمنقذي الأشخاص الحق في الحصول على حصة عادلة من المكافأة التي تعطى للقائمين بإنقاذ الأموال لأن النهاية واحدة، وهو ما نصت عليه الفقرة الثانية من م 342 ق بح ج على أنه: "إن الأشخاص القائمين بالإنقاذ للحياة البشرية والذين تدخلوا بمناسبة حدوث نفس الأخطار، لهم الحق في حصة عادلة من المكافأة التي تمنح للأشخاص القائمين بإنقاذ السفينة وحمولتها وتوابعها".²

أما الشاحنين وأصحاب الأموال للسفينة التي قامت بالإنقاذ، فقد مال أغلب رأي الفقه في فرنسا إلى منح الشاحنين وأصحاب الأموال التابعين للسفينة المنقذة والذين شاركوا في عمليات الإنقاذ، الحق في مكافأة إنقاذ إذا كانت الخدمات المقدمة لها أثر في عمليات الإنقاذ.³

(د) - القاطر الذي قدم خدمات استثنائية

سبق البيان أنه طبقا للمجرى العادي للأمر فإنه ليس للقاطر الحق في مكافأة الإنقاذ إذا كان ذلك يدخل ضمن التزاماته في عقد القطر، لكن القاطر الذي يقوم بخدمات استثنائية لا تدخل في التنفيذ العادي للعقد، فإنه يستحق مكافأة عن ذلك.

¹ م 3/348 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 326.

II- توزيع مكافأة الإنقاذ بين القائمين بالإنقاذ

وبشأن توزيع المكافأة بين مستحقيها، فقد نصت م 6 من اتفاقية 1910 Bruxelles على أن توزيع المكافأة يكون بين مالك السفينة التي قامت بالإنقاذ وربانها وطاقمها طبقا للقانون الوطني لكل سفينة، وبالتالي فالاتفاقية تحيل إلى التشريعات الوطنية فيما يتعلق بطريقة توزيع مكافأة الإنقاذ بين المالك والطاقم وهذا طبقا للأسس التي سبق وأشرنا إليها لتحديد المكافأة،¹ وبموجب الاتفاقية المبرمة بين الطرفين،² وهو ما أخذت به م 348 ق بح ج، وأشارت إلى المعنى نفسه م 310 من قانون التجارة البحرية المصري.

وقد نص المشرع الجزائري على توزيع المكافأة مناصفة بين المالك والطاقم، بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعيّنين للقيام بهذه العمليات، وفي حالة إذا كانت السفينة غير مستغلة من قبل مالكيها، توزع نصف المكافأة الصافية والعائدة للمالك بين المالك والمجهر بخصص متساوية، ما لم تكن هناك طريقة أخرى منصوص عليها في عقد إيجار السفينة،³ ويتم توزيع المكافأة بين أفراد الطاقم من طرف المجهر المالك والمجهر غير المالك للسفينة التي قامت بالإنقاذ، وبعد موافقة السلطة البحرية المختصة على هذا التوزيع.⁴

ولم ينص المشرع الجزائري على الحالة التي تتشارك فيها عدة سفن في القيام بعمليات الإنقاذ، من دون تحديد من الذي قام منهم بمفرده بعملية الإنقاذ، وهو ما نصت عليه م 310 من قانون التجارة البحرية المصري و م 255 من قانون التجارة البحرية الأردني،⁵ على أن يتم توزيع المكافأة المستحقة على السفن المتعددة وباتفاق الأطراف، بحيث تخصص نسبة معينة لكل سفينة من المكافأة بشكل يتناسب

¹ م 3/345 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 2/343 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ م 348، 349 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁴ م 1/350 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁵ حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص 157.

ودورها في عمليات الإنقاذ، وفي حالة عدم وجوده يوزع القاضي المكافأة عليهم مع مراعاة جهود كلا الطرفين والأضرار التي لحقت بكل من السفن المتعددة.¹

لكن السؤال المطروح يدور حول مدى استحقاق الشخص الذي قام بأعمال الإنقاذ بمفرده في المطالبة بمكافأة الإنقاذ؟

المسألة هنا محل خلاف فقهي وقضائي، فيرى بعض الفقه الفرنسي أن الإنقاذ البحري يفترض تدخلا من سفينة، وعلى ذلك فإن المساعدة التي تقدم من شخص بمفرده تدخل في إطار الفضالة وتخضع لقواعد القانون المدني،² ذلك لأن اتفاقية 1910 Bruxelles والمشرع الجزائري نصا فقط على حالة الإنقاذ من سفينة، وبالتالي استبعاد الإنقاذ من شخص منفرد، رغم ذلك هناك العديد من المحاكم في العديد من الدول، على حق الشخص بمفرده في الحصول على حقه في الحصول على مكافأة الإنقاذ، وهو ما تعرضت له المحكمة الابتدائية بالإسكندرية في حكمها الصادر في 27 مارس 1973، على اعتبار أعمال المنقذ المنفرد في حقه في الحصول على المكافأة.

وفي جميع الأحوال لا تطبق أحكام توزيع المكافأة المستحقة للسفينة المستخدمة للإنقاذ المهني، وهو ما قرره م 351 ق بح ج على أن المنقذ المهني لا يخضع للتقسيم الوارد في م 348 ق بح ج والتي تنص على توزيعها مناصفة بين المالك والطاقم، وعلى ذلك لا يؤخذ في الاعتبار عند توزيع مكافأة الإنقاذ لمن قام بعمليات الإنقاذ المهني.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري قد عالج مسألة توزيع المكافأة على القائمين بالإنقاذ إن كانوا أفراد منفردين لا يعملون على متن السفينة، ومع ذلك قاموا بالإنقاذ بناء على طلب الربان كما لو قام الغواصين بذلك بعد أن اتفق معهم ربان السفينة المعرضة للخطر، وهو ما نصت عليه م 348 ق بح ج: "...وكذا المستخدمين المعينين للقيام بهذه العمليات".

¹ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 108، 109.

² RIPERT(G), op cit, p114.

الفرع الثالث: ضمانات الوفاء بمكافأة الإنقاذ البحري

نظرا للطبيعة القانونية للسفينة في التنقل من مكان لآخر، قد يخشى المنقذ من ارتحالها وعدم حصوله على مبلغ المكافأة، لهذا اتجهت معظم التشريعات البحرية إلى تقرير امتياز مكافأة الإنقاذ يضمن للمنقذين الحصول على المكافأة (أولا)، فضلا عن حقهم في حجز السفينة تحفظيا (ثانيا)، وحبس الأشياء التي تم إنقاذها إلى غاية تسديد المكافأة (ثالثا).

أولا: امتياز مكافأة الإنقاذ البحري

يخول امتياز مكافأة المساعدة للمساعدين حق الحصول على مكافأة المساعدة،¹ وهذا بالتقدم على غيرهم من الدائنين الممتازين التاليين لهم في المرتبة والدائنين المرتهنين فضلا عن الدائنين العاديين،² والعلة في امتياز هذا الحق أنه لولا نشأته هلكت تلك السفينة المعرضة للخطر،³ وهذا ما أشارت إليه م 73 ق بح ج على أن: "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري: هـ- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن..."، وأيضا م 373 ق بح ج: "...لمنقذي الحطام البحري امتياز بحري بحكم القانون على الأموال التي أنقذوها، وتأتي الديون المتولدة من عملية الإنقاذ في الدرجة الأولى"،⁴ والملاحظ أن المشرع الجزائري اعتبر مكافأة الإنقاذ دينا ممتازا، فالمكافأة هي حق للمنقذ مقابل

¹ مسألة تقرير امتياز مكافأة الإنقاذ كانت مثار خلاف في فرنسا قبل إصدار قانون 1949 والذي أدخل في القانون الفرنسي القواعد المقررة في اتفاقية 1926 Bruxelles، ذلك لأن تشريع نابليون لم يقرر امتياز للقائمين بالإنقاذ في قواعد القانون التجاري. ولكن رغم عدم النص على امتياز لدين مكافأة الإنقاذ في قائمة الامتيازات التي ورد النص عليها في القانون التجاري القديم إلا أن القضاء الفرنسي أعطى لمن قام بعمليات الإنقاذ امتيازاً طبقاً للقانون المدني على اعتبار أنها من مصروفات الحفظ والصيانة، أما في ظل القانون الفرنسي الحالي، فيلاحظ أن المشرع الفرنسي نظم حقوق الامتياز البحرية بقانون 3 يناير 1967، وقد قرر في هذا القانون امتياز للمكافأة الواجبة من أجل الإنقاذ، ويأتي هذا الامتياز في المرتبة الرابعة من بين حقوق الامتياز البحرية.

أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 119.

² نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 196.

³ حسن حرب بشير اللصاصمة، المرجع السابق، ص 159.

⁴ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

جهوده وخدماته التي بذلها من أجل إتمام عملية الإنقاذ، لهذا فمن حقه أن تتمتع مكافأة الإنقاذ بالامتياز.

كما قررت م 77 ق بح ج على أن الامتيازات الضامنة لتعويضات الإسعاف والإنقاذ ومصاريف رفع الحطام، تكون لها الأفضلية على جميع الامتيازات البحرية الأخرى التي تثقل السفينة عن استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الامتيازات، كما أضافت م 79 ق بح ج أيضا على أن هذه الامتيازات أيضا لا تخضع للتنافس فيما بينها وعلى أن مرتبتها حسب الترتيب العكسي لترتيب نشوء الديون المضمونة بهذه الامتيازات،¹ وذلك عند تقديم خدمات الإنقاذ للسفينة عدة مرات في رحلة واحدة فيتم ترتيب امتياز المكافأة طبقا للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها، ويتضح من هذه الحالة أنه في حالة تعرض السفينة خلال نفس الرحلة لأكثر من حادث استوجب تقديم المساعدة والإنقاذ في كل حادث، فإن المكافأة المستحقة للمنقذين الأخيرين تفضل على المكافأة المستحقة للمنقذين السابقين في تاريخ المساعدة، ويعتبر كتاريخ نشوء الديون المضمونة بامتياز بحري للإسعاف أو الإنقاذ أو رفع الحطام، يوم انتهاء هذه العمليات.²

أما بخصوص محل هذا الامتياز فهي الأموال التي تم إنقاذها وثمر الرحلة التي تمت فيها عمليات الإنقاذ، وهذا ما نصت عليه م 1/352 ق بح ج على: "في إطار مكافأة الإنقاذ وتسديد المصاريف التي استحققت من أجل تقدير وحفظ وبيه الأموال التي تم إنقاذها، فإن للمنقذين امتياز على السفينة وعلى البضاعة وعلى الأموال الأخرى التي تم إنقاذها"، وما نصت عليه م 818 ق بح ج أيضا على أن: "تدخل في باب الامتيازات على البضائع المشحونة: ب- المكافأة المترتبة على البضاعة عن الإسعاف والإنقاذ...".³

¹ وهو ما نصت عليه أيضا م 3/819 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² RAHALI(H),op.cit,p104.

³ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

ولم يقتصر اعتبار مكافأة الإنقاذ من الديون البحرية الممتازة على النصوص الداخلية، بل تضمنت اتفاقية 1926 Bruxelles والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحري،¹ النص على ذلك أيضا في م 2 منها، وبعد تعديل الاتفاقية سنة 1993 تضمنت م 3/4 النص على اعتبار مكافأة الإنقاذ من الديون الممتازة التي ترد على السفينة والبضائع أو الأموال.

ينقضي امتياز مكافأة الإنقاذ طبقا لنص م 84 ق بح ج مرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون، إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة وبيعت جبريا.

ثانيا: الحجز التحفظي على السفينة

يحق للمنقذين توقيع الحجز التحفظي على السفينة التي تم إنقاذها، إذا خشي المنقذ من مغادرة السفينة للميناء قبل حصوله على مبلغ المكافأة، وقد نصت م 151 ق بح ج على: "ينشأ الدين البحري الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية: ج- عمليات الإنقاذ أو المساعدة أو اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك عند الاقتضاء التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محققا بالبيئة".

لذلك، فإن مكافأة المساعدة من الديون التي يجوز حجز السفينة التي تم إنقاذها لغرض الحصول على المكافأة، والغالب أن يوقع المنقذ على السفينة التي تم إنقاذها والتي تعلق بها الدين أو نشأ بسببها، ولزيادة الضمان يمكن للمساعد حق توقيع الحجز التحفظي على أي سفينة أخرى مملوكة لمن كان وقت

¹ أبرمت هذه الاتفاقية في Bruxelles بتاريخ 10/4/1926 وحتى سنة 1968 لم يتجاوز عدد أعضائها الموقعين عليها سوى 21 دولة من بينها فرنسا التي أدمجتها في قانونها الداخلي الصادر سنة 1935، ونظرا للحاجة للتطوير تم إبرام اتفاقية Bruxelles سنة 1967 المبرمة بتاريخ 27/5/1967، ولكنها لم تدخل حيز التنفيذ لعدم التصديق عليها من الدول التي تكمل النصاب القانوني اللازم لسريانها، وفي 6/5/1993 تم إبرام معاهدة الامتيازات والرهون البحرية في Genève. صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 72/64 المؤرخ في 31/03/1964، ج ر عدد 27 الصادرة بتاريخ 24/08/1964.

نشوء الدين البحري مالكا للسفينة التي يتعلق بها الدين،¹ كما يجوز له في حالة استئجار السفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية وعندما يضمن المستأجر لوحده دينا بحريا خاصا بهذه السفينة، حجز هذه السفينة أو أية سفينة أخرى يملكها المستأجر.²

ومن خلال ما سبق، نجد أن المساعد له حق حجز السفينة التي تم إنقاذها من أجل الحصول على مبلغ المكافأة ولو كانت مؤجرة للغير وغير مملوكة للمستأجر متى تخلى المؤجر عن إدارتها الملاحية، إلا انه لا يجوز له حجز سفينة أخرى من سفن المالك المؤجر غير السفينة التي تم إنقاذها، لانه ليس المدين الأصلي، وما إلا تطبيق للقواعد العامة التي تقتضي بحق الدائن في الحجز على أموال مدينه إذا لم يتم بالوفاء بما في ذمته من التزام.³

ويتم توقيع الحجز على السفينة بموجب أمر على عريضة وفقا للإجراءات المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية،⁴ ويترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة عدم جواز مغادرتها الميناء المحجوزة فيه.

ثالثا: حبس الأشياء التي تم إنقاذها

من بين الضمانات التي وضعها المشرع الجزائري لاستيفاء مبلغ المكافأة، حق المنقذ في حبس الأشياء التي تم إنقاذها من أجل استيفاء مكافأته، وحق الحبس هو حق بمقتضاه يكون للمنقذ فيه أن يمتنع عن رد الأشياء المنقذة حتى يستوفي حقوقه المرتبطة بهذه الأشياء، وقد تضمن تنظيم الحق في الحبس م 1/200 ق م ج والتي تنص على: "لكل من التزم بأداء شيء أن يمتنع عن الوفاء به مادام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية وارتباط بالتزام المدين..."، كما يستند هذا الحق

¹ م 154 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² م 155 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ نهي خالد عيسى المعموري، المرجع السابق، ص 192-196.

⁴ م 647 ق م ج وما بعدها.

لقواعد العدالة، فإذا أنفق شخص مصروفات عن الشيء الذي في حيازته، وجب على من له الحق في الشيء أن يدفع تلك المصروفات قبل أن يدفع تلك المصروفات قبل أن يطالب برد الشيء، وهو ما تطرقت إليه الفقرة 2 من م 200 ق م ج: "ويكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو محرزه إذا هو أنفق عليه مصروفات ضرورية أو نافعة، فإن له أن يمتنع عن رد هذا الشيء حتى يستوفي ما هو مستحق له...".

وبذلك يشترط في حق الحبس أو امتناع المنقذ (المدين) عن الوفاء، أن يكون الشيء المحبوس تحت يد الحابس وأن يكون للحابس حق مستحق الأداء مع وجود ارتباط بين هذا الحق وبين التزام المدين بأداء الشيء، وإذا ما توافر هذين الشرطين كان للمنقذ الحق في حبس الأشياء التي أنقذها إلى غاية أن يستوفي حقوقه، وهو ما قرره م 2/352 ق بح ج والتي نصت على: "إن للمنقذين حق الحبس على الأشياء التي تم إنقاذها والممسوكة من طرف المنقذين الذين لديهم حيازتها وذلك بمناسبة القيام بالإسعاف وحتى التسوية الكاملة لمكافأة الإسعاف وتسديد المصاريف أو حتى تخصيص كفالة من طرف المدين أو ضمان كاف لهذا الغرض".

هذا النص قد تضمن نفس الشروط السالفة الذكر والواردة في نص م 200 ق م ج، بإعطاء المنقذ الحق في حبس الأشياء التي أنقذها إلى أن يتم تسديد الدين وتسوية كافة المصاريف المتعلقة به، ويلتزم المنقذ الحابس خلال فترة الحبس بعدة التزامات أهمها المحافظة على الأشياء المحبوسة، وإن خشي على هذه الأشياء الهلاك والتلف فله الحق في بيعها بعد إذن من القضاء وينتقل بذلك حق الحبس من الشيء إلى ثمنه.¹

هذا وقد تضمنت م 21 من اتفاقية 1989 Londres النص بصورة ضمنية على حق المنقذ في حبس الأموال التي تم إنقاذها، وذلك بعدم جواز تحريك هذه الأموال من أول مكان وصلت إليه بعد

¹ م 201 ق م ج.

عمليات الإنقاذ إلا بموافقة كتابية من المنقذ،¹ وبذلك فإن حق المنقذ في حبس الأشياء المنقذة هو وسيلة ضمان للحابس، يترتب عليه وقف تنفيذ الالتزام وليس انقضائه، وينقضي حق الحبس بخروج الشيء من يد حابسه أو حائزه، مالم يكن خروج الشيء بغير علمه أو رغم معارضته، فله أن يطلب استرداده خلال 30 يوماً من وقت علمه بخروج الشيء من يده مالم تنقض سنة من الخروج.²

الفرع الرابع: تحديد مسؤولية متلقي خدمات الإنقاذ

نصت م 6 من اتفاقية 1979 Londres والمتعلقة بتحديد المسؤولية المدنية عن الديون البحرية، على أنها ضمان من الضمانات لمقدم خدمات الإنقاذ، وقد كانت الفقرة ج من م 93 ق بح ج قبل إلغائها بتعديل سنة 1998، تنص على أنه من بين الأسباب التي تعطي لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته، كل التزام يتعلق برفع حطام السفن أو تعويمها أو إصعادها أو تدميرها وفي حالة الغرق أو الجنوح أو الترك بما في ذلك كل ما يوجد على متنها، وبالتالي فإن من بين الالتزامات التي يجوز من خلالها لمالك السفينة تحديد المسؤولية، تلك الالتزامات الناشئة عن الديون التي تنشأ عن إنقاذ السفن الغارقة أو الجانحة.

