



جامعة أكلي محند اولحاج - البويرة -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

الحوادث البحرية وفقا للتشريع الجزائري

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: قانون أعمال

إشراف الدكتورة:
لوني نصيرة

إعداد الطالبتين:
- سعودي سلينا
- أوديع أنيسة

لجنة المناقشة

- 1: قاسي سي يوسف.....رئيسًا
- 2: لوني نصيرة.....مشرّفًا ومقرّرًا
- 3: سمير خليفيممتحنا

تاريخ المناقشة

2023/2022

شكر وعرافان

نتقدم بخالص الشكر لكل من أساتذتنا الذين ساهموا في تعليمنا من الصفر فلولاهم لما وصلنا لما نحن عليه الآن .

نشكر كل من أساتذتنا الحقوقيين الذين لم يبخلونا ولو بمعلومة

كما نتقدم بالشكر الكبير للأستاذة المشرفة لوني نصيرة التي تعبت معنا.

والى لجنة المناقشة التي تشرفنا بحضورها في أجمل يوم في حياتنا الخاصة .

وكذا عمال مكتب الوصاية لبذلهم كل ولا ننسى أن أتقدم بالشكر لعمال مكتبة الكلية ،
مجهوداتهم لمساعدتنا في أي وقت.

وفي الأخير أشكر جميع من قدم لي المساعدة سواء عن قريب أو من بعيد على إتمام هذا العمل.

الإهداء

الحمد لله الذي أعاننا ووهبنا على الثبات والتوفيق على إتمام هذا العمل، بعد ان سافرنا
لنستكشف ما وراء العلم والمعرفة.

الى اول أسباب نجاحي وأجمل نعم الله علي، الى قرّة عيني امي ثمرة نجاحي ومنبع حناني .

والى من اعطى دون مقابل... أبي العزيز ووالدي الحبيب صاحب القلب الكبير.

اللهم أعني على برهما وارزقني رضاهما

الى اخواتي الثلاثة سارة، سمير، حسين

الى رمز الوفاء، الى معنى الحب الحقيقي الى صديقات دربي شهرزاد، أنيسة، بسمة، كيزة،
شفيعة، عكرية، كريمة، لهنة، سارة.

الى قوتي وثقتي وعزيمتي.

سلينا

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي هذا إلى اللذان ذكر اسمهما في كتاب الله عز وجل

والذي ف يارب أدمهم فوق رأسي.

إلى جميع أفراد عائلتي داخل الوطن الحبيب وخارجه وبالخصوص أخي الوحيد قرّة عيني، أخي سندي الذي أشدّ ظهري به فمن غيره يمنع عن توفير أئمن الأشياء لنفسه كي يوفرها لي فيارب احفظه من كل سوء ونور دربه يا ذا الجلال والإكرام ..

إلى من كانت رفيقة لي رغم صغر سنّها أختي الحبيبة.

إلى صديقتي المؤنسات الغاليات اللاواتي تقاسمت معهن مر الإقامة وحلوها، سلينا، كيزة، عكرية، شفيعة، كريمة، لهنة، سارة.

أنيسة

قائمة أهم المختصرات

د س ن	دون سنة النشر
د ط	دون طبعة
ق ب ج ج	القانون البحري جزائري
ج ر	جريدة رسمية
ج	جزء
ص	صفحة
م	المادة
ب د ن	بدون دار النشر



مقدمة

يعتبر النقل البحري هو الحلقة الأساسية في التجارة الخارجية، فعلى مر العصور استخدم البشر البحار والمحيطات كسبيل للاستفادة من البيئة المحيطة بهم وتوسيع نطاق تجارتهم، حيث يعتبر البحر وسيلة مهمة للنقل بين القرات والبلدان، كما يعتمد الاقتصاد العالمي بشكل كبير على النقل البحري بنقل البضائع من الأماكن المختلفة سواء مواد غذائية أو سلع أو منتجات أخرى، فكل هذه الاحتياجات تستوجب وجود وسيلة واحدة الا وهي السفينة فهي بدورها عنصر مهم استخدمها الانسان منذ زمن بعيد بحيث أنه هناك من ابجروا للبحث عن النزهات الترفيهية والاستكشافات، وهناك من أبحروا من أجل التجارة والعمل... إلخ.