إلا أن تحديد المسؤولية هذا قد ألغي بموجب تعديل 1998 وعدلت أيضا م 94 ق بح ج بقولها على أنه: "لا يحتج بتحديد مسؤولية مالك السفينة ضد: أ- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ... ورفع أو تحطيم سفينة غارقة أو أصيبت بجنوح أو تم التخلي عنها بما في ذلك ما يوجد أو كان يوجد على متنها"، بعدما كان قبل التعديل ينص على الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ فقط.

المبحث الثاني: المنازعات المتعلقة بالوفاء بمكافأة الإنقاذ

¹ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 422.

² م 202 ق م ج.

سبق وتوصلنا إلى أن الأصل العام في تسوية الخلافات بين طرفي الإنقاذ وتحديد المكافأة يكون باتفاق الطرفين، أما في حالة فشل الاتفاق فإنهما يلجآن إلى الجهات القضائية المختصة من أجل رفع دعوى للمطالبة بتحديد مبلغ المكافأة، لهذا ينبغي أن تكون هذه الجهة مختصة فعلا للنظر في الدعوى طبقا لقواعد الاختصاص المدني في الإنقاذ البحري (المطلب الأول)، كما يكون من حق الطرفين أن يعهدوا إلى طرف ثالث محكم عن طريق اتفاق التحكيم بتحديد مبلغ وقيمة المكافأة، وهو الطريق الأسهل لفض النزاع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: اللجوء إلى القضاء

إذا لم يتم الوفاء بمكافأة الإنقاذ اتفاقا فلا مناص أمام المدين بالمكافأة، من اللجوء إلى رفع دعوى قضائية أمام الجهة القضائية المختصة (الفرع الأول)، وغالبا ما تثار مشكلة القانون الواجب التطبيق أمام هذه الجهات، إذا اختلفت جنسية السفينتين المتنازعتين (الفرع الثاني).

الفرع الأول: قواعد الاختصاص المدني في دعوى مكافأة الإنقاذ

ترفع دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ من المدعي الدائن بالمكافأة ضد المدعى عليه المدين بها (أولا)، طبقا لقواعد العامة في الاختصاص بنظر الدعوى (ثانيا).

أولا: طرفي الدعوى

إن الدعوى المدنية في المكافأة لها طرفان مدعي مدني و مدعى عليه، فلأول هو الدائن بالمكافأة وهو المنقذ والثاني هو المدين بها وهو متلقي خدمات الإنقاذ.

I- المدعي

الدائن بمكافأة الإنقاذ هو مالك أو ملاك السفينة المنقذة وهو أمر مفروغ منه، ومع ذلك إذا كانت تلك السفينة مؤجرة غير مجهزة أو بمشاركة إيجار بالمدة، فإن المدعي هو المستأجر لأنه مجهز السفينة والذي تعود إليه عائدات استغلالها، كما قد يمثل الربان مالك السفينة أو مجهزها في هذه الدعوى ويتصرف لحساب أي منهما،¹ وقد سبق ورأينا أن الربان والبحارة لهم الحق في الحصول على مكافأة الإنقاذ، فهل سيكون لهم نفس الحق في رفع دعوى المكافأة باسمهم الخاص ولحسابهم على مالك السفينة التي تلقت خدمات الإنقاذ من أجل المطالبة بالوفاء بالمكافأة؟

يرى الفقيه Ripert في هذا الشأن أن لطاقم السفينة التي قامت بعمليات الإنقاذ الحق في رفع دعوى المكافأة، ولكن بطريق الدعوى غير المباشرة وفقا لنص م 1166 من القانون الفرنسي، بوصفهم دائنين لمالك السفينة المنقذة والذي هو دائن لمالك السفينة المغائة،² وتقابل هذه المادة م 189 ق م ج على أن لكل دائن ولو لم يجل أجل دينه أن يستعمل باسم مدينه جميع حقوق هذا المدين، ويرى جانب آخر من الفقه وعلى رأسهم Rodière أن للطاقم حق شخصي ومباشر ضد المدين بالمكافأة وأن قانون الحوادث البحرية الفرنسي الملغى رقم 545 في م 2/14 منه، قد وضع الطاقم والمالك في نفس الدرجة ومن تم فإن لهم على مالك السفينة المغائة دعوى مباشرة لاقتضاء حصتهم من المكافأة.³

ونحن من جهتنا نقول أن الربان والذي هو على رأس الطاقم قد منحه القانون حق تمثيل المجهز خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع، وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة أو الرحلة بموجب م 583 ق بح ج، كما يحق للربان وفي حدود هذه المادة أن يستدين باسم المجهز عمليات القرض إن كانت هذه العمليات ضرورية لتغطية احتياجات السفينة،⁴ أما في غير هذا الالتزام لا يستطيع الربان أن يقوم بأية التزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز وهو ما قضت به م 585 ق بح

¹ مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 142.

² RIPERT(G), op cit, p151.

³ RODIERE (R), op cit, p220.

⁴ م 584 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

ج، كما نصت م 588 ق بح ج على أنه وفي حالة حصول نزاع يتعلق بالسفينة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعياً أو مدعى عليه، ما لم يعين المجهز ممثلاً آخر لهذا الغرض.

وبالتالي فإن الربان يستطيع باسمه مطالبة مالك السفينة التي تلقت خدمات الإنقاذ من أجل المطالبة بالوفاء بالمكافأة، وتمثيل المجهز بصفته مدعياً في الدعوى بموجب توكيل صادر منه للقيام بهذه المهمة، وفقاً للأحكام المنظمة لعقد الوكالة في القانون المدني في المواد 571 وما بعدها،¹ ويكون التوكيل هنا توكيل خاص لأن م 574 ق بح ج نصت على أن الأعمال التي لا تكون من أعمال الإدارة مثل المرافعة أمام القضاء، تكون بموجب وكالة خاصة تخول له القدرة على مباشرة أعمال التقاضي المحددة في الوكالة وما تقتضيه من توابع ضرورية.

كما يستطيع الربان في حالة الاستعجال إعطاء الأمر للبحار للقيام بأي عمل غير العمل المخصص له، وفي هذه الحالة له الحق في أجر إضافي إذا كانت المهام التي مارسها بالفعل تفوق عمله،² ولم يحدد المشرع الجزائري طبيعة هذا العمل، لكن بما أن م 585 ق بح ج ألزمت الربان على أن لا يقوم بأي التزام بدون توكيل خاص، فإن إعطاءه الأمر ربما للبحار الذي قام بعمليات الإنقاذ من أجل القيام بالتقاضي أمام القضاء، لن يكون إلا بموجب توكيل خاص صادر من المجهز.

وخلاصة القول، أن المشرع الجزائري لم يشايح نظيره الفرنسي، والذي وضع الطاقم والمالك في نفس الدرجة ومن ثم فإن لهم على مالك السفينة التي تلقت خدمات الإنقاذ دعوى مباشرة لاقتضاء حصتهم من المكافأة، ومفاد ذلك أن المالك أو المجهز هو مستغل السفينة باسمه الخاص، ولا يمكن للربان ولا للطاقم الحلول محله بدون أي توكيل صادر منه.

II - المدعى عليه

¹ م 571 ق م ج: "الوكالة أو الإنبابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصاً آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل وباسمه".

² م 2/416 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

المدعى عليه في دعوى مكافأة الإنقاذ هو المدين بها، أي مالك أو ملاك السفينة التي تلقت الإنقاذ أو مستأجرها إذا كانت السفينة مؤجرة، إلا أن السؤال الذي يفرض نفسه في هذه الحالة يتمثل في موقف شاحني البضائع التي تم إنقاذها كون الشاحنين سيساهمون في دين المكافأة، لكن هل يجوز للمدعي رفع دعوى على الشاحنين الذين نجت بضاعتهم من الهلاك شخصياً؟

يرى بعض الفقه الفرنسي بجواز رفع الدائن دعوى المطالبة بدفع المكافأة شخصياً على الشاحنين لأنهم ملزمون بالمساهمة بتسديد المبلغ، فيجوز اختصاصهم شخصياً أو مع مجهز السفينة المنقذة في دعوى واحدة،¹ غير أن المحاكم رأت أنه لا يجوز الحكم عليهم بالتضامن لأن مكافأة الإنقاذ لا تتعلق بتعويض عن فعل ضار، لهذا يجب تحديد دين كل منهما وتحكم على كل واحد بدفع دينه.²

ثانياً: المحكمة المختصة بنظر دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ

لم يرد في اتفاقية 1910 Bruxelles ولا اتفاقية 1989 Londres أي تنظيم قانوني للمحكمة المختصة بنظر دعوى المطالبة بالوفاء بمكافأة الإنقاذ، وكذلك جاء المشرع الجزائري ومعظم التشريعات البحرية فلا يوجد أي قواعد خاصة بدعوى المطالبة بالوفاء بالمكافأة، الأمر الذي يفرض الرجوع للقواعد العامة في ذلك.

وطبقاً للقواعد العامة، فإن الاختصاص المحلي في دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ ترفع أمام محكمة موطن مجهز السفينة التي أنقذت باعتبارها محكمة موطن المدعى عليه،³ وذلك يعني أن للمدعي المدين بالمكافأة أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يدخل في دائرة اختصاصها القضائي محل إقامة المدعى عليه المعتاد، كما تختص أيضاً محكمة الميناء التي أجري الحجز فيها على سفينة المدعى عليه،⁴ طبقاً لما قضت

¹ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص 304.

² مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 143.

³ م 37 ق إ م إ.

⁴ م 7/40 ق إ م إ.

اتفاقية 1952 Bruxelles المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية، وقد رأى أغلب الفقه أن هذه الاتفاقية قد سدت الفراغ لأن الاختصاص ينعقد لمحكمة مكان الحجز.¹

أما الاختصاص النوعي فقد سبق التطرق في الباب الأول إلى أنه من اختصاص القسم البحري لمحكمة موطن المدعى عليه.

الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن مكافأة المساعدة والإنقاذ

غالبًا ما تثار مشكلة القانون الواجب التطبيق على المنازعات المتولدة عن عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين إذا كانت السفينتين من جنسيتين مختلفتين، لذلك اتجهت الحلول القانونية عند تحديد القانون المختص الرجوع لمكان وقوع عمليات المساعدة والإنقاذ (أولاً)، أو لجنسية السفينتين إذا كانا من دولة واحدة (ثانياً) وهذا قبل سقوط الحق في رفع الدعوى (ثالثاً).

أولاً: قانون مكان وقوع عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين

تحديد القانون الواجب التطبيق على دعوى المطالبة بالمكافأة يثير العديد من المصاعب، لأن المسألة تتعلق بمكانين هما: المياه الإقليمية وأعلى البحار.

I- المساعدة والإنقاذ الواقعين في المياه الداخلية أو الإقليمية

¹ أما في مصر فإن الاختصاص الإقليمي ينعقد لمحكمة ولو كان مجهز السفينة المعرضة للخطر شخصاً أجنبياً ليس له موطن ولا محل إقامة في مصر، إذا تم الإنقاذ في المياه الإقليمية المصرية سواء كان ذلك بين سفينة مصرية وسفينة أجنبية، أو بين سفينتين أجنبيتين لتعلق الدعوى بالتزام نشأ في مصر وفقاً لنص م 30 من قانون المرافعات المصري، ومتى انعقد الاختصاص للمحاكم المصرية فإن الاختصاص المحلي بالفصل في الدعوى يكون وفقاً لنص م 65 من التجارة البحرية المصري، للمحكمة الابتدائية التي وقع فيها الحجز أما إذا تمت عملية الإنقاذ في المياه المصرية وكان أحد طرفيها مصرياً، فإن المحاكم المصرية يكون لها وحدها الاختصاص بنظر كل نزاع يثار بشأنها، ويقع باطلاً أي اتفاق يقضي باختصاص محكمة أجنبية أو تحكيم خارج مصر. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 162. أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 116.

في الكثير من الحالات ما يحصل تنازع للقوانين عند حدوث عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين في المياه الداخلية أو الإقليمية لدولة ما بين سفن تحمل أعلاما لدول مختلفة، ومن أجل حل مشكلة القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة حسم المشرع الجزائري الأمر بتطبيق القانون المحلي في الفقرة أ من م 354 ق بح ج: "تخضع النزاعات المتولدة عن عمليات الإسعاف للقوانين الآتية: أ- قانون البلد الساحلي إذا حصل الإسعاف في المياه الداخلية أو الإقليمية"، كما تنص م 382 ق بح ج على أن: "تخضع للقانون الجزائري النزاعات الخاصة بحقوق مالكي ومنقذي الحطام البحري الذي تم إنقاذه في المياه الداخلية أو الإقليمية الجزائرية".¹

وطبقا للقانون البحري الجزائري فإن الدعاوى المتعلقة بدفع المكافأة عن عمليات المساعدة والإنقاذ التي وقعت في المياه الإقليمية الجزائرية تخضع للقانون الجزائري، وهو ما يتطابق ونص م 20 من القانون المدني الجزائري والتي نصت على: "يسري على الالتزامات غير التعاقدية، قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام".

ولهذا فإن هذين النصين يسريان سواء حصلت هذه العمليات بين سفينتين تابعتين للدولة الجزائرية أو كانت سفينتين تحملان جنسية أجنبية ما دام أن المساعدة والإنقاذ قد تمت في المياه الإقليمية الجزائرية، لذلك إذا وقعت عمليات الإنقاذ في المياه الإقليمية الجزائرية، فإن القانون الواجب التطبيق على الدعاوى المتعلقة بالوفاء بالمكافأة وكل ما يتعلق بها من إجراءات هو القانون الجزائري، مهما كانت جنسية السفينتين.

والقول بتطبيق القانون الوطني الإقليمي يضع حلا لمشكلة تنازع القوانين خاصة عندما تكون السفينتين من جنسيتين مختلفتين، كما أنها ترجع إلى فكرة الإقليمية والتي تعد كما سبق وتوصلنا في الباب الأول من الرسالة، الأساس الذي يقوم عليه حل تنازع القوانين، فكل واقعة تحدث على إقليم الدولة

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

يجب أن تخضع لقانون هذه الدولة، لأن إقليمها هو الذي جعل من الواقعة المادية، واقعة قانونية تترتب عليها آثار معينة، كما أنه رأي تقليدي سائد لدى الفقه والقضاء منذ القديم.

II- المساعدة والإنقاذ الواقع في أعالي البحار

قد حدث وأن يحصل الإنقاذ في أجزاء البحر التي لا تتضمن البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لأية دولة، أو ما يعرف بأعالي البحار بين سفينتين تحمل أعلاما مختلفة، ونحن نعلم جيدا أنه ليس هناك أي قانون يسري في عرض البحر، لهذا فإن القانون الواجب التطبيق هو قانون المحكمة المختصة بالنزاع، وهو حل عملي خاصة عند عدم وجود قانون يطبق على القضية وخاصة وأن السفينتين من جنسية مختلفة، وهو الحل الذي نصت عليه الفقرة ب من م 354 ق بح ج: "ب- قانون المحكمة المختصة بالنزاع إذا حصل الإسعاف في أعالي البحار".¹

لكن هذا القول يعيدنا لما سبق وذكرنا في الباب الأول فيما يخص القانون الواجب التطبيق على التصادم الواقع في أعالي البحار، فالمشرع الجزائري بهذا الطرح لم يعالج مسألة القانون الواجب التطبيق على عمليات الإنقاذ الواقعة في أعالي البحار، مما يدخلنا في متاهة معرفة قانون المحكمة المختصة خاصة إذا كانت إحدى السفينتان جزائرية وأخرى أجنبية وغياب أي قانون موحد يسري في عرض البحر، فهل المحكمة المختصة في هذه الحالة حتى نطبق قانونها هي محكمة السفينة التي قدمت عمليات المساعدة البحرية، أو محكمة السفينة المغاثة والمعرضة للخطر؟ كذلك هل هي محكمة قانون القاضي الذي رفع إليه النزاع أم نطبق قانون علم كلا السفينتان الجزائري والأجنبي معا؟ وتبقى مسألة تحتاج للتدخل السريع.

أما فيما يخص إنقاذ الحطام البحري الواقع في أعالي البحار، فقد نصت الفقرة الثانية من م 382 ق بح ج: "تطبق أحكام الفقرة الأولى أيضا على النزاعات المتولدة من إنقاذ الحطام في أعالي البحار،

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

عندما يتم إدخاله إلى الأملاك العمومية البحرية الجزائرية"¹، وبالتالي فإن إنقاذ الحطام البحري في أعالي البحار كاستثناء، يخضع للقانون الجزائري إذا تم إدخاله للمياه الإقليمية أو الداخلية الجزائري.

ثانياً: قانون العلم المشترك

أخضع المشرع الجزائري عمليات المساعدة البحرية بين السفن التي تحمل نفس العلم، لقانون البلد الذي تحمل السفينتين رايته مهما كانت طبيعة المياه التي حصلت فيها لمساعدة، ويعد ذلك استثناء من تطبيق القانون المحلي متى اتحدت السفينتان في نفس العلم (العلم المشترك)، وهو رأي صائب خاصة إذا وقع الإنقاذ في عرض البحر إذ يتعذر معه تطبيق القانون المحلي، وهو ما قضت به الفقرة ج من م 354 ق ج: "ج- قانون البلد الذي تحمل السفينة رايته، إذا كانت السفينة المسعفة والسفينة المسعفة ترفعان نفس الراية بغض النظر عن المياه التي حصل فيها الإسعاف"، لذلك فإنه متى تمت عمليات المساعدة بين سفينتين جزائريتين سواء في المياه الإقليمية الأجنبية أو في عرض البحر، فإنها تكون خاضعة للقانون الجزائري باعتباره قانون البلد الذي تحملان رايته، ويعد هذا استثناء من الفقرة (أ) والتي تقضي بتطبيق القانون المحلي على التصادم الواقع المياه الإقليمية، وهذا في حالة المساعدة بين سفينتين مختلفتين في العلم، لكن متى تصادف انتماؤهما لدولة واحدة فإنهما يخضعان لقانون تلك الدولة حتى لو حدثت المساعدة في المياه الإقليمية الجزائرية.

وإن كان خضوع السفينتين المتحدتين في الجنسية لقانون بلدهما مهما كانت طبيعة المياه، يعد استثناء من القاعدة العامة وهي خضوع السفينتين لقانون البلد المحلي إذا حدث الإنقاذ في المياه الداخلية أو الإقليمية، فإن هذا الاستثناء يرد عليه استثناء آخر في الفقرة د من م 354 ق ج، وهو يتعلق بتوزيع المكافأة بين المالك والمجهز غير المالك والربان وباقي أفراد طاقم السفينة المنقذة، والتي أخضعها المشرع الجزائري لقانون البلد الذي تحمل السفينة التي قدمت عمليات المساعدة رايته، وبالتالي يمكن

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

القول بأن المشرع الجزائري قد استثنى المنازعات المتعلقة بتوزيع حصص المكافأة بين أصحابها من القانون المحلي أو قانون المحكمة المختصة.

هذا وقد نصت م 355 ق بح ج على: "يمكن للسفينة المسعفة والسفينة المسعفة واللتين لا تحملان نفس الجنسية أن تتفقا لإخضاع نزاعهما المتولد عن عمليات الإسعاف لقانون تحدده في عقدهما المتعلق بالإسعاف"،¹ وبالتالي يمكن للسفيتين في حالة إذا لم تحملتا نفس الولاية أن تتفقا لإخضاع نزاعهما لقانون يحدده في اتفاقهما المتعلق بالإنقاذ، طبعاً في حالة وجود الاتفاق.

ثالثاً: تقادم دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ البحري

تنقضي دعوى المطالبة بدفع مكافأة الإنقاذ بمرور سنتين من تاريخ انتهاء عمليات الإنقاذ، وفقاً لنص م 3/10 من اتفاقية 1910 Bruxelles كما أعطت الاتفاقية للتشريعات الدول المتعاقدة إمكانية تمديد هذا التقادم في حالة إذا تعذر الحجز على السفينة في المياه الإقليمية للدولة التي يقيم فيها المدعي أو يوجد فيها محله الرئيسي،² كما نصت م 23 من اتفاقية 1989 Londres على أن أية مدفوعات تسقط خلال عامين اعتباراً من اليوم الذي انتهت عمليات الإنقاذ.

وهو ما أخذ به المشرع الجزائري فيم 356 ق بح ج بنصها على أنه: "تتقادم الدعوى المتعلقة بطلب دفع مكافأة الإسعاف بمضي سنتين اعتباراً من اليوم الذي تنتهي فيه عمليات الإسعاف. غير أن هذه المدة لا تسري عندما لا يتم حجز السفينة التي قدم إليها الإسعاف في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري"، وعليه فإن مدة سنتين تخضع لأسباب قطع التقادم لوجود سبب يمنع سريان مدة التقادم وهي عدم إمكانية الحجز على سفينة المدعى عليه في المياه الخاضعة للقانون الجزائري، كما نصت

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص 121.

م 383 ق بح ج على تقادم الدعاوى المتولدة عن إنقاذ الحطام بمضي سنتين أيضا ابتداء من يوم انتهاء عمليات إنقاذ الحطام.

الفرع الثالث: الحجز التحفظي على السفينة التي تم إنقاذها

يحق الحجز تحفظيا على السفينة التي تم إنقاذها من أجل المطالبة بدفع مكافأة الإنقاذ البحري، بعد توافر شروط الحجز التحفظي والتي سبق ذكرها في الباب الأول،¹ والتي من بينها أن يكون الدين بحريا ويشمل هذا الدين البحري بمفهوم م 151 ق بح ج الذي يمكن أن يرتب عليه حجز السفينة التي تم إنقاذها، عمليات الإنقاذ المتصلة أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك عند الاقتضاء التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضرار محققا بالبيئة.

المطلب الثاني: قضاء التحكيم في مجال الحوادث البحرية

أشارت م 6 من اتفاقية 1910 Bruxelles ونظيرتها م 343 ق بح ج إلى وسيلتين من وسائل تحديد مكافأة الإنقاذ البحري، وهي اتفاق الطرفين أو اللجوء إلى القضاء وهناك وسيلة ثالثة لم يشر إليها النصين وإن كانت منتشرة في المنازعات البحرية وهي التحكيم، ويعد الطريق السهل لحل المنازعات البحرية بصفة عامة، عن طريق اتفاق التحكيم وباختيار لجنة التحكيم (الفرع الأول)، ومن خلال الجلسات وتقديم المستندات من الطرفين (الفرع الثاني)، وصولا لصدور حكم في الدعوى (الفرع الثالث).

الفرع الأول: إجراءات التحكيم في منازعات الحوادث البحرية

¹ أنظر ص 178 من الباب الأول.

يسود العلاقات البحرية تيار جارف مقتضاه اللجوء إلى التحكيم لحل المنازعات الناشئة عنها، لهذا سنلقي الضوء على مفهوم التحكيم في المجال البحري (أولاً)، ثم نتطرق لإجراءاته في مجال الحوادث البحرية بصفة عامة والتصادم والإنقاذ البحريين بصفة خاصة (ثانياً).

أولاً: مفهوم نظام التحكيم البحري

يعتبر التحكيم نظام قانوني لحل المنازعات البحرية، وهو نظام معروف منذ القدم ساعدت على انتشاره العديد من الاعتبارات، منها تجنب طول وبطء التقاضي أمام المحاكم خاصة وأن عامل السرعة يعتبر من العوامل الهامة في تنفيذ المعاملات التجارية، إضافة لسرية جلسات التحكيم، حتى يتاح للأطراف والمحكمين وضع الإجراءات والشروط والضوابط التي تحكم العملية التحكيمية، على نحو يختلف عن المقاضاة أمام المحاكم الوطنية.¹

كما يعد التحكيم قضاء خاص أو اختصاص قضائي خاص أكثر قرباً من القضاء العادي لحل المنازعات البحرية،² أو هو وسيلة من الوسائل البديلة إلى جانب الصلح والوساطة، لحل النزاعات الناشئة عن الاستغلال البحري وهو الحل الودي بين المتنازعين بعيداً عن التعقيدات والإجراءات الرسمية والشكليات المعقدة، والأطراف يمكنهم أن يقرروا رفع منازعتهم المستقبلية إلى التحكيم سواء وقت الاتفاق أو يتفقون على الالتجاء للتحكيم بعد نشوء النزاع.³

¹ أمير محمد محمود طه: التحكيم في منازعات الحوادث البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017، ص 211.

² غسان رياح: التحكيم التجاري البحري، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2016، ص 32.

³ تحتل إنجلترا المرتبة الأولى في مجال التحكيم البحري حيث ارتبطت السيادة البحرية بالدول الإنجليزية منذ القديم، واستمرت هذه السيادة في العصر الحديث نتيجة تأثير التقدم التجاري والاقتصادي، فأصبحت إنجلترا أكبر الدول المالكة والمجهزة لأساطيل النقل البحري، ومقر التجمعات البحرية الكبرى، وقد استغل الانجليز هذه الاعتبارات وأنشؤوا مجموعة من العقود النموذجية لتنظيم كافة المجالات والأنشطة البحرية، من بناء السفن وإصلاحها وعقود إيجار السفن وشراؤها وعقود التأمين، هذه العقود أغلبها يشتمل على شرط التحكيم كوسيلة لفض المنازعات البحرية.

عرض النزاع على التحكيم بالنسبة لإنجلترا غير كافي، فقد حرصت على جعل المحكمين البحريين من أهل الاختصاص وتعيين نفس المحكمين في أغلب الأحيان، مما جعل لهم كفاءة عالية في مجال التحكيم، كما أنشأت الجمعيات البحرية الإنجليزية جمعية المحكمين

وتمتاز التحكيم البحري بمزايا عدة تجعله يفضل على حل النزاعات أمام المحاكم العادية، والتي تستغرق بطبيعتها وقتاً قد يطول في كثير من الأحيان، ففي التحكيم يختار الأطراف المحكمين الذين يتمتعون بثقتهم والذين يعهد إليهم بتسوية النزاع، كما يمكنهم اختيار أي مكان لإجراء التحكيم فيه وتكون المصاريف عادة بسيطة غير مرهقة مما يُيسر الوصول للحقوق بأقل النفقات كما أن لجوء الأطراف للتحكيم ليس لعدم الثقة في القضاء العادي، وإنما يرجع لكون للعادات البحرية والأعراف في المسائل البحرية وزن كبير قد يفوق ما للقانون المكتوب.¹

وتتعد صور التحكيم البحري ومنها التحكيم البحري المؤسس وهو ذلك التحكيم الذي تتولى إدارته كاملة هيئة أو مؤسسة أو غرفة للتحكيم تكون متخصصة في التحكيم، وتتولاه من أوله إلى آخره،² أو هو ذلك النوع من التحكيم الذي يتفق فيه الأطراف وهم بصدد إبرام اتفاق التحكيم على إحالة المنازعات التي نشأت فعلاً أو التي ستنشأ إلى إحدى مؤسسات التحكيم ومن هذه المؤسسات:

- هيئة اللويدز Lloids association والتي نشأت سنة 1717.

- المنظمة الدولية للتحكيم International arbitration organisation.

- غرفة التحكيم البحري بباريس والتي أنشأت سنة 1929 بباريس.³

وبخلاف التحكيم المؤسسي هناك التحكيم الحر Ad-hoc arbitration وهو التحكيم الذي يتولى فيه الأطراف على العملية التحكيمية من اختيار المحكمين وتحديد القانون الواجب التطبيق، وإجراءات التحكيم وكيفية تنفيذ حكم التحكيم، بمعنى أن الأطراف في التحكيم البحري الحر هم من

البحريين بلندن، كجمعية تحكيم بحري لا تهدف لتحقيق الربح بل لخدمة المجتمع البحري الإنجليزي بواسطة تدريب المحكمين الإنجليزي، وضمهم في قائمة محكميها ليختار الأطراف من بينهم محكميهم الذين يفصلون في النزاع.

بودالي خديجة: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري-دراسة مقارنة- رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015/2014، ص38، 39.

¹ مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص132.

² لطرش زهية، المرجع السابق، ص120.

³ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص536، 537.

يهيمن على إدارة التحكيم، إلا انه قد يلجأ هؤلاء الأطراف إلى مركز تحكيمي يتولى على تنفيذ اتفاق الأطراف، ومن هذه المراكز: جمعية المحكمين البحرين الأمريكية التي أنشأت سنة 1936، وجمعية المحكمين بلندن والتي أنشأت سنة 1960.

وسواء كان التحكيم مؤسسي أو حر، فإن الأطراف يلجئون إليه عن طريق اتفاق التحكيم Arbitration agreement¹، وهو ذلك الاتفاق الذي يتضمن تسوية المنازعات الحالية أو المستقبلية بين الطرفين عن طريق التحكيم، وقد يأخذ إما صورة مشاركة تحكيم تبرم بعيدا عن العقد الأصلي في صورة عقد مستقل، تتوافر فيه كافة الشروط الموضوعية والشكلية التي تلزم لصحة الالتزام بوجه عام، وهذا في حالة إتفاق الأطراف على عرض منازعات قد نشأت بالفعل، أو يكون بموجب شرط تحكيم ضمن شروط العقد الأصليين ويكون ذلك بالنسبة للمنازعات المستقبلية، وهي الصورة الغالبة في المجال البحري.²

ثانيا: سير إجراءات التحكيم البحري

تختلف إجراءات التحكيم بحسب طبيعة التحكيم البحري من السرعة والسرية، تبدأ العملية التحكيمية بطلب بتشكيل لجنة أو هيئة التحكيم.

¹ ظهر اصطلاح اتفاق التحكيم لأول مرة في اتفاقية نيويورك التي صدرت في 10 جوان 1958 بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية، حيث أن المادة الأولى منها تنص على أن كل دولة متعاقدة تلتزم بالاعتراف باتفاق التحكيم، ولم يكن ذلك الاصطلاح معروفا من قبل إذ كان يعبر عن اللجوء إلى التحكيم وذلك من خلال اصطلاح شرط التحكيم تارة، ومشاركة التحكيم تارة أخرى، فلذلك فقد جاءت اتفاقية نيويورك لتستخدم تعبيراً واحداً يجمع بينهما.

وقد سارت على ذلك النهج كافة الاتفاقيات الأخرى التي تلتها، مثل الاتفاقية الأوروبية بشأن التحكيم التجاري الدولي كما أخذ به القانون الموجد النموذجي الذي صدر عن لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية، وكذلك تم استخدام ذلك الاصطلاح في قانون التحكيم المصري لسنة 1994.

طلال عبد المنعم الشواربي، محمد طلال الشواربي: التحكيم في المنازعات البحرية-دراسة مقارنة - دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2016، ص88.

² أمير محمد محمود طه، المرجع السابق، ص212.

I- طلب التحكيم البحري

من أجل بدء التحكيم لا بد من تقديم طلب التحكيم أو إخطار التحكيم، مهما اختلف اسم هذه الوثيقة الأولية وصيغها ونماذجها، إلا أن المحتوى المطلوب من الطلبات والملاحظات هي مشابهة جدا.¹

ويختلف رفع طلب التحكيم بحسب صور التحكيم سواء كان حر أو مؤسسي، فترفع الدعوى التحكيمية بالنسبة للتحكيم الحر أمام مراكز التحكيم من قبل المدعي بمذكرة مكتوبة يشرح فيها جميع طلباته من المدعى عليه، وطالبا فيها تعيين محكم أو محكمين أو الاشتراك في تعيينهم، لتبدأ إجراءات التحكيم من تاريخ إعلان المدعي طلب التحكيم خلال الميعاد المتفق عليه،² أما في التحكيم المؤسسي أين تضعف هيمنة الأطراف في إدارة التحكيم، فيتم رفع الطلب من المدعي إلى سكرتارية هيئات التحكيم وتتولى الهيئة إعلان المدعى عليه، والواضح أن التحكيم المؤسسي يغلب عليه الطابع الروتيني مما يجعله يتشابه مع القضاء في إجراءات رفع الدعوى، وبالتالي قد يفضل الطرفين اللجوء إلى التحكيم الحر.

ويعد تقديم طلب التحكيم رفعا للدعوى التحكيمية، يترتب عليها آثار رفع الدعوى ومن بينها التقادم، إذ يشترط لإقامة دعوى المطالبة الناشئة عن الإنقاذ البحري أن يتم رفعها قبل مرور مدة التقادم، حددتها اتفاقيتي 1910 Bruxelles و 1989 Londres بمدة سنتين،³ يبدأ احتسابها من يوم انتهاء عمليات الإنقاذ.

II- تشكيل واختيار هيئة التحكيم البحري

¹ www.international-arbitration-attorney.com

² صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 553.

³ م 10 و م 23.

لما كانت إرادة الأطراف هي دستور التحكيم، فإن الأصل أنهم هم الذين يقومون بتشكيل هيئة التحكيم والمقصود بتشكيل هيئة التحكيم البحري عدد المحكمين الذين يتم اختيارهم، سواء كان هذا العدد أحادياً أو ثنائياً أو ثلاثياً، فللأفراد الحرية الكاملة في إطار تشكيل هيئة التحكيم البحري.

(أ) - تشكيل هيئة التحكيم البحري

نصت م 1017 ق إم إ على: "تشكل محكمة التحكيم من محكم أو عدة محكمين بعدد فردي"، ومن خلال النص نجد أن تشكيل هيئة التحكيم إما يكون بمحكم واحد أو عدة محكمين، إلا أنه يشترط في الحالة الأخيرة أن يكون عددهم وتراً أو وترية التشكيل كثلاثة أو خمسة أو سبعة على سبيل المثال، وذلك تجنباً لما قد يحدث من مشاكل عند المداولة، إذ قد ينقسم المحكمون إلى فريقين متساويين فيتعذر صدور الحكم بالأغلبية،¹ وفي حالة عدم الاتفاق على عدد المحكمين فإن المشرع نص على أن يكون عددهم محكم واحد.

1- تشكيل هيئة التحكيم البحري من محكم واحد

ويتبع ذلك أن يتم تشكيل هيئة التحكيم من محكم مفرد، ليتولى وحده الفصل في المنازعة البحرية المعروضة عليه، ويلاحظ أن بعض القوانين الداخلية قد أخذت بالتشكيل المنفرد، وهو ما يأخذ به قانون التحكيم الفيدرالي الأمريكي لعام 1925 في م 2 منه، ولائحة غرفة التحكيم البحري بباريس في م 6 من اللائحة، كما أخذت به كل من جمعية المحكمين البحريين بلندن وجمعية المحكمين البحريين بنيويورك، فإن لم يكن هناك اتفاق فيما بين الأطراف على العدد الذي سيتم تشكيل هيئة التحكيم به، فإن النزاع يفصل فيه بواسطة محكم واحد.²

¹ أمير محمد محمود طه، المرجع السابق، ص 252.

² طلال عبد المنعم الشواربي، محمد طلال الشواربي، المرجع السابق، ص 155.

ومن الجدير بالذكر أن نظام التحكيم المفرد له العديد من المزايا من أهمها أنه يسهل على المحكم الواحد أن يعقد جلسات سريعة ويحددها مع الأطراف وفي توقيتات قريبة، بحيث يسهل الاتصال بهم لإجراء العملية التحكيمية، كما يوفر للأطراف نفقات التحكيم التي من الممكن أن يتحملوها، فضلا على أنه أسرع الطرق لإجراء العملية التحكيمية، ولكن لا بد من أن تتوفر في المحكم أقصى درجات الكفاءة لكي تصدر أحكامه مطابقة للقوانين والمعاهدات، بحيث يتحمل وحده نتائج النطق بالأحكام في تلك الحالة.¹

2- تشكيل هيئة التحكيم من عدة محكمين

قد يتم تشكيل هيئة التحكيم البحري من ثلاثة محكمين أو أكثر بشرط أن يكون العدد فرديا، حيث يقوم كل طرف من طرفي الاتفاق بتعيين محكم، ثم يقوم المحكمان المعينان من قبل الطرفين بتعيين محكم ثالث أو يتم تعيينه بواسطة أي طريقة أخرى، وذلك بدءا أو بعد عدم اتفاق الطرفين على تعيين محكم واحد، بحيث يعمل المحكم الثالث بدور المرجح الذي يعمل على تكملة هيئة التحكيم من محكمين اثنين إلى ثلاثة يقومون بالفصل جميعا في النزاع، ويصدرون حكم التحكيم إما بالإجماع أو بأغلبية اثنين لواحد، وبعد التشكيل الثلاثي هو التشكيل الشائع في عمليات التحكيم البحرية.

وتعيين هيئة التحكيم من أكثر من محكم من شأنه أن يعطي لكل طرف ميزة تعيين محكم يتفهم وجهة نظره ويعبر عن الأعراف التي تسود في بلده، وينقل وجهة نظره إلى الآخرين دون أن يكون هناك تحيز من جانبه للطرف الذي قام بتعيينه، خاصة وأن طرفي التحكيم غالبا ما يكونان من جنسيات مختلفة، حتى يصدر حكم التحكيم خاليا من العيوب فلا يتم الطعن عليه بالبطلان من جانب الطرف الآخر.²

¹ DAVID(R):L'arbitrage dans le commerce international, revue international de droit comparé, N°4,1982,p309.