شارك الإنسان في صنع هذه السفن عبر العصور وذلك بفضل إختراع حركات بخارية في بداية القرن التاسع عشر، تحول صنع السفن من الخشب الى استخدام الحديد والفولاذ في البناء، وهذا ما أدى في النهاية وبالرغم من كل هذه التطورات العلمية والوسائل المتعددة إلا وأنه بسبب استخدامه للسفن تحت ضغط إحتياجات الجماعة البشرية، تتعرض هذه السفينة لحوادث بحرية خطيرة، فهذه الحوادث تعتبر حوادث مادية وقهرية تنشأ أثناء القيام بالرحلة البحرية.

والحوادث البحرية التي تحدث فيها تختلف بشكل كبير من أنواع وأضرار... إلخ، فقد تشمل إنقلاب السفن وحرائق السفن، وكذلك التصادم البحري الذي بدوره يعد الأكثر شيوعا، وهو من بين الاخطار التي تهدد السلامة البحرية والتي تشتمل عليها الملاحة البحرية.

الأمر الذي جعل رجال البحار وربابنة السفن في تقديم المساعدات وتبادل المنفعة والتضامن فيما بينهم في حالة نداء او استغاثة للذين يتعرضون لأخطار الفقد والضياع في البحر.

إن هذا الواقع، إستوجب الى حتمية تنظيم نظام المساعدة والإنقاذ البحريين فهو نظام كان في القديم يتوقف على الإلتزام والشعور الأخلاقي ويستند على الضمير فقط، وهو الأمر الذي جعل المشرعين بعدم النص على وجوب تقديم المساعدة والإنقاذ إلا نادرا، ولكن مع ذلك قد يحدث فشل من جانب الربان في تقديم المساعدة والإنقاذ مما دفع بالتشريعات البحرية سواء الوطنية أو الخارجية الى تنظيم النشاط البحري، وذلك بقوانين صارمة والتي تؤدي بدورها الى قيام المسؤولية المدنية والجنائية على كل من يمتنع عن تقديمها أو مخالفتها.

كما تطرق المشرع الجزائري أيضا الى نظام المكافأة الذي يعتبر بمثابة تقدير وفضل للخدمة التي قدمها المساعدون في الإنقاذ البحري وذلك كان لإثارة جشع المنقذين لتحفيزهم أكثر على تقديم يد المعاونة.

من هذا المنبر نستنتج أن هذه المساعدات البحرية، تنتج خسارات هائلة نتيجة تقديم المساعدة والإسعاف بكافة الوسائل بحيث تكون بأموال، او بمصاريف، او عتاد، كل هذا لغاية واحدة ألا وهي سلامة الأفراد بالرحلة البحرية.

بالرغم من وجود نظام التأمين البحري إلا ن طابع نظام الخسائر البحرية مزال قائما، اذ أنه يتعلق بتعويض الخسارات والتضحيات التي قدمت وذلك بإعطاء لكل ذي حق حقه.

لا شك أن أهمية الحوادث البحرية قد لزم هذا الواقع ضرورة تنظيمها والتعامل معها، بحيث نجد أن المشرع على المستوى الداخلي نص على نصوص خاصة بالحوادث البحرية تحدد فيها تعريفها و شروطها والدعاوي التي تنشأ عنها، وهذا ما تناوله القانون البحري الجزائري في الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم¹ 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 السفينة.