² طلال عبد المنعم الشواربي، محمد طلال الشواربي، المرجع السابق، ص159.

(ب) - اختيار هيئة التحكيم البحري

يتم في المعتاد اختيار هيئة التحكيم من خلال طرفي النزاع بطريقة الاتفاق، فإذا لم يتوصل أطراف الاتفاق على تعيين هيئة التحكيم أو إذا أهمل أحدهما أو قصر في أداء الواجب المنوط به نحو تعيين المحكمة التي يتم اللجوء في تشكيل هيئة التحكيم إلى اختيارها بواسطة الغير الذي يتولى تلك المهمة عن أطراف المنازعة.

1- اختيار هيئة التحكيم باتفاق الأطراف

قد يقوم أطراف المنازعة في الإنقاذ البحري باختيار هيئة التحكيم البحري إذا أرادوا باتفاقهم على التحكيم، إبعاد النزاع عن القضاء وإسناد عملية الفصل في المنازعة إلى أشخاص بعينهم يجوزون ثقتهم يعينونهم في اتفاق التحكيم، نظرا لما يتوفر في هؤلاء المحكمين من خبرة ودراية بالنشاط البحري وتفصيله.¹

ويعتبر شرط التحكيم الصورة الشائعة في المعاملات البحرية في إبرام اتفاق التحكيم الذي يرد ضمن بنود الاتفاق الأصلي للإنقاذ البحري، وهو ما نصت عليه م 1007 ق إ م إ على أن شرط التحكيم هو الاتفاق الذي يلتزم بموجبه الطرفين في عقد متصل من أجل عرض النزاع الذي قد يثار بشأن هذا العقد على التحكيم، لهذا فطرفي المساعدة البحرية يتفقون في اتفاق المساعدة على شرط التحكيم باختيار هيئة التحكيم لتتولى الفصل في النزاع الذي قد ينشأ بموجب تنفيذ عقد الإنقاذ.

وقد نصت الاتفاقية الأوروبية للتحكيم التجاري الدولي لعام 1961 على ترك الحرية الكاملة لاتفاق الطرفين لتعيين المحكمين في م 4 منها، كما نص قانون التحكيم الانجليزي الصادر سنة 1979

¹ طلال عبد المنعم الشواربي، محمد طلال الشواربي، المرجع السابق، ص 160.

على أن الأصل في تعيين المحكمين هو نص اتفاق التحكيم،¹ وبذلك فإن الأصل في اختيار هيئة التحكيم يكون بواسطة طرفي النزاع، وهي الطريقة الشائعة في مجال التحكيم سواء تم تشكيل الهيئة من محكم فرد أو من عدة محكمين.

2- اختيار هيئة التحكيم في حالة غياب الاتفاق

وإن كان الأصل هو اختيار هيئة التحكيم باتفاق الطرفين في الاتفاق الأصلي، إلا أنه قد لا يتم الاتفاق على هذا الاختيار، ومن هنا كان لا بد من تدخل الغير غير طرف في اتفاق التحكيم، هذا الغير قد يكون إما هيئة تحكيم بحري مؤسس أو أي سلطات يعهد إليها الطرفين مهمة اختيار هيئة التحكيم أو المحاكم القضائية.

فقد سمحت مراكز التحكيم البحري المؤسس بقيام طرفي اتفاق التحكيم بحرية اختيار هيئة التحكيم، ولكن هذا الاختيار يعود إليها إذا لم يستطع أو تعذر على الطرفين الاتفاق على تعيين محكم أو عدة محكمين، وبالتالي فإن دور هذه المراكز ما هو إلا دور مكمل لسد النقص الذي يعتري اتفاق الطرفين،² ومن هذه المراكز كما سبق وتطرقتنا المنظمة الدولية للتحكيم البحري، غرفة التحكيم التجاري البحري بباريس، هيئة اللويدز بلندن.

كما أنه من الممكن ألا يقوم الطرفين بأنفسهم باختيار محكميهم كما لا يعهدون ذلك إلى مراكز التحكيم البحري لكنهم يسندون المهمة إلى هيئة أو شخص معين ذو صلة وثيقة بعمليات النقل البحري، ولهم دراية بتعيين المحكمين وتتوافر فيهم شروط الكفاءة الفنية والحيدة، وينتهي دور هذا الشخص أو هذه الهيئة عند اختيار المحكم أو المحكمين.

¹ ROLF(S): **the international maritime arbitration rules(ICC-CMI)**, international business lawyer, vol 8, 1980, p302.

² طلال عبد المنعم الشواربي، محمد طلال الشواربي، المرجع السابق، ص 165.

وفي حالة عدم اتفاق الطرفين على اختيار هيئة التحكيم، ولم يكن ذلك منعقدا أمام أحد مراكز التحكيم البحري ولم تقم بهذه المهمة سلطة تعيين معدة لذلك مسبقا فلا تبقى إلا طريقة واحدة وهي تعيين هيئة التحكيم عن طريق تعيينها بواسطة المحاكم القضائية في الدولة الوطنية التي يشير إليها القانون الذي يتم تطبيقه على التحكيم أو من خلال الدولة التي يتم إجراء التحكيم على أرضها، وهو نفس الدور الذي تقوم به مراكز التحكيم البحري المؤسس كمعاون للطرفي النزاع في تشكيل هيئة التحكيم،¹ وقد نصت م 1009 ق إ م إ على هذه الحالة بنصها على: "إذا اعترضت صعوبة تشكيل محكمة التحكيم... يعين المحكم أو المحكمون من قبل رئيس المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها محل إبرام العقد أو محل تنفيذه".

III- مكان انعقاد هيئة التحكيم

نص م 316 من قانون التجارة البحرية المصري على أن كل اتفاق يقضي باختصاص محكمة أجنبية بنظر دعاوى الإنقاذ البحري أو بإجراء التحكيم خارج جمهورية مصر العربية يقع باطلا، إذا وقع الإنقاذ في المياه المصرية وكانت السفينة التي قامت بالإنقاذ أو السفينة التي أنقذت تتمتع بالجنسية المصرية، وهذا يعني أنه إذا حدث الإنقاذ خارج المياه المصرية أو في أعالي البحار فيجوز الاتفاق على عقد التحكيم خارج مصر حتى ولو كانت إحدى السفينتين ترفع العلم المصري.

ومن الجدير بالذكر أن القانون البحري الجزائري لم ينص على مكان انعقاد التحكيم في حالة تمتع إحدى السفينتين للجنسية الجزائرية، كما أن النصوص الخاصة بالتحكيم والواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، جاءت خالية هي الأخرى من أي نص يتعلق بمكان انعقاد التحكيم.

الفرع الثاني: الدعوى التحكيمية البحرية

¹ طلال عبد المنعم الشواربي، محمد طلال الشواربي، نفس المرجع، ص 169.

بعد تشكيل هيئة التحكيم يقوم المحكم المعين أو المحكمون باختيار القانون الواجب التطبيق (أولاً)، ثم القيام بفحص موضوع النزاع لتحديد الجلسات وسماع الطرفين (ثانياً).

أولاً: القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم البحري

إن اختيار القانون الواجب التطبيق أو القواعد التي تحكم إجراءات سير المنازعة التحكيمية المتعلقة بالمساعدة البحرية، يعتبر المجال الخصب لتنازع القوانين خاصة وأنها عمليات تتم بين سفن مختلفة الجنسية، وفي العادة يتم تحديد القانون الواجب التطبيق وفقاً للمبادئ المستقرة في معظم التشريعات في اتفاق التحكيم، وفي هذه الحالة يطبق القانون المنصوص عليه في اتفاق التحكيم حتى لو كان القانون الواجب التطبيق على الاتفاق الأصلي وهو اتفاق الإنقاذ مختلفاً عنه، وهذا راجع لمبدأ حرية الأطراف في اختيار القانون الوارد في حكم التحكيم رقم 763 الصادر سنة 1990 عن هيئة التحكيم التابعة لغرفة التحكيم البحري بباريس، وذلك بموجب اتفاق مساعدة بحرية عن عملية إسعاف تمت في البحر المتوسط،¹ كما قد يتضمن اتفاق المساعدة خضوعه من التفسير والمنازعات لقانون معين، ومن ثم لا يكون أمام الطرفين سوى تطبيق القانون الواجب التطبيق على اتفاق المساعدة.

وإن كان تحديد القانون الواجب التطبيق موضوع على درجة كبيرة من الأهمية وفي ذات الوقت يثير صعوبة كبيرة، فمن المتصور في بعض الأحيان أن يكون القانون الواجب التطبيق الذي اختاره الطرفان، أو القواعد التي تحكم الإجراءات تختلف عن تلك التي تحكم موضوع النزاع، أي أنه باستطاعة الطرفين في اتفاق التحكيم إسناد كل من موضوع النزاع وإجراءات التحكيم لقانونين منفصلين.²

¹ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 580.

² طلال عبد المنعم الشواربي، محمد طلال الشواربي، المرجع السابق، ص 306.

وفي بعض الحالات قد يصمت الطرفين في اتفاق التحكيم أو اتفاق المساعدة على تحديد القانون الواجب التطبيق، وفي هذه الحالة تتولى هيئة التحكيم باختيار قانون معين واجب التطبيق، والذي قد يكون قانون غير وطني مثل تطبيق الاتفاقيات الدولية،¹ أو العرف الدولي.

أما القانون الجزائري وبخلاف القانون المصري الذي نص على هتين الحالتين في م 39 من قانون التحكيم المصري لسنة 1994، لم ينص على القانون الواجب التطبيق على المنازعة التحكيمية، لكن نص في المقابل على القانون الواجب التطبيق على منازعات عمليات المساعدة البحرية كما سبق وأشرنا في الفقرة الثالثة، وبالتالي إذا كانت السفينتين من جنسيتين مختلفتين، فإنه لتحديد القانون الواجب التطبيق يجب الرجوع لمكان وقوع عمليات الإنقاذ (المياه الداخلية أو الإقليمية أو أعالي البحار)، أو لجنسية السفينتين إذا كانا من دولة واحدة (قانون العلم المشترك)، كما يمكن للطرفين أن تتفقا لإخضاع المنازعة التحكيمية لقانون يحددانه في اتفاقهما.²

ثانياً: حضور الجلسات وسماع المرافعة

بعد اختيار هيئة التحكيم وتحديد القانون الواجب التطبيق، تقوم الهيئة التحكيمية بمارسة اختصاصها ألا وهو فحص موضوع النزاع بعد إرسال المدعى في النزاع لمذكرة بدعواه مرفقة بالمستندات والأدلة لتعلن إلى المدعى عليه والذي يقدم هو الآخر إدعاءاته ومستنداته، وفقاً لنص م 1019 ق إ م إ التي تنص على: "تطبق على الخصومة التحكيمية الآجال والأوضاع المقررة أمام الجهات القضائية ما لم يتفق على خلاف ذلك".

¹ مثل اتفاقية 1989 Londres المتعلقة بالإنقاذ حيث تنص م 6 منها على: "تطبق الاتفاقية على كل عملية مساعدة إذا لم ينص صراحة أو ضمناً في عقد المساعدة على خلاف ذلك".

² المادتين 354 و 355 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

ويحضر الطرفان الدعوى التحكيمية من أجل تقديم الأدلة شخصياً، بحيث يجب على كل طرف تقديم دفاعه ومستنداته قبل انقضاء أجل التحكيم بـ 15 يوماً على الأقل،¹ لتنجز أعمال التحقيق والمحاضر من قبل جميع المحكمين إلا إذا أجاز اتفاق التحكيم سلطة ندب أحدهم للقيام بذلك،² ويفصل المحكم أو المحكمون وفقاً لقواعد القانون³ بعد اقتناعه أو اقتناعهم بما عرض عليه أو عليهم من أدلة وحجج الطرفين أو سماع مرافعتهم الشفوية إن كانت المرافعة شفوية.⁴

الفرع الثالث: إصدار حكم التحكيم والطعن فيه

بعد استعراض الدعوى التحكيمية وإجراءات سيرها نأتي للمرحلة الأخيرة من مراحل التحكيم البحري، وهي نتيجته وغايته وتتمثل في إصدار حكم التحكيم (أولاً)، مستوفياً لجميع شروطه الشكلية والموضوعية حتى لا يكون هناك أي داع للطعن فيه (ثانياً).

أولاً: إصدار حكم التحكيم

¹ م 1022 ق إ م إ.

² م 1020 ق إ م إ.

³ م 1023 ق إ م إ.

⁴ تختلف أدلة الإثبات في الدعوى التحكيمية في تقييدها لهيئة التحكيم عن أدلة الإثبات في الدعوى القضائية، التي يتقيد القاضي فيها بنصوص القانون التي تعرض عليه أدلة معينة كما في حالة التصرفات المدنية التي تزيد قيمتها عن مبلغ معين، أما في الدعوى التحكيمية فإن المحكم أو المحكمون يتقيدون باتفاق الطرفين بالنسبة لأدلة الإثبات أو القانون الواجب التطبيق عليها، فقد يتفق الطرفين على أن تكون أدلة الإثبات في التحكيم كلها كتابية وهي من أهم وسائل الإثبات في الدعاوى التحكيمية، بحيث تيسر على هيئة التحكيم الإثبات كما أنها سهلة التقديم.

غير أن ذلك لا يمنع هيئة التحكيم في اختيار أدلة أخرى غير الأدلة الكتابية، مثل ندب خبير فتأخذ رأيها من أهل الخبرة في المجال خاصة المسائل الفنية التي يحتاج فيها المحكم لرأي أهل الاختصاص، أو سماع الشهود فقد تحتاج هيئة التحكيم إلى سماع بعض الشهود للوصول لنتيجة معينة.

أمير محمد محمود طه، المرجع السابق، ص 328. صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 587-592.

بعد مداوات سرية للدعوى التحكيمية، تنتهي هيئة التحكيم البحرية من أعمالها بإصدارها لحكم التحكيم بأغلبية الأصوات في حالة تعدد المحكمين،¹ وبعد قفل باب المرافعة في الجلسات في الموعد المحدد لإصداره،² حائزا لحجية الشيء المقضي فيه، ومن التعريفات التي لاقت قبولا من غالبية الفقه لحكم التحكيم، بأنه ذلك القرار النهائي الذي يتخذه المحكم أو المحكمون في النزاع المعروض، بعد دراسة الموضوع وفحص الأدلة مبينا الأسباب القانونية.³

يحتوي حكم التحكيم على قرار هيئة التحكيم يفصل في النزاع بين الطرفين كما يحتوي على تحديد لمصاريف التحكيم،⁴ ويشتمل على بيان أسماء المحكمين الذين فصلوا في الدعوى وأسماء الخصوم، كما يشتمل أيضا على تاريخ ومكان انعقاد التحكيم، كما يتضمن عرضا موجزا للوقائع أو ملخص للنزاع المعروض وطلبات الخصوم، مع ذكر الحثيات والأسانيد والحجج التي استند عليها المحكمين في تأسيس قضائهم التحكيمي حول النزاع المعروض عليهم.⁵

ولا بد من أن يقوم المحكم أو المحكمون بالتوقيع على الحكم التحكيمي الصادر عنهم، لأن التوقيع يعتبر أنه قد صدر منهم ولما انتهت إليه مداواتهم فيه، وفي حالة امتناع الأقلية عن التوقيع في حالة الهيئة المشكلة من محكمين متعددين، يشير باقي المحكمين لذلك ويرتب الحكم أثره باعتباره موقعا من جميع المحكمين.⁶

ثانيا: الطعن في حكم التحكيم

¹ م 1025، م 1026 ق إ م إ.

² طبقا لنص م 1024 ق إ م إ قد يقوم طرفي الخصومة بتحديد موعد إصدار حكم التحكيم فينتهي التحكيم طبقا لذلك الأجل، وفي حالة عدم اشتراط المدة فيصدر الحكم وينتهي التحكيم بانتهاء مدة أربعة 4 أشهر.

³ صلاح محمد سليمان، نفس المرجع، ص 593.

⁴ غسان رباح، المرجع السابق، ص 68.

⁵ م 1027، م 1028 ق إ م إ.

⁶ م 1029 ق إ م إ.

لا يجيز المشرع الجزائري الطعن في حكم التحكيم وهو ما نصت عليه الفقرة الأولى من م 1032 ق إ م إ، فأحكام التحكيم غير قابلة للطعن بالمعارضة باستثناء اعتراض الغير خارج عن الخصومة أمام المحكمة المختصة قبل عرض النزاع على التحكيم، منحه المشرع لمن لم يكن طرفا في دعوى التحكيم ويقصد بالغير كل شخص لم يكن طرفا في الدعوى ولم يتدخل فيها ولم يبلغ بالحكم الصادر فيها ولكنه يمس بمصلحته، وتكون القرارات الفاصلة في الاستئناف وحدها قابلة للطعن بالنقض طبقا لما هو وارد في القانون.¹

¹ 1034 ق إ م إ.

خاتمة الباب الثاني:

من أهم الأمور التي يجدر بنا تقريرها في ختام هذا الباب، وهي ما أمكن استنتاجه من نتائج عملية وملاحظات عن المساعدة والإنقاذ البحريين، أن مفهوم المساعدة والإنقاذ البحريين في التشريع الجزائري ورغم التعديلات التي مست القانون البحري سنة 1998 وسنة 2010 لا يزال متمسكا بالتمييز القديم الذي كان سائدا بين المساعدة والإنقاذ، مستعملا عبارة الإسعاف للدلالة على عمليات المساعدة التي تتم من أجل تفادي الخطر، بينما نص على مصطلح الإنقاذ فيما تعلق بالحطام البحري، بحيث يلزم الإنقاذ البحري في حالة واحدة فقط وهي إنقاذ الحطام، وهذا أضيق كثيرا مما هو الحال في التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية.

كما نلاحظ ملامح تضيق في النص القانوني الجزائري، فقد حدد الجهة الكفيلة بتقديم المساعدة والإنقاذ البحريين إلا على السفن، متغافلا عن المساعدات التي يقدمها أشخاص منفردين من اليابسة إلى السفينة المعرضة للخطر، وإن كان ذلك من النادر جدا إلا أنه أمر ممكن ومتوقع، كذلك أفراد الطاقم وإمكانية تحلوهم لمنقذين، كله يؤدي لتضييق نطاق المساعدة البحرية والإحجام عن تطبيقها من قبل الأشخاص، أيضا ارتباط الخطر بعمليات المساعدة والإنقاذ البحريين وجودا وعدما، وهو شرط أجمعت عليه نصوص الاتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية، وهو لا يشمل فقط تلك المخاطر التي تتعرض لها السفينة المنكوبة أثناء تواجدها في البحر، بل حتى السفينة التي تقدم لها المعونة والنجدة فقد يكون الخطر يهدد مقدم المساعدة نفسه، وهذا استنادا لنص م 337 ق بح ج عند عدم تحقق النتيجة المفيدة من عمليات المساعدة.

توصلنا أيضا أن مقابل مقدم عمليات الإنقاذ البحري هو الحصول على مكافأة أو قيمة مالية تسمى مكافأة الإنقاذ، لكنه لا يتحصل عليها إذا لم تتحقق النتيجة المفيدة من وراذ تدخله في مساعدة السفينة وإنقاذ حمولتها أو تحسين مركزها، وقد أعطى المشرع الجزائري لسفن الدولة الحق في الحصول على مكافأة الإنقاذ من خلال م 335 ق بح ج، إلا ما تعلق منها بتوزيع المكافأة فإنها وحسب نص م

353 ق بح ج تخضع لقرار وزاري مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني والوزير المكلف بالبحرية التجارية، رغم استثناء هذه السفن من تطبيق نصوص اتفاقية 1910 Bruxelles واتفاقية Londres 1989.

ومن أجل تشجيع المنقذين على القيام بالمساعدة والإنقاذ، فقد أحاط المشرع الجزائري على غرار الاتفاقيات الدولية وباقي التشريعات البحرية هذه المكافأة، بمجموعة من الضمانات تمكن المساعد أو المنقذ بالحصول على حقه وهو المكافأة، حق امتياز على المكافأة وذلك بالتقدم على غيرهم من الدائنين الممتازين التاليين لهم في المرتبة والدائنين المرتهنين فضلا عن الدائنين العاديين، كما يحق للمساعدين والمنقذين توقيع الحجز التحفظي على السفينة التي تم إنقاذها، إذا خشي المنقذ من مغادرة السفينة للميناء قبل حصوله على مبلغ المكافأة، وتحدد هذه المكافأة إما باتفاق الطرفين أو باللجوء للقضاء، مع ضرورة مراعاة أسس تقدير هذه المكافأة وقيمتها، وإذا نشأت منازعات في مكافأة الإنقاذ البحري فيتم تسوية هذه المنازعات باللجوء للقضاء أمام المحكمة التي يقع بدائرتها محل إقامة المدعى عليه، أو اللجوء للتحكيم كوسيلة سهلة لفض النزاع.

خاتمة

خاتمة:

لقد بان من خلال تعرضنا لموضوع الحوادث البحرية في هذه الرسالة، مدى الأهمية المحورية للملاحة البحرية، باعتبارها من الركائز الأساسية والهامة للتجارة الدولية، وتعرض السفينة وهي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية لمخاطر جسيمة أثناء قيامها بالرحلة البحرية، ويأتي التصادم البحري وعمليات المساعدة والإنقاذ البحريين، على رأس هذه الحوادث باعتبارها من الحوادث البحرية التي تخضع لأحكام خاصة ومقننة ضمن تشريع خاص يسمى قانون التجارة البحرية أو القانون البحري كما سماه المشرع الجزائري، وقد تكرست هذه الأحكام بإبرام العديد من الاتفاقيات الدولية، والتي انتقلت أحكامها للتشريعات الوطنية.

ولما كان موضوعنا هو الحوادث البحرية وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، فقد ألقينا الضوء على أحكام التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين، ووجهنا فيها الاهتمام ما وسعنا ذلك إلى إيضاح تلك الأحكام في القانون البحري الجزائري ومختلف التشريعات البحرية الوطنية، بالإضافة إلى أحكامه الدولية من اتفاقيات وبروتوكولات دولية ذات العلاقة، وفي ضوء ما استقر عليه الفقه والقضاء فيما يخص هذه الدراسة، محاولين بذلك الإجابة على مجموعة من التساؤلات التي يثيرها الحادثين معا.

وقد آثرنا استهلال الدراسة بمقدمة أشرنا فيها إلى أهمية موضوع الحوادث البحرية، وإلى الاهتمام الوطني والدولي بأحكام المخاطر والحوادث البحرية، والناجحة من تطور التجارة البحرية والنقل البحري، ولاحظنا أن مشرعنا قد عرف حادثا واحدا وهو التصادم البحري فقط، وكأن السفينة لا تتعرض سوى للتصادم البحري، مع أنه حادث لم يقع في الجزائر على الإطلاق بمعناه الواسع، إلا ما استثنى من التصادمات القليلة للسفينة والرصيف أو بعض المنشآت البحرية الصغيرة الراسية.

ثم انتقلنا لبحث موضوع التصادم البحري مفهوما ودعوى، ضمن الباب الأول من الرسالة باعتباره حادث بالغ الخطورة والشدة سواء نشأ بفعل البحر أو بفعل الإنسان، نظرا للتطور الحاصل في مجال الملاحة البحرية والذي أثر بشكل مباشر في ازدياد خطر التصادم، ونظرا لثقة الربانة في الأجهزة المتطورة للسفينة، مما يؤدي لوقوع إهمال وعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة، كل ذلك ساهم ويساهم حتى يومنا هذا في وقوع حوادث التصادم البحري.

فمن حيث المفهوم فقد كان تعريف التصادم البحري في ظل غياب النصوص القانونية محل خلاف فقهي كبير، بحيث كان يخضع لقواعد عرفية بحرية تسري دوليا دون اختلاف كبير في البحار، ولكن تدوين وتقنين هذه الأعراف البحرية على شكل قوانين دولية جعلها تبدو أكثر تباينا، فلم يكن للتصادم البحري في القديم أهميته الحالية، فقد كان حادثا قليل الوقوع أيام السفن الشراعية نظرا لبطء سرعتها ومناوراتها، فهو لم يكن يحدث إلا في الموانئ ونادرا ما كان يقع في أعالي البحار، لهذا فقد كان الحادث الطبيعي الذي تلقاه السفن في ذلك الوقت، هو الغرق عند هياج البحر، وهو حادث لا يثير إلا مسؤولية الربان إذ كان من الممكن أن يقاومه ويتجنبه ولم يفعل.

وبذلك توصلت الدراسة إلى استقرار تعريف التصادم البحري على أنه ذلك الاصطدام أو الارتطام المادي الذي يحصل بصورة مباشرة بين سفينة وأية منشأة بحرية أخرى، أو بصورة غير مباشرة ليشمل التصادم بذلك الحالات التي تلحق فيها بالمنشأة البحرية ضرر حتى وإن لم يصاحبه اصطدام مادي، بغض النظر عن مكان حصول الحادث، ولأسباب طبيعية أو بسبب الخطأ من أحد الربانة أو الخطأ المشترك، وبذلك يتعين حتى يعد التصادم بحريا أن يحصل الاصطدام أو الارتطام أن تكون السفينة على الأقل طرفا في الحادث.

وأشرنا إلى أن وقوع التصادم البحري يؤدي إلى إلحاق الضرر بوسائل الملاحة البحرية وشحناتها وحصول الوفيات والجروح، وحصول أخطاء ناشئة عن الربانة مما يترتب عليه إقامة الدعاوى الجزائية والتأديبية، والدعوى المدنية المتعلقة بالتعويض للضرر الحاصل من التصادم البحري، ويجوز للمدعي أن

يرفع دعواه حسب اختياره إما أمام محكمة موطن المدعى عليه أو موطن أحد مقرات استغلاله، أو إما أمام محكمة مكان الذي تم فيه حجز سفينة المدعى عليه أو أية سفينة أخرى يملكها أو المكان الذي كان من المفروض أن يقع الحجز فيه، أو أمام محكمة مكان وقوع التصادم البحري حالة حصوله في الموانئ والفرض أو في المياه الداخلية، وموقف مشرعنا يماثل موقف اتفاقية 1952 Bruxelles في هذا المقام.

هذه الدعاوى ينبغي في الأصل أن تخضع أحكامها خاصة فيما يتعلق بإجراءات رفع الدعوى وأجال التقادم وطرق الطعن المطبقة على المخالفات الجنائية البحرية، إلى قانون خاص بالتصادم البحري ومحكمة خاصة بالمنازعات البحرية، كون أنها قضايا لا يمكن معالجتها والكشف عن أسبابها إلا في محاكم بحرية خاصة، ولا يوجد مثل ذلك في الجزائر وإنما كل ما في الأمر أنه بالنسبة للدعاوى فإنها تخضع للتفصيلات الواردة في القانون البحري الجزائري، وللمحاكم العادية في القسم التجاري والبحري، فكما سبق وتطرقتنا أن التطور الذي عرفه التنظيم البحري الجزائري منذ عام 1962، والذي حاولت مختلف المراسيم التنفيذية صياغته بطريقة مخالفة للنموذج الفرنسي، هو ما كلف الجزائر إلغاء المحاكم البحرية، الأمر الذي يعد خطأ كبيرا يجب استدراكه لأن مهمة هذه المحاكم الخاصة النظر في قضايا الحوادث البحرية فقط.

تسبق هذه الدعاوى مجموعة من الإجراءات الاستعجالية عادة، كإجراء التحقيق الإداري والتقني والتحقيق القضائي والذان يقران ما إذا كان الأمر يتعلق بارتكاب مخالفة ينص عليها القانون، أم أنها مجرد مخالفات لقواعد المهنة، وبعد الانتهاء من عمليات التحقيق يتضح الخطأ أو الإهمال وبالتالي تسليط العقاب، وقد أشرنا إلى العقوبات التي أوردها القانون البحري الجزائري الجنائية والتأديبية، ويتم الحكم بها عادة أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايها عند وقوع التصادم، وبالتالي اختصاص السلطات القضائية أو الإدارية للدولة الجزائرية للنظر في

المخالفات الجنائية أو التأديبية المقترفة في عرض البحر والتي أدت لوقوع التصادم، على متن السفن التي تحمل الراية الجزائرية مهما كانت جنسية مقترف المخالفات.

أما الباب الثاني فقد تناولنا فيه المساعدة والإنقاذ البحريين مفهوماً ومكافأة، فطرحنا المفهوم للبحث من خلال التعريفات القانونية والإيضاحات الفقهية، وخلصنا على أن المساعدة والإنقاذ البحريين تنشأ عندما تتعرض الرحلة البحرية لخطر ما أو لتصادم بحري، تحتاج معه لعمليات المساعدة والإنقاذ من قبل السفن الأخرى، لهذا كان من المفروض على المشرع الجزائري جعل تقديم عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين، من ضمن الآثار المترتبة على الحوادث البحرية، لأنه لو لم يقع الحادث البحري لما تم التدخل للمساعدة والإنقاذ، وقد ميز المشرع الجزائري بين عمليات المساعدة وبين الإنقاذ، واستعمل عبارة الإسعاف للدلالة على عمليات المساعدة، بينما نص على مصطلح الإنقاذ فيما تعلق بالحطام البحري، بحيث يلزم الإنقاذ البحري في حالة واحدة فقط وهي إنقاذ الحطام، وهذا أضيّق كثيراً مما هو الحال في التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية.

واستطردنا بعد ذلك في الحديث عن استحقاق مقدم عمليات الإنقاذ مكافأة مالية لقاء خدماته تسمى مكافأة الإنقاذ، من أجل التشجيع على بذل أقصى جهد لإنقاذ الأموال المعرضة للخطر، بشرط أن تؤدي هذه العمليات لزوال هذا الخطر أو الحد من أثره، أي أن تؤدي هذه العمليات لتحقيق نتيجة مفيدة، وأن لا يكون تنفيذها لالتزام عقدي كالقسط والإرشاد، وعدم رفض السفينة المقدمة إليها عمليات الإنقاذ هذه المكافأة رفضاً صريحاً ومعقولاً، وإذا ما توفرت الشروط يستحق من قام بالإنقاذ المكافأة في حالة إنقاذ الأموال دون مساعدة الأشخاص، كون أن مساعدة الأشخاص واجب إنساني محض، وأن الروح البشرية صعبة التقويم لكن عدم الحصول على مكافأة قد يؤدي ببعض الربانة لتجنب مساعدة الأشخاص، وتفضيل إنقاذ الأموال للحصول على المكافأة فكان الأولى تقرير مكافأة عن مساعدة الأرواح، وهذا باستثناء الحالة التي أوردها المشرع الجزائري في م

2/342 ق بح ج على أن للأشخاص الذين قاموا بإنقاذ الحياة البشرية بمناسبة إنقاذ الأموال، فلهم الحق في الحصول على حصة عادلة من المكافأة التي تمنح بمناسبة إنقاذ السفينة وحمولتها وتوابعها.

كما تعرض البحث لمسألة التعويض الخاص التي ورد النص عليها في اتفاقية Londres 1989، وذلك في حالة عدم تحقق النتيجة المفيدة، إذا وُفق من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ في منع أو الحد من أضرار تلوث البيئة البحرية، هذا دون التطرق لعمليات المساعدة والإنقاذ المقدمة من اليابسة إلى السفن، ربما ذلك من النادر جدا أن يكون شخص لا يعمل على متن السفينة، بتقديم خدمات مساعدة وإنقاذ لسفينة في أعالي البحار، لكن ومع ذلك هناك بعض الأشخاص يستخدمون جهودهم الشخصية فقط في المساعدة البحرية، لا سيما أن ما يهمنا هو أن تتحقق ذات النتيجة التي تقدمها مساعدة من سفينة أخرى.

وتحدد هذه المكافأة إما باتفاق الطرفين ذوي العلاقة أو بواسطة المحكمة، ويلتزم المدين بالوفاء ويكون دينا ممتازا في ذمته، مع ضرورة مراعاة أسس تقدير هذه المكافأة وقيمتها، ويسقط حقه في المطالبة بحقه في المكافأة بمرور سنتين اعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه عمليات الإسعاف، أو ابتداء من يوم انتهاء عمليات إنقاذ الحطام، وإذا نشأت منازعات في مكافأة الإنقاذ البحري فيتم تسوية هذه المنازعات باللجوء للقضاء أمام المحكمة التي يقع بدائرتها محل إقامة المدعى عليه، أو اللجوء للتحكيم كوسيلة سهلة لفض النزاع.

وأخيرا يجب أن ننوه إلى أن دراسة التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين في الجزائر، أمر في غاية الصعوبة فالقضاء الجزائري لم يساهم بشكل كبير في إثراء مواد القانون البحري، ولا سيما في الحوادث البحرية، ولعل ذلك راجع إلى عدم تشكيل محاكم بحرية متخصصة للنظر في منازعات الحوادث البحرية، والتي كانت ستسهم بشكل كبير جدا في تحديث الصناعة البحرية في الجزائر، من قبل قضاة متخصصين ملمين بجميع القوانين والمعاهدات البحرية النافذة في الجزائر، إضافة لقلة القضايا التي أثرت أمام القضاء الجزائري، فعلى مستوى العمل القضائي نجد أن القرارات القضائية

الصادرة عن المحكمة العليا في الجزائر قليلة جدا، إلا ما مثلنا بها في الهامش كما أن تضارب الأحكام القانونية وعدم دقة المصطلحات الواردة في القانون البحري الجزائري.

وبهذا الشأن آمل أن نكون بهذا الجهد المتواضع، قد أسهمنا في تقديم بعض الإضافات للمهتمين في المجال البحري، ووفقنا في محاولة رفع الإلمام القانوني عن مدلول التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين، و دفع الاستهجان الذي قد يترد إلى آذان متناولي القانون البحري.

وما توفيقي إلا بالله عليه توكلته وإليه أنيب

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا: باللغة العربية

1- الكتب

أ- الكتب العامة

- إبراهيم العناني: قانون البحار، دار الفكر العربي، 1985.
- أحسن بوسقيعة: التحقيق القضائي، ط11، دار هومة، الجزائر، 2014.
- أحمد حزيط: مذكرات في قانون الإجراءات الجزائية، ط1، دار هومة، 2006.
- أحمد محمود خليل: موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، 2010.
- إيمان الجميل: النظام القانوني للسفن البحرية الكويتية والمصرية-دراسة مقارنة-المكتب الجامعي الحديث، 2015.
- بلحاج العربي: النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، ديوان المطبوعات الجامعية، 1999.
- بوبشير محمد أمقران: النظام القضائي الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 1994.
- بوكعبان العربي: الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002.
- _____: القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، وهران، 2010.
- جلال علي: مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997.
- جلال وفاء محمددين: قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997.
- _____: الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 1996.
- جديدي معراج: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط6، الجزائر، 2010.

- جمال عبد الناصر مانع: القانون الدولي العام، ج2، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009.
- جمال محي الدين: القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر، ط1، الجزائر، 2009،
- حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1965.
- حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- خالد بوزيدي: النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، 2017.
- خالد جاسر غفري: القانون البحري، ط1، دار الإعصار للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2018.
- خليل أحمد حسن قداد: الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، ج1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
- سعيد يحيى: الوجيز في التجارة البحرية الدولية، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 2007.
- سهيل حسين الفتلاوي: القانون لدولي للبحار، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
- سوزان على حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004.
- صالح عبد الزهرة الحسون: أحكام التفتيش وآثاره في القانون العراقي، دراسة مقارنة، ط1، ب د ن، 1989.
- صلاح أنور حمد عبد الله: المشاكل القانونية للمياه الدولية وتسوية منازعاتها، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، 2015.
- صلاح محمد سليمان: تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.

- طالب حسن موسى: القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007، ص 183
- طلال عبد المنعم الشواربي، محمد طلال الشواربي: التحكيم في المنازعات البحرية-دراسة مقارنة- دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2016.
- طلعت دويدار: النظرية العامة للتنفيذ القضائي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008.
- عادل علي المقدادي: القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011.
- عبد الله محمد الهواري: القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، المنصورة، مصر، 2009.
- عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2003.
- عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، ج1، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان .
- عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2011،
- _____: الإرشاد البحري، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، مصر، ب س ن.
- عبد القادر العرعاري: مصادر الالتزامات: المسؤولية المدنية، ط3، دار الأمان، الرباط، المغرب، 2011.
- عبد القادر العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية-دراسة مقارنة- دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2014.
- عبد الكريم عوض خليفة: القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013.
- عبد المنعم محمد داود: مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998.
- عمار بومرازق: المبسط في طرق التنفيذ، مطبعة الشهاب، الجزائر.