تكمن أهمية موضوعنا، فيما توصلت اليه الإتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية خاصة القانون البحري من قواعد و مبادئ تعلق بمختلف الجوانب القانونية للحوادث البحرية، و من ناحية أخرى المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري و أهم الحلول التي توصلوا اليها

إن إختيار هذا الموضوع بهذا العنوان راجع لعدة أسباب منها الذاتية، كالفضول إى معرفة جزئية هذا النظام وزيادة التحصيل المعرفي في هذا المجال.

¹ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون بالبحري الجزائري، ج ر عدد 29 الصادر بتاريخ 10/04/1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في 25/06/1998، ج ر، عدد 47 الصادر بتاريخ 27/06/1989.

أما الأسباب الموضوعية، فتظهر من خلال القيمة العلمية للموضوع باعتباره ملم بجميع القوانين، المدنية منها، والجنائية، الإجراءات المدنية والإدارية.

ومن هنا نستخلص جملة من أهداف هاته الدراسة، وهو الفهم والشرح والتوصل الى تفسيرات تبين أسباب الظاهرة، وذلك من خلال التطرق الى البيان لمفاهيم للحوادث البحرية، والدراسات التحليلية لتلك الحوادث وبيان مدى فعاليتها في الواقع العملي، وكذلك الوقوع على الالتزامات والقيود التي وقف عليها المشرع الجزائري للحد من هذه الحوادث.

و من هنا تثار الإشكالية الآتية

كف عالج المشرع الجزائري الحوادث البحرية؟

وفقا لهذه الإشكالية إتبعنا المنهج التحليلي لنصوص القانون البحري، و الإستنباطي لإستنباط مختلف المعلومات و الأحكام القانونية و المنهج الوصفي من خلال وصفنا لبعض التعاريف الفقهية .

الفصل الأول: نتكلم فيه عن ماهية التصادم البحري في المبحث الأول و من خلال بيان شروطه و أحكامه مع طبيعة مسؤوليته و أثارها المتمثلة في الدعاوي، كما نتعرض في المبحث الثاني الى بيان مفهوم المساعدة و الإنقاذ البحريين مع التطرق الى مختلف شروطه و خصائصه و كذا الكلام عن مدى الزامية تقديم المساعدة و الإنقاذ البحريين مع جزاء الاخلال بالتزامه.

الفصل الثاني: نتكلم في المبحث الأول عن مفهوم نظام الخسائر البحرية المشتركة و نشأته و الأساس القانوني لهذا النظام مع مبادئ تطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة ، أما في المبحث الثاني خصصناه لتسوية الخسائر البحرية المشتركة بالأسس التي تقوم عليها مع تعيين خبير لتسوية هذه الخسائر الى التطرق لدعاوي المساهمة في هذا النظام.

الفصل الأول

التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين

يعد البحر كأحد الطرقات التي يلجأ إليها الأشخاص لينتقل عبرها للقارات و المحيطات و إستكشاف الحضارات و الثقافات الأخرى ، حيث تقوم السفينة بإيصال الأشخاص والبضائع من دولة على أخرى بواسطة هذا التنقل الذي يحدث في البحر ونجد أن تكاليف التنقل بالسفينة أقل تكلفة عن غيره من وسائل النقل الأخرى لذلك زاد الاهتمام به مع تطور الملاحة البحرية.

لكن رغم كل الوسائل التكنولوجية الحديثة التي توصل إليها الإنسان إلا أنه لم يستطع منع المخاطر والحوادث التي تحدث في البحر والتي تعد سببا لدمار السفن، ومن بين هذه الحوادث نجد في مقدمتها التصادم البحري الذي يمكن أن يحدث أينما حلت السفينة فيمكن أن تصاب به إما في عرض البحر أو حتى في السواحل. ويخلف هذا التصادم أضرارا جسيمة تلحق بالأشخاص وأموالهم التي كانت معهم أثناء رحلتهم البحرية، لذلك قامت الدول بمعالجة هذا الموضوع حيث قامت