- غسان رباح: التحكيم التجاري البحري، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2016.
- لطيف جبر كوماني: القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998.
- محمد السيد الفقي: المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000.
- محمد سامي عبد الحميد: القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2004.
- محمد عبد القادر الحاج: الوجيز في القانون البحري اليمني، ط3، منشورات الجامعة اليمنية، اليمن، 2002.
- محمد القليوبي: القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993.
- محمد الحاج حمود: القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008.
- محمد طلعت الغنيمي: القانون البحري الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1975.
- محمد فريد العريبي، محمد السيد الفقي: القانون البحري-السفينة وأشخاص الملاحة البحرية- منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2011.
- محمد نعيم علوه: موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، ج5، مكتبة زين الحقوقية، لبنان.
- محمد محمد هلالية: الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ب س ن.
- محمود توفيق اسكندر: الخبرة القضائية، ط4، دار هومة، 2006.
- محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993.
- محمود شحماط: القانون البحري الجزائري، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2010.
- _____: المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010.
- محمود مختار أحمد بري: قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1999.

- محمود نجيب: جرائم الامتناع والمسؤولية الجنائية عن الامتناع، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1996.
- مجدي سلامة أحمد محمود: القانون التجاري البحري، ط1، دار غيداء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2017.
- مدحت عباس خلوصي: السفينة والقانون البحري، منشأة الشنهاي للطباعة والنشر، الاسكندرية، مصر، 2003.
- مريم عمارة: مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، دار بلقيس، دارالبيضاء، الجزائر، 2014.
- مصطفى كمال طه: القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.
- _____: مبادئ القانون البحري، ط3، اللدار الجامعية، مصر، 1989.
- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق: التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، ط1، الإسكندرية، مصر، 2012.
- ممدوح عبد الكريم حافظ عرموش: القانون الدولي الخاص، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998.
- نعمت الله عيسى: مخاطر ثلوت البيئة على الإنسان، دار الفكر العربي، بيروت، لبنان، 1998.
- نهاد السباعي ورزق لله أنطاكي: موسوعة الحقوق التجارية، ج5، مطبعة الإنشاء، دمشق، سوريا، 1995، ص613.
- وهيب الأسبر: القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008.
- هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، ب س ن.
- يوسف حسن يوسف: تنازع القوانين في القانون البحري، ط1، المصدر القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2015.
- ب- الكتب المتخصصة

- أمير محمد محمود طه: التحكيم في منازعات الحوادث البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017.
- أحمد بركات مصطفى: مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ب س ن.
- أحمد حسني: الحوادث البحرية-التصادم والإنقاذ-منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ب س ن.
- إيمان الجميل: الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، 2013.
- صلاح محمد سليمة: أحكام الإنقاذ البحري بين التطوعية والإلزامية-دراسة مقارنة - دار الكتاب القانوني، الإسكندرية، مصر، 2009.
- _____: إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، ط1، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2014.
- _____: التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، ط1، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2014.
- صهيب عامر سالم: الالتزام بالإنقاذ-دراسة تحليلية مقارنة - دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، الإمارات، 2013.
- عاشور عبد الجواد عبد الحميد: مكافأة الإنقاذ البحري-دراسة مقارنة - دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1998.
- عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني: الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، السعودية، 2012.
- محمد الهواري: الحجز على السفينة في القانون المغربي-دراسة مقارنة - ط1، مكتبة دار السلام للنشر والتوزيع، الرباط، المغرب، 2016.
- محمد بهجت عبد الله قايد: الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1992.

- محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2003.
- _____: الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005.
- محمد علي العريان: عوارض الملاحة البحرية-دراسة مقارنة- دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017.
- محمد محسن النجار: المنازعات البحرية وآليات تسويتها، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2017.
- ملك شقلب: مخاطر التصادم البحري في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العربي، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2016.
- _____: التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2017.
- هشام علي صادق: تنازع القوانين في المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري، دار الفكر العربي، الإسكندرية، مصر، 2002.
- هشام علي صادق: تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2002.
- هشام فضلي: التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2012.
- يعقوب يوسف عبد الرحمن: التصادم البحري وفقا للقانون البحري الإماراتي، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2006.
- 2- الرسائل والمذكرات
- أ- رسائل الدكتوراه

- أخياض محمد: التصادم البحري-دراسة مقارنة - رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة 1987،
- بن عصمان جمال: المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الموسم الجامعي 2009/2008.
- بن عيسى حياة: أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الموسم الجامعي 2015/2014.
- بودالي خديجة: اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري-دراسة مقارنة - رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015/2014.
- حسين محمد فتحي عثمان: المساعدة البحرية-دراسة مقارنة - رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1986.
- خالد محمد الماروني: التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2012/2011.
- راوي محمد عبد الفتاح: المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري-دراسة مقارنة - رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، قسم القانون التجاري، جامعة أسيوط، مصر، 2008.
- زينب فؤاد كامل أبو الذهب: أحكام المسؤولية عن التصادم البحري في الفقه الاسلامي والقانون البحري-دراسة مقارنة - رسالة جامعية مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2010.

- شربال عبد القادر: تحديد المجالات البحرية في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه الدولة، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2001.
- غريبي عطاء الله: النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، 2017.
- محمد ماجد محمد أحمد: المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 1987.
- ناصر أحمد مبارك السعدي: الأحكام القانونية للإنقاذ البحري وحماية السفن من المخاطر دراسة مقارنة بين القانون العماني والقانون المصري، بحث مقدم لنيل درجة الدكتوراه في القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2015.
- واعلي جمال: الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2010/2009.
- (ب) - المذكرات
- مذكرات ماجستير
- أسماء موسى أسعد أبوا سرور: ركن الخطأ في المسؤولية التقصيرية، أطروحة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2006.
- إيهاب خضر عرفات الغازي: أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية بغزة، فلسطين، 2013.
- بلوح سماح: النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون العام، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية 2015/2014.

- بوخميس وناسة: النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران السانبا، الموسم الجامعي 2011/2012.
- حريز أسماء: الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران السانبا، 2008/2009.
- حساك نعيمة: النظام القانوني للإنقاذ البحري على ضوء اتفاقية لندن للإنقاذ 28 أبريل 1989، مذكرة لنيل شهادة الماجستير تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2016.
- حسن حرب بشير اللصاصمة: الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني-دراسة مقارنة- أطروحة مقدمة لقسم البحوث والدراسات القانونية بمعهد البحوث والدراسات العربية للحصول على درجة ماجستير في القانون، جامعة الدول العربية، 1998.
- زيان عبد القادر: التوحيد في أحكام التصادم البحري-دراسة في القانون الدولي الخاص- رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، السنة الجامعية 2009/2010.
- علي بن عبد الله الملحم: القرصنة البحرية على السفن، دراسة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة ماجستير، كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2007.
- لربي مكي: الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري واتفاقية نيروبي لسنة 2007، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص تخصص قانون بحري ونشاطات مينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، السنة الجامعية 2012، 2013.
- لطرش زهية: عمليات الإسعاف البحري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر-1- يوسف بن خدة، 2001م 2012.

- نهي خالد عيسى المعموري: المساعدة والإنقاذ البحري-دراسة مقارنة-رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة بابل، العراق، 2011.

- هشام رمضان الجزائري: التصادم البحري من الناحية القانونية، رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون، جامعة بغداد، العراق، 1975.

مذكرات المعهد العالي البحري ببوسماعيل

- بشارة نصيرة: نعم أم لا لإنضمام الجزائر إلى اتفاقية الدولية المؤرخة في 12 مارس 1999

بجنيف المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، مذكرة نهاية التبرص لنيل شهادة التكوين المتخصص في القانون البحري، المعهد العالي للبحرية ببوسماعيل، السنة الدراسية 2001/200.

- بن عميرة وسيلة، جلاد فريدة: الحجز على السفينة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة التكوين المتخصص للقضاة فرع قانون بحري بالمعهد البحري العالي ببوسماعيل، الدورة التكوينية 2002/2001.

- صفية سميرة: الانحراف عن خط السير في القانون البحري الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة التكوين المتخصص للقضاة فرع قانون بحري بالمعهد البحري العالي ببوسماعيل، الدورة الأولى، 2001/2000.

- عباسية بوزيد، زبور نصيرة: الحجز التحفظي في المواد البحرية، المعهد العالي البحري ببوسماعيل، دفعة 2001/2000.

3- المقالات العلمية

- إبراهيم الدسوقي أبو الليل: تعويض تفويت الفرصة، مجلة الحقوق الكويتية، العدد 2، جويلية 1986.

- العربي شحط عبد القادر: إجراءات الحجز على السفن في التشريع الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، ع الثاني، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2015.

- العقيد زريزر يوسف، النقيب سبتوت، الملازمة سعدود فاطمة، الخدمة الوطنية لحراس السواحل:
الجوانب القانونية للحوادث البحرية-دراسة مقارنة- أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية 2
و3 ماي 2009، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2009.
- باسم محمد ملحم: الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والإنقاذ البحري-دراسة مقارنة- دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 43، ملحق 4، 2016.
- بسعيد مراد: الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع2، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014.
- بن عصمان جمال: التوحيد الدولي في مجال التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، ع الأول، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014.
- _____: المسؤولية عن التصادم في حالة القطر والإرشاد، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع2، مخبر القانون البحري والنقل، ع الثاني، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014.
- بن عمار محمد: مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، ع الأول 1993.
- بهجت عبد الله قايد: الحجز التحفظي على السفن-دراسة مقارنة-مجلة القانون والاقتصاد للبحوث القانونية والاقتصادية، ع58، مطبعة جامعة القاهرة، 1991.
- بوخميس وناسة: النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، ع كلية الحقوق، المركز الجامعي لتمنراست، 2012.
- حسان سعاد: دوافع إزالة الحطام في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، ع5، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2016.
- حسان سعاد: نظام الخسائر البحرية في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، ع4، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2016.

- حسن حرب بشير اللصاصمة: المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الأردني والسعودي (دراسة قانونية فقهية مقارنة)، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد الرابع، ع الأول، 2015.
- طالب محمد كريم: المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، ع الثاني، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014.
- عدنان محمود العساف: الإنقاذ البحري: مفهومه، ومشروعيته، وتكليفه، وأحكامه - دراسة تأصيلية مقارنة في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 والمصري لسنة 1990، دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 41، ملحق 1، 2014.
- عطا الله غربي: تدخل السلطة المينائية لتأكيد فعالية الحجز التحفظي على السفن (نظرة تحليلية للمادة 159 ق بح ج)، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية 2 و 3 ماي 2009، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2009.
- علاء عمر محمد: الدعوى المدنية في التصادم البحري - دراسة استعراضية تحليلية مقارنة - مجلة جامعة بابل، ع الأول من المجلد 18، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، 2010.
- فراح عز الدين: التصادم البحري، مجلة المفكر، ع 12، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة.
- مجبر محمد: الحجز على السفن، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية 2 و 3 ماي 2009، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2009.
- محمد بكراشوش: الاختصاص الإقليمي الموسع في المادة الجزائرية في التشريع الجزائري، مجلة دفاتر السياسة والقانون، ع 14، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، جانفي 2016.

- مدحت حافظ إبراهيم: الحقوق العينية التبعية والحجز على السفن طبقا لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، ع الأول، مصر، 1996.
- _____: المساعدة والإنقاذ البحري، مجلة هيئة قضايا الدولة، ع 3، 1989.
- 4- النصوص القانونية
- أ- النصوص القانونية الأجنبية
- الاتفاقيات الدولية
- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية التصادم البحري والموقعة في Bruxelles في 23 سبتمبر لسنة 1910.
- الاتفاقية المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام الموقعة في Bruxelles بتاريخ 10 مايو 1952.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والموقعة في Bruxelles بتاريخ 10 ماي 1952.
- الاتفاقية الدولية للإنقاذ والتي حررت بـ Londres في 23 أبريل 1989.
- الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971.
- اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972.
- الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وبروتوكول سنة 1978.
- الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن والمعتمدة Genève يوم 12 مارس سنة 1999.
- اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بـ Genève سنة 2006.
- القوانين الأجنبية
- قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990.
- قانون التجارة البحرية المغربي رقم 46/12.

- قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972.
- قانون التجارة البحرية اللبناني لسنة 1947.
- قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة 1967.

(ب)- النصوص القانونية الوطنية

- القوانين والأوامر

- قانون 30/90 الصادر في 1/12/1990، المتضمن قانون الأملاك الوطنية، ج ر عدد 52 الصادرة بتاريخ 2/12/1990، المعدل بالقانون رقم 14/08 المؤرخ في 20/07/2008، ج ر عدد 43 الصادرة بتاريخ 03/08/2008.
- قانون 04/98 المؤرخ في 15/6/1998 والمتعلق بحماية التراث الثقافي، ج ر عدد 44، الصادرة بتاريخ 17/6/1998.
- قانون رقم 11/01 المؤرخ في 3/7/2001 يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج ر عدد 36 الصادرة بتاريخ 08/07/2001.
- قانون رقم 10/03 المؤرخ في 19/7/2003 والمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر عدد 43 الصادرة بتاريخ 20/7/2003.
- قانون رقم 29/22 المؤرخ في 20/2/2006، المعدل والمتمم للأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 09 الصادرة بتاريخ 12/3/2006
- قانون رقم 09/08 المؤرخ في 25/2/2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 24، الصادرة بتاريخ 24/3/2008.
- الأمر رقم 155/66 المؤرخ في 8/6/1966، الذي يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم، ج ر عدد 48، الصادرة بتاريخ 10/6/1966.
- الأمر رقم 156/66 المؤرخ في 08/06/1966 والمتضمن قانون العقوبات الجزائري، المعدل والمتمم.
- الأمر رقم 281/67 المؤرخ في 20/12/1967 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن والآثار التاريخية والطبيعية، ج ر عدد 7، الصادرة بتاريخ 23/1/1968.

- الأمر رقم 12/73 المؤرخ في 1973/4/3 والمتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ج ر عدد 28، الصادرة بتاريخ 1973/4/6.
- الأمر رقم 55/74 المؤرخ في 1974/5/13، والمتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات والمعدة ببروكسل في 1971/12/18، ج ر عدد 45 الصادرة بتاريخ 1974/6/4.
- الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 1975/09/26 والمتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.
- الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29 الصادرة بتاريخ 1977/04/10، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1977/06/25/1998، ج ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 1998/06/27.
- الأمر رقم 05/96 المؤرخ في 1996/1/10 يتضمن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر عدد 3، الصادرة بتاريخ 1996/1/14.
- الأمر رقم 06/97 المؤرخ في 1997/1/21، يتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة، ج ر عدد 6 الصادرة بتاريخ 1997/1/22.
- المراسيم الرئاسية والتنفيذية
- المرسوم الرئاسي رقم 290/95 المؤرخ في 1995/9/30، يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، ج ر عدد 57 الصادرة بتاريخ 1995/10/4.
- المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 1996/1/22 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر عدد 6، الصادرة بتاريخ 1996/1/24.
- المرسوم الرئاسي رقم 437/96 المؤرخ في 1996/12/1، يتضمن إحداث أسلاك المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري وأعاون حراسة الشواطئ، ج ر عدد 75، الصادرة في 1996/12/4.
- المرسوم الرئاسي رقم 290/96 المؤرخ في 1996/9/2، يتضمن تنظيم البحث والإنقاذ البحريين، ج ر عدد 51 الصادرة بتاريخ 1996/9/4.

- المرسوم الرئاسي رقم 123/98 المؤرخ في 18/4/1998، والمتضمن المصادقة على بروتوكول 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، ج ر عدد 25 الصادرة بتاريخ 26/4/1998.
- المرسوم الرئاسي رقم 124/98، والمتضمن المصادقة على بروتوكول 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971، ج ر عدد 25 الصادرة بتاريخ 26/4/1998.
- المرسوم الرئاسي رقم 474/03 المؤرخ في 6/12/2003، والمتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن والمعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999، ج ر عدد 77، الصادرة بتاريخ 10/12/2003.
- المرسوم الرئاسي رقم 275/14 المؤرخ في 30/9/2014، المتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية إيطاليا من أجل تنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحريين الموقع بالجزائر في 14 نوفمبر 2012، ج ر عدد 59 الصادرة بتاريخ 8/10/2014.
- المرسوم الرئاسي رقم 260/15 المؤرخ في 7/10/2015 والمتضمن التصديق اتفاقية العمل البحري، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بجنيف في 23/2/2006، ج ر عدد 5، الصادرة بتاريخ 31/1/2016.
- المرسوم الرئاسي رقم 260/15 في 7 أكتوبر 2015 يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بـ Genève سنة 2006 المنشور بالجريدة الرسمية عدد 5 الصادرة في 31 يناير 2016.
- المرسوم الرئاسي رقم 01/17 المؤرخ في 2/1/2017، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها، ج ر عدد 1 الصادرة بتاريخ 4/1/2017.
- المرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 2/3/1964، يتضمن انضمام الجزائر إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

- المرسوم رقم 172/64 المؤرخ في 4 يونيو 1964 بشأن الاشتراك في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام الواقعة في بروكسل بتاريخ 10 مايو 1952، ج ر عدد 12 الصادرة بتاريخ 7 يونيو 1964.
- المرسوم رقم 171/64 المؤرخ في 8/6/1964، يتضمن مشاركة الجمهورية الجزائرية في الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والموقعة في بروكسل بتاريخ 10 ماي 1952، ج ر عدد 17 الصادرة بتاريخ 28/7/1964.
- المرسوم رقم 72/64 المؤرخ في 31/03/1964، يتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية المبرمة ببروكسل 10/04/1926، ج ر عدد 27 الصادرة بتاريخ 24/08/1964.
- المرسوم رقم 195/68 المؤرخ في 30/5/1968 والمتضمن القانون الأساسي الخاص بضباط الميناء، ج ر عدد 44، الصادرة بتاريخ 31/5/1968.
- المرسوم 82/69 المؤرخ في 13/6/1969 والمتعلق بتصدير الأشياء ذات الفائدة الوطنية من الناحية التاريخية والفنية والأثرية، ج ر عدد 53 الصادرة بتاريخ 20/6/1969.
- المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 5/10/1972، المتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالمواني الجزائرية في زمن السلم، ج ر عدد 86 الصادرة بتاريخ 27/10/1972.
- المرسوم رقم 14/80 المؤرخ في 26/1/1980، والمتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والمبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1976 وبروتوكولاتها، ج ر عدد 5 الصادرة بتاريخ 29/1/1980.
- المرسوم رقم 340/82 المؤرخ في 13/11/1982، يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979 بامبورغ، ج ر عدد 16 الصادرة بتاريخ 16/11/1982.

- المرسوم رقم 327/08 المؤرخ في 2008/10/21، والذي يتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث بالبحر، ج ر عدد 44 الصادرة بتاريخ 2008/11/02.
- المرسوم التنفيذي رقم 510/83 المؤرخ في 1983/08/27، والمتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وبروتوكول سنة 1978، ج ر عدد 36، الصادرة بتاريخ 1983/8/30.
- المرسوم 01/88 المؤرخ في 1988/1/12 والمتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، ج ر عدد 2 الصادرة بتاريخ 1988/1/13.
- المرسوم رقم 171/88 المؤرخ في 1988/09/13، يتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج ر عدد 37 والصادرة بتاريخ 1988/09/14.
- المرسوم التنفيذي رقم 279/94 المؤرخ في 1994/9/17، يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج ر عدد 59 الصادرة بتاريخ 1994/9/21، الملغى بموجب المرسوم التنفيذي رقم 264/14 المؤرخ في 2014/09/22 يتعلق بتنظيم التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج ر عدد 58 الصادرة بتاريخ 2014/10/01.
- المرسوم التنفيذي رقم 164/95 المؤرخ في 1995/6/14، يعدل ويتمم الأمر المتعلق بإحداث المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، ج ر عدد 33 الصادرة بتاريخ 1995/6/21.
- المرسوم التنفيذي رقم 198/99 المؤرخ في 1999/8/18، والذي يحدد تشكيلة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها، ج ر عدد 57، الصادرة بتاريخ 1999/8/22.
- المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 2002/1/6، الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 1، الصادرة بتاريخ 2002/1/6.
- المرسوم التنفيذي رقم 149/02 المؤرخ في 2002/5/9، يحدد قواعد تفتيش السفن، ج ر عدد 33، الصادرة في 2002/5/12.

- المرسوم التنفيذي رقم 264/03 المؤرخ في 29/07/2003، والمتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للملاحة اللاسلكية البحرية، ج ر عدد 17 الصادرة بتاريخ 30/07/2003.
- المرسوم التنفيذي رقم 08/06، المؤرخ بتاريخ 9/1/2006، والذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج ر عدد 2، الصادرة بتاريخ 15/1/2006.
- المرسوم التنفيذي رقم 200/07 المؤرخ في 23/6/2007، يحدد السفن غير خاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها، ج ر عدد 42، الصادرة بتاريخ 24/6/2007
- المرسوم رقم 385/11 المؤرخ في 23/11/2011، والمتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإقناذ والتي حررت بلندن في 23/4/1989، ج ر عدد 64، الصادرة بتاريخ 27/11/2011.
- المرسوم التنفيذي 108/16 المؤرخ في 21/3/2016 الذي يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، ج ر عدد 21، الصادرة في 3/4/2016.
- المرسوم التنفيذي رقم 203/16 المؤرخ في 25 جويلية 2016، والذي يحدد بشروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج ر عدد 44، الصادرة في 27 جويلية 2016.

- القرارات الوزارية

- قرار مؤرخ في 15/5/1988 يتعلق بتدقيق تقرير البحر والتحقيق في الحوادث المصرح بها، ج ر عدد 24، الصادرة بتاريخ 15/6/1988.
- قرار مؤرخ في 7/5/2003 يحدد كيفيات تنظيم اللجان المحلية للتفتيش وقواعد سيرها، ج ر عدد 36، الصادرة بتاريخ 8/6/2003.

- الأحكام القضائية

- قرار صادر بتاريخ 2/6/1991 ملف رقم 73657، المجلة القضائية 1991.
- قرار صادر بتاريخ 9/11/1999 ملف رقم 2071184، المجلة القضائية 1999.

- قرار صادر بتاريخ 2007/4/4 ملف رقم 409095، مجلة المحكمة العليا، ع الأول 2007.
 - قرار صادر بتاريخ 2009/9/9 ملف رقم 593110، مجلة المحكمة العليا، ع الثاني 2009.
 - قرار صادر بتاريخ 2010/2/4 ملف رقم 612473، مجلة المحكمة العليا، ع الأول 2011.
 - قرار صادر بتاريخ 2010/2/4 ملف رقم 612473، مجلة المحكمة العليا، ع الأول 2011.
- ثانيا: باللغة الأجنبية

1-Ouvrages généraux

- ARNAUD(M): Droit maritime, 2^{ème} éd, Vuibert Droit, France, 2015.
- ALEXIS(L) : La force majeure en droit de contrat de transport maritime de marchandise, CDMT, 2007
- BERTIN(E): Principes de droit international privé, 3^{ème} éd, tome 1, Paris, 1932.
- BEUDANT(C): Cours de droit civil français, Tome 4, 2^{ème} éd, Par RODIERE, Paris, 1952.
- CONFORTI(B): La convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haut mer, R.C.D.I, 1959.
- DELEBEQUE(ph): Droit Maritime, 13^{ème} éd, Dalloz, Paris, 2014.
- DU PONTAVICE (E) : Droit maritime , 12^{ème} éd, Dalloz, 1997, Paris
- GEORGE (G) : Le droit international Public de la mer, tom 1, Paris, 1934.
- HENRI(L): Pratique de la responsabilité, 4^{ème} éd, Dalloz, Paris, 1949.
- _HESSE(P.J), BEURIER(J.P), CHAUMETTE(P), TASSEL(Y), MESNARD(A.H), REZENTHEL (R): Droit maritime (Mer, Navire, et marine), tome 1, Juris, Paris.
- JEAN-PIERRE(B), CHRISTIAN(S) : Traité de droit maritime, éd L.G.D.J, 2006.

- JEAN-PIERRE(B): **La loi du pavillon**, tome 1, éd Dalloz, Paris, 1908.
- JEAN-PIERRE(B): **Droit maritime**, éd Dalloz,2010.
- LANGAVANT(E): **Droit de la mer**,tome 3, Cujas, Paris, 1983.
- LAURENT (L),MICHEL(V): **Droit de la mer**,tome 2,vol 2 ,éd Pédone,Paris.
- LILLE (F),RAPHAEL(B):**Transport maritime danger public et bien mondial**, éd Charles Léopold Mayer, 2005.
- MARTINE REMOND (G) : **Droit maritime**, 2^{ème} éd, Pédone, Paris, 1993.
- NAFFOUS (M): **Le nouveau code maritime algérien**, univ-Aix Marseille,2000.
- PUTZEYS(J): **Droit des transports et droit maritime**, Bruylant, Bruxelles,1993.
- RECINE(B):**Navire(saisie et vent buplique)**,Dalloz, Paris,2001
- REMOND-GOUILLOUD (M) : **Droit maritime**, éd A pedone,1993.
- RENAULT-BRAHINSKY(C):**L'essentiel de la Procédure pénale**, éd Gualino lextenso, France 2013-2014.
- RIPERT(G): **Droit maritime**, tome 1, librairie Dalloz, Paris, 1950.
- RODIERE (R): **Droit maritainne -Assurances maritimes-** Dalloz, 1983.
- RODIERE(R) :**Droit maritime,le navire**, Dalloz,1980.
- RODIERE (R), DU PONTAVICE (E.),**Droit maritime**, 12^{ème} éd, Dalloz,1997
- RODIERE (R):**Droit maritime**,12^{ème} éd,1997.

- ROLF(S): **the international maritime arbitration rules(ICC-CMI)**, international business lawyer, vol 8, 1980.
- SERGIO M. CARBONE : **Les conflits de lois en droit maritime**, l'académie de droit international de LA HAYE, tome 340, 2010.
- STEPHANIE(PS): **Droit civil, les obligations**, 4^{ème} éd, Dalloz, 2006
- VIALARD (A) **droit maritime**, 1^{ère} éd, presses universitaire de france, paris, 1997.

2- Ouvrages spéciaux

- KAREN(R): **Saisie conservatoire d'un navire pour dette de l'affréteur a temps**, université de paris , 1991/1992.
- LE CLERE(J): **L'abordage en droit maritime et en droit fluvial**, Paris, 1955.
- LE CLERE(J): **L'assistance aux navires et le sauvetages des épaves**, Paris, 1954.
- NICOLAS(R): **La notion d'assistance en mer**, Collection de droit maritime et des transports, 1975.
- REBORA FRANCOIS (J): **La convention de 1989 sur l'assistance maritime**, presses universitaires d'Aix Marseille III, 2003.
- TASSEL(Y): **Remorquage**, Joris-classeur commercial, 1990.

3- Thèse et mémoires

- BOUAYAD (M): **L'assistance maritime en droit français et marocain**, thèse en droit public, Nante, 1987
- BOURBOUNNAIS-JACQUARD(I): **L'abordage maritime**, thèse en droit maritime, Aix Marseille université, 2011.
- LUCIEN(B): **L'assistance en mer**, thèse doctorat, Paris, 1994.

NAVARRE-LAROCHE(C): La saisie conservatoire des navires, thèse, Bordeaux, 1999.

-SERVAT (J): De la responsabilité en matière d'abordage maritime, Thèse Doctorat, Toulouse, 1935.

3- Articles

-BONASSIES (P): La loi du pavillon et les conflits de droit maritime, Recueil des cours de l'académie de droit international 1969.

-CHAUVEAU(P): Sauvetage et remorquage devant les tribunaux français, DMF, 1965.

-DAVID(R): L'arbitrage dans le commerce international, revue international de droit comparé, N°4, 1982.

-FRAIKECH(A): La saisie du navire, revue marocaine de droit et d'économie du développement, N°38, 1997.

- FRANCIS (R) : Le Canada et la pollution de la mer par les navires, MC Gill Law Journal, Vol 23, 1977,

-HADDOUM (K): Problématique des navires saisis sur le port, revue Le phare.

-MARTIN(N): Les épaves et la limitation de responsabilité, D.M.F, 2002.

-MOHAMED(B): Assistance et sauvetage en droit algérien, revue Maghrébine de droit, N°5, Tunis, 1997.

-PIERRE(B): La convention de 1989 sur l'assistance, DMF, 1995.

-RODIERE (R) : Traité Général de droit maritime, Evènement de mer, revue international en droit comparé, 2014.

-RODIERE (R) : La faute dans l'abordage, D. M. F, 1971.

- VIALARD (A):**La Saisie conservatoire du navire pour dette de l'affréteur a temps**, DMF,1985.
- ZEGHBIB(H):**L'assistance maritime face a la convention de Londres de 1989**, revue algérienne des science juridiques, économiques et politiques,N°3,1993.

ثالثا: المواقع الالكترونية

www.jornal-officiel.gov.fr

<http://www.arbitrage-maritime.org>

<http://fibladi.dz>

www.marlog.org

www.youtube.com

www.marocdroit.com

www.icrc.org

www.eznaser.files.wordpress.com

<http://www.djazairess.com>

<http://www.al-fadjr.com>

www.wikipedia.org

www.international-arbitration-attorney.com

الفهرس

الفهرس

إهداء

شكر وتقدير

قائمة المختصرات

01 مقدمة

الباب الأول

12 الباب الأول: التصادم البحري L'Abordage Maritime

14 الفصل الأول: القواعد القانونية للتصادم البحري

15 المبحث الأول: مفهوم التصادم البحري

15 المطلب الأول: تعريف التصادم البحري وشروطه

15 الفرع الأول: تعريف التصادم البحري

16 أولا: تعريف التصادم البحري في اللغة والإصطلاح

16 ثانيا: تعريف التصادم البحري لدى الفقه العربي

17 ثالثا: تعريف التصادم البحري وفقا لاتفاقية 1910 Bruxelles وبعض التشريعات البحرية...

22 رابعا: تعريف التصادم البحري وفقا للقانون الجزائري

25 الفرع الثاني: شروط التصادم البحري

26 أولا: حصول فعل الاصطدام أو الارتطام المادي أو أضرار بالمنشأة البحرية

30 ثانيا: وقوع الاصطدام أو الارتطام بين منشأتين بحريتين أو أكثر إحداهما على الأقل سفينة

30 I- محل التصادم البحري (السفينة)

50 II- تعريف مراكب الملاحة الداخلية

53 III- تعريف المنشآت الثابتة والأشياء الثابتة

56 المطلب الثاني: ما يستثنى من أحكام التصادم البحري

57 الفرع الأول: التصادم الواقع مع السفن العامة Navires publics

57 أولا: تعريف السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة مرفق عام

- I- تعريف السفن الحربية Navire de guerre 58
- II- تعريف السفن المخصصة لخدمة عامة غير حربية 59
- ثانيا: النظام القانوني للسفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة في التصادم البحري 60
- I- عدم إخضاع السفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة لقواعد التصادم البحري 60
- II- إخضاع السفن الحربية والقائمة بالخدمة العامة لقواعد التصادم البحري 63
- الفرع الثاني: التصادم البحري الواقع بين سفن مرتبطة بعلاقة تعاقدية سابقة 67
- أولا: التصادم البحري الواقع بين سفن يربطها عقد الخدمات 67
- I- التصادم البحري الواقع أثناء القطر 67
- II- التصادم البحري الواقع أثناء الإرشاد 73
- ثانيا: الأضرار التي تصيب المسافرين أو البضاعة المشحونة نتيجة التصادم البحري 76
- المبحث الثاني: المسؤولية عن التصادم البحري 78
- المطلب الأول: مفهوم المسؤولية عن التصادم البحري وطبيعتها 78
- الفرع الأول: تعريف المسؤولية عن التصادم البحري والأصل فيها لدى القانون 78
- أولا: تعريف المسؤولية عن التصادم البحري 79
- ثانيا: الأصل في المسؤولية عن التصادم البحري في القانون 79
- الفرع الثاني: طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري وأركانها 80
- أولا: طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري 80
- ثانيا: أركان المسؤولية التقصيرية الناتجة عن التصادم البحري 81
- I- الركن الأول: حدوث التصادم البحري 81
- II- الركن الثاني: الضرر في التصادم البحري 81
- III- الركن الثالث: رابطة السببية 82
- المطلب الثاني: المسؤولية في التصادم الناتج عن تدخل العنصر البشري 82
- الفرع الأول: مفهوم الخطأ في التصادم 83
- الفرع الثاني: صور الخطأ في التصادم البحري 85
- أولا: عدم مراعاة القواعد الدولية والقوانين والأنظمة الداخلية للسلامة البحرية 86

86	I - عدم مراعاة قواعد السير البحرية RIPAM
96	II - عدم مراعاة القوانين والتنظيمات المحلية لمنع التصادم البحري
98	ثانياً: الأخطاء الناشئة عن إهمال المسؤولين عن السفينة
98	I - إهمال الربان وأفراد الطاقم
99	II - إهمال المجهز
100	III - إهمال المرشد
101	IV - إهمال خارج المنظومة
101	ثالثاً: عوامل أخرى تساهم في وقوع التصادم البحري
101	I - الإجهاد
102	II - فعل السفينة كسبب للتصادم البحري
103	الفرع الثالث: حكم المسؤولية الناتجة عن التصادم الخطأ
103	أولاً: حكم المسؤولية الناتجة عن التصادم بخطأ فردي وأساس المسؤولية
103	I - حكم المسؤولية الناتجة عن التصادم بخطأ إحدى السفينتين
105	II - أساس المسؤولية في التصادم البحري الخطأ
111	ثانياً: المسؤولية الناتجة عن التصادم بخطأ مشترك
112	I - تعريف الخطأ المشترك
113	II - تقسيم المسؤولية عن التصادم بخطأ المشترك
116	III - الاستثناءات الواردة على المسؤولية في التصادم الناتج عن خطأ مشترك
119	ثالثاً: التصادم البحري العمد
121	المطلب الثالث: موانع المسؤولية في التصادم البحري
121	الفرع الأول: التصادم القهري أو الفجائي
122	أولاً: مفهوم القوة القاهرة والحادث الفجائي في التصادم البحري
122	I - القوة القاهرة
123	II - الحادث الفجائي

- 126..... ثانيا: أهم أسباب وقوع التصادم القهري أو الفجائي
- 127..... **I- الرياح والأعاصير الشديدة**
- 128..... **II- هيجان البحر واضطرابه**
- 128..... **III- الضباب الكثيف والظلام الحالك**
- 129..... الفرع الثاني: التصادم المشكوك في سببه
- 130..... الفرع الثالث: حكم المسؤولية في التصادم القهري أو الفجائي والتصادم المشكوك في سببه
- 133..... **المطلب الرابع: المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت(النفط) نتيجة التصادم**
الفرع الأول: جهود المجتمع الدولي حول المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت(النفط) نتيجة
التصادم
- 134.....
- 134...أولا: المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت نتيجة التصادم البحري وفقا لاتفاقية CLC
- 135..... **I- نطاق تطبيق اتفاقية CLC**
- 140..... **II- قواعد المسؤولية عن التلوث البحري بالزيت نتيجة التصادم البحري**
- 143..... ثانيا: المسؤولية عن التلوث البحري بالزيت نتيجة التصادم البحري وفقا لأنظمة التعويض الخاصة.
- 143..... **I- اتفاق Tovalop**
- 144..... **II- اتفاق Cristal**
- الفرع الثاني: موقف التشريعات الوطنية من المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت نتيجة التصادم
البحري
- 146.....
- 146..... أولا: مكافحة التلوث الزيتي في التشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية
- 148..... ثانيا: التلوث الزيتي وفقا للقانون الجزائري
- 150..... **الفصل الثاني: آثار المسؤولية عن التصادم البحري**
- 151..... **المبحث الأول: الدعوى الجنائية والتأديبية**
- 151..... **المطلب الأول: الإجراءات التي تتخذ بعد وقوع التصادم البحري**

- 151..... الفرع الأول: التحقيق في حادث التصادم البحري
- 152..... أولا: التحقيق البحري في القانون الدولي
- 152..... I- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNLOS 1982
- 152..... II- اتفاقية SOLAS 1974
- 153..... III- معاهدة خطوط الشحن الدولية والتحميل 1966 وتعديلها سنة 1988
- 153..... IV- اتفاقية MARPOL لمنع تلوث البحر 1973 وتعديلاتها سنة 1978 و 2007
- VI- الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر
- 153 STCW 1978 وتعديلاتها سنة 1995 و 2010
- 155 ثانيا: التحقيق البحري في القانون البحري الجزائري والإجراءات المعمول بها
- 154 I- التحقيق البحري في القانون البحري الجزائري
- 168..... II- التحقيق البحري حسب المعمول به في الموانئ الجزائرية
- 170 الفرع الثاني: الحجز التحفظي على السفينة الصادمة
- 170 أولا: تعريف الحجز التحفظي وشروط توقيعه
- 171 I- تعريف الحجز التحفظي على السفن
- 175 II- شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة
- 189 ثانيا: إجراءات الحجز التحفظي على السفينة الصادمة
- 189 I- صدور الأمر بتوقيع الحجز
- 191 II- توقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة
- 193 III- رفع الحجز التحفظي عن السفينة الصادمة
- 194 IV- آثار توقيع الحجز التحفظي على السفينة الصادمة
- 196 الفرع الثالث: الخبرة
- 196 أولا: تعريف الخبرة
- 197..... ثانيا: كيفية سير الخبرة في مادة التصادم البحري
- 199 المطلب الثاني: العقوبات المقررة للتصادم الخطأ
- 199..... الفرع الأول: العقوبات الجنائية

- 202..... الفرع الثاني: العقوبات التأديبية
- 204..... الفرع الثالث: الاختصاص الجزائري في مادة التصادم البحري
- 204..... أولا: الاختصاص الجزائري وفقا لاتفاقية 1952 Bruxelles
- 205 ثانيا: الاختصاص الجزائري في التصادم البحري وفقا للتشريع الجزائري
- 209..... المبحث الثاني: دعوى المسؤولية المدنية إثر التصادم البحري
- 209..... المطلب الأول: قواعد الاختصاص المدني في التصادم البحري
- 210..... الفرع الأول: قواعد الاختصاص المدني وفقا لاتفاقيتي 1952 Bruxelles
- أولا: المحكمة المختصة بدعوى التصادم البحري في اتفاقية Bruxelles سنة 1952 المتعلقة
- 210..... بالاختصاص المدني
- ثانيا: الاختصاص المدني بنظر دعوى التصادم البحري في اتفاقية Bruxelles سنة 1952 الخاصة
- 214..... بالحجز التحفظي على السفن البحرية
- 215..... الفرع الثاني: قواعد الاختصاص المدني في القانون البحري الجزائري
- 216..... أولا: الاختصاص الإقليمي
- 216..... I- محكمة موطن المدعى عليه أو موطن أحد مقرات استغلاله
- II- محكمة مكان حجز سفينة المدعى عليه أو أية سفينة أخرى يملكها أو المكان الذي كان من
- 217..... الجائز توقيع الحجز فيه
- 218..... III- محكمة مكان حدوث التصادم البحري الخطأ
- 219..... ثانيا: الاختصاص النوعي للمحاكم
- 221..... ثالثا: قضاء التحكيم والمنازعات الناشئة عن التصادم البحري
- 221..... الفرع الثالث: مبدأ المحكمة غير الملائمة FNC
- 222..... المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على دعاوى التعويض عن أضرار التصادم البحري
- 222..... الفرع الأول: قانون مكان حدوث التصادم البحري
- 222..... أولا: قانون مكان حدوث التصادم البحري حسب رأي الفقه والقضاء
- 222..... I- التصادم الواقع في المياه الداخلية أو الإقليمية
- 228 II- التصادم الواقع في البحر العام

- 232..... ثانيا: قانون مكان حدوث التصادم البحري استنادا لنص م 287 ق بح ج
- 232..... **I-** التصادم الواقع في المياه الإقليمية الجزائرية
- 233..... **II-** التصادم الواقع في عرض البحر
- 234..... **III-** التصادم الواقع بين سفن حاملة لنفس العلم مهما كانت طبيعة المياه
- 235..... الفرع الثاني: تقادم الدعوى المدنية في التصادم البحري
- 237..... المطب الثالث: التعويض عن التصادم البحري
- 237..... الفرع الأول: الأضرار التي يشملها التعويض في التصادم البحري
- 238..... أولا: شروط الضرر الموجب للتعويض في مادة التصادم البحري وإثباته
- 238..... **I-** شروط الضرر الموجب للتعويض في مادة التصادم البحري
- 240..... **II-** إثبات الضرر الموجب للتعويض في مادة التصادم البحري
- 241..... ثانيا: مبادئ تقدير الأضرار
- 241..... **I-** تقدير الأضرار اللاحقة بالسفينة المصدومة
- 245..... **II-** تقدير الأضرار اللاحقة بالأشخاص والبضائع
- 246..... **III-** مدى قابلية الأضرار أو الخسائر الاقتصادية الخالصة الناتجة عن التصادم للتعويض
- 247..... **IV-** الظروف الملازمة التي تؤثر في تقدير التعويض
- 248..... ثالثا: امتياز الدين الناشئ عن التصادم البحري
- 248..... الفرع الثاني: تحديد مسؤولية مالك السفينة (المجهز) عن الأضرار اللاحقة بالغير وعلاقته بالتأمين البحري
- 249..... أولا: تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التصادم البحري طبقا للاتفاقيات الدولية
- 252..... ثانيا: تحديد مسؤولية مالك السفينة في التصادم البحري في القانون الجزائري
- 253..... **I-** المسؤولية المحدودة لمالك السفينة عن فعل تابعيه البحريين
- 254..... **II-** شروط تحديد مسؤولية مالك السفينة عن فعل تابعيه البحريين
- 255..... **III-** أسباب تحديد مسؤولية مالك السفينة عن فعل تابعيه البحريين
- 256..... ثالثا: قيمة التأمين البحري وعلاقته بمسؤولية مالك السفينة
- 258..... خاتمة الباب الأول:

الباب الثاني

- الباب الثاني: المساعدة والإنقاذ البحريين Assistance et sauvetage maritime 262
- الفصل الأول: القواعد القانونية للمساعدة والإنقاذ البحريين 264
- المبحث الأول: مفهوم المساعدة والإنقاذ البحريين 265
- المطلب الأول: تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين وشروطهما 265
- الفرع الأول: تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين والتفرقة بينهما وبين غيرهما من المساعدات البحرية 265
- أولا: تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين 266
- I- التعريفات الفقهية 266
- II- تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين وفقا لاتفاقيتي 1910 Bruxelles و 1989 Londres 271
- III - التعريف التشريعي للمساعدة والإنقاذ البحريين في الجزائر 275
- ثانيا: تمييز المساعدة والإنقاذ البحريين عما يشته بهما 278
- I- التفرقة بين المساعدة البحرية وبين غيرها من الخدمات البحرية الأخرى 279
- II- التفرقة بين الإنقاذ البحري وبين بعض الأوضاع القانونية 283
- الفرع الثاني: شروط المساعدة والإنقاذ البحريين 284
- أولا: أركان المساعدة والإنقاذ البحريين 284
- I- المساعِد (المنقَد) 284
- II - المساعَد (المنقَد) 300
- ثانيا: تعرض الطرف المساعَد (المنقَد) للخطر البحري 306
- I- تعريف الخطر البحري وشروطه 306
- II- درجة الخطر البحري 309
- III - صور الخطر البحري 311
- IV - إثبات الخطر البحري 318
- ثالثا: تقديم المعونة (النجدة) 319

- 320 الفرع الثالث: خصائص المساعدة والإنقاذ البحريين
- 321 أولا: المساعدة والإنقاذ عمل إيجابي
- 321 ثانيا: المساعدة والإنقاذ من أعمال حسن النية
- 322 ثالثا: المساعدة والإنقاذ واجب قانوني
- 324 رابعا: الصفة التجارية للمساعدة والإنقاذ
- 325 خامسا: الصفة التعويضية للمساعدة والإنقاذ
- 325 المطلب الثاني: الوصف القانوني للمساعدة والإنقاذ البحريين
- 325 الفرع الأول: المصدر المنشئ للمساعدة والإنقاذ البحريين
- 326 أولا: عقد المساعدة والإنقاذ البحريين
- 326 I- أركان عقد المساعدة والإنقاذ البحريين
- 330 II- المساعدة والإنقاذ البحريين عقد أم اتفاق؟
- 331 III- اتفاق المساعدة البحري الفرعي
- 332 ثانيا: عدم إبرام طرفي المساعدة والإنقاذ البحريين للاتفاق
- 332 I- نظرية الإثراء بلا سبب
- 334 II - نظرية الفضالة
- 336..... الفرع الثاني: صور المساعدة والإنقاذ البحريين
- 336 أولا: المساعدة والإنقاذ عمل مادي أو غير مادي
- 336 I- العمل المادي
- 337 II- العمل غير المادي (المعنوي)
- 339 ثانيا: النطاق المكاني والزمني للمساعدة والإنقاذ البحريين
- 341 المبحث الثاني: الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين وحزاء الإخلال بهما
- 341..... المطلب الأول: الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين
- 341 الفرع الأول: التعريف بالالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين
- 342 الفرع الثاني: المساعدة والإنقاذ البحريين بين الاختيارية والإلزامية
- 345 الفرع الثالث: محل تطبيق الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين

- أولا: الالتزام بالمساعدة والإنقاذ في حالة التصادم البحري 345
- ثانيا: الالتزام بمساعدة الأرواح البشرية 347
- I- الالتزام بمساعدة الأرواح البشرية على الصعيد الدولي** 347
- II- الالتزام بمساعدة الأرواح البشرية على الصعيد الوطني** 350
- III- عمليات الحراسة والبحث عن الأشخاص وإنقاذهم في البحر** 352
- ثالثا: الالتزام بإنقاذ الأموال والحطام البحري 357
- رابعا: الالتزام بإنقاذ البيئة البحرية 358
- خامسا: الالتزام بالانحراف عن الطريق وطرح المواد الملوثة لتنفيذ الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين 359
- I- الالتزام بالانحراف عن الطريق لتنفيذ الالتزام بالمساعدة والإنقاذ** 359
- II- تلوين البيئة البحرية لتنفيذ الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين** 363
- الفرع الرابع: تنظيم عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين** 364
- أولا: عمليات المساعدة والإنقاذ من الشواطئ 364
- ثانيا: عمليات المساعدة والإنقاذ في عرض البحر 366
- ثالثا: ترتيبات المساعدة والإنقاذ البحريين 366
- I- إشارات الخطر** 367
- II- وسائل النجاة** 368
- III- تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين** 369
- المطلب الثاني: جزاء الإخلال بالالتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ البحريين** 372
- الفرع الأول: قيام المسؤولية الجنائية للربان نتيجة امتناعه عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين** .. 373
- أولا: المقصود بجريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين 373
- I- تعريف جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين** 373
- II - أركان جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين** 374
- ثانيا: العقوبات المقررة لجريمة امتناع الربان عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحريين 376

- 377 I- العقوبة المقررة للربان في حالة التصادم البحري
- 378..... II - العقوبة المقررة في حالة الامتناع عن مساعدة الأشخاص
- 380 الفرع الثاني: تقرير المسؤولية المدنية للربان تبعا لقيام المسؤولية الجنائية
- 380 أولا: أركان المسؤولية المدنية للربان
- 381... I- تحديد الخطأ التقصيري (الفعل الضار) في جريمة امتناع الربان عن تقديم المساعدة والإنقاذ
- 383 II- الضرر
- 383 III- علاقة السببية
- 385 ثانيا: رفع دعوى مسؤولية من أجل التعويض
- 386 ثالثا: المسؤولية عن الإهمال في تنفيذ الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين
- 387 رابعا: حالات إعفاء الربان من المسؤولية المدنية
- 388 الفصل الثاني: مكافأة الإنقاذ البحري La Rémunération de sauvetage
- 389 المبحث الأول: مفهوم مكافأة الإنقاذ البحري
- 389 المطلب الأول: تعريف مكافأة الإنقاذ البحري وحالات استحقاقها
- 389 الفرع الأول: تعريف مكافأة الإنقاذ البحري وشروطها
- 389 أولا: تعريف مكافأة الإنقاذ البحري
- 391 ثانيا: شروط الحصول على مكافأة الإنقاذ البحري
- 391..... I- نجاح عملية الإنقاذ
- 393..... II- الوصول بالسفينة إلى مكان آمن
- 394 الفرع الثاني: حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري والاستثناءات الواردة على استحقاقها..
- 394 أولا: حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري
- 394 I- إنقاذ الحمولة
- 395..... II- ثمن الرحلة
- 395..... III- إنقاذ الحطام البحري
- 395 ثانيا: حالات الإعفاء من الالتزام بدفع مكافأة الإنقاذ البحري
- 396 I- عدم تحقق النتيجة المفيدة

- 400 **II-** المساعدة التي تقدم تنفيذًا لالتزام تعاقدية
- 406 **III-** مساعدة الأرواح البشرية
- 407 **IV-** سوء سلوك المنقذ
- 409 **V-** رفض العمليات الإنقاذية
- 412 **المطلب الثاني:** تحديد مكافأة الإنقاذ البحري وضمائنات الوفاء بها
- 412 **الفرع الأول:** تحديد مقدار المكافأة
- 412..... **أولاً:** تحديد مكافأة الإنقاذ اتفاقاً
- 413 **I-** إذا أبرم الاتفاق وقت الحادث وتحت تأثير الخطر
- 414..... **II-** إذا كان الاتفاق غير متناسب مع الخدمات المقدمة
- 415..... **III-** إذا أبرم الاتفاق في حالة الغش أو خطأ المنقذ
- 417..... **ثانياً:** تحديد المكافأة قضاءً
- 417 **I-** الأسس التي تتعلق بالظروف المحيطة بعملية الإنقاذ
- 420 **II-** أساس قيمة الأشياء المنقذة
- 424 **III-** استحداث أسس جديدة لتحديد مكافأة الإنقاذ بموجب اتفاقية 1989 Londres ...
- 425 **الفرع الثاني:** الأشخاص المعنيين بمكافأة الإنقاذ
- 426..... **أولاً:** المدين الملتزم بدفع مكافأة الإنقاذ
- 426..... **I-** مالك السفينة والمجهز غير مالك
- 427..... **II-** الشاحنين وأصحاب الأموال
- 428..... **III-** شركات التأمين
- 428..... **ثانياً:** أصحاب الحق في مكافأة الإنقاذ وتوزيعها عليهم
- 428..... **I-** القائمين بالإنقاذ
- 431 **II-** توزيع مكافأة الإنقاذ بين القائمين بالإنقاذ
- 433 **الفرع الثالث:** ضمائنات الوفاء بمكافأة الإنقاذ البحري
- 433..... **أولاً:** امتياز مكافأة الإنقاذ البحري
- 435..... **ثانياً:** الحجز التحفظي على السفينة

- 436..... ثالثا: حبس الأشياء التي تم إنقاذها
- 438..... الفرع الرابع: تحديد مسؤولية متلقي خدمات الإنقاذ
- 439..... المبحث الثاني: المنازعات المتعلقة بالوفاء بمكافأة الإنقاذ
- 439..... المطلب الأول: اللجوء إلى القضاء
- 439..... الفرع الأول: قواعد الاختصاص المدني في دعوى مكافأة الإنقاذ
- 439..... أولا: طرفي الدعوى
- 440 I- المدعي
- 442 II- المدعى عليه
- 442 ثانيا: المحكمة المختصة بنظر دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ
- 443..... الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن مكافأة المساعدة والإنقاذ....
- 444..... أولا: قانون مكان وقوع عمليات المساعدة والإنقاذ البحريين
- 444..... I- المساعدة والإنقاذ الواقعين في المياه الداخلية أو الإقليمية
- 445 II- المساعدة والإنقاذ الواقع في أعالي البحار
- 446 ثانيا: قانون العلم المشترك
- 447 ثالثا: تقادم دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ البحري
- 448 الفرع الثالث: الحجز التحفظي على السفينة التي تم إنقاذها
- 448 المطلب الثاني: قضاء التحكيم في مجال الحوادث البحرية
- 449 الفرع الأول: إجراءات التحكيم في منازعات الحوادث البحرية
- 449 أولا: مفهوم نظام التحكيم البحري
- 452 ثانيا: سير إجراءات التحكيم البحري
- 452 I- طلب التحكيم البحري
- 453 II- تشكيل واختيار هيئة التحكيم البحري
- 457 III- مكان انعقاد هيئة التحكيم
- 458 الفرع الثاني: الدعوى التحكيمية البحرية
- 458 أولا: القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم البحري

459	.....	ثانيا: حضور الجلسات وسماع المرافعة
460	.....	الفرع الثالث: إصدار حكم التحكيم والطعن فيه
461	.....	أولا: إصدار حكم التحكيم
462	.....	ثانيا: الطعن في حكم التحكيم
464	.....	خاتمة الباب الثاني
466	.....	خاتمة
472	.....	قائمة المراجع
497	.....	الفهرس

الملخص:

إن النقل البحري كسائر أنواع النقل الأخرى معرض للأخطار، كالحوادث البحرية التي تعتبر من بين أهم المواضيع التي كانت موضع اهتمام الفقه والتشريعات الدولية والداخلية، ومن بين هذه الحوادث أردنا التعرّيج على التصادم البحري الذي يهدد السفن والمنشآت العائمة على حد سواء أثناء الرحلة البحرية، ويؤدي في الكثير من الأحيان إلى تحطيمها أو غرقها، مما يستلزم تقديم المعونة والإنقاذ لها وللأشخاص والشحنات الموجودة على متنها من خطر الهلاك، وقيام مسؤولية المتسبب في وقوع الحادث، كل هذه العوامل أنتجت إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، من أجل معالجة الإشكاليات التي يثيرها هذا الموضوع.

الكلمات المفتاحية: الملاحة البحرية، التصادم، الحوادث البحرية، السفينة، المساعدة، مراكب الملاحة الداخلية، مكافأة الإنقاذ.

Résumé:

Le transport maritime comme tout autre modes de transport, est exposé aux risques des accidents de la navigation, aussi bien la doctrine que les législations internes et internationales ne sont peuchées sur la question. L'abordage des navires en mer constitue l'exemple d'accident en mer le plus fréquent, les conséquences sont graves à la fois pour les passages, les marchandises transportées ainsi que pour les navires eux-mêmes. La détermination de la responsabilité de la partie ayant causée l'incident est importante. Les règles de cette responsabilité sont définies par les conventions internationales et par les loi internes.

Mots-clés: Navigation maritime , L'abordage, les accidents maritimes, navire, assistance, bateaux de navigation intérieure, La rémunération de sauvetage

abstract:

The marine transportation is like the other transportation that is exposed to dangers , like marine accidents which is condidered from the main subjects of interest of jurisprudence , international législation and national ,From these accidents , we want claim about the marine crushs that threat boats and floating places during the marine trip, most of time it leads to crush or sink then that should provide help and aid to them to persons and the tank that can be found on them from the risk of dangers , and it is the responsability of occurance of accident . All this let the stative society guarantee legislative laws of marine crushs and it states on it a help and rescue , it has done a lot of national agreements and laws to analyse the problematic of this topic.

Keywords: navigation marine , collision, marine accidents, the ship, assistance, Internal navigation boats, , Maritime rescue reward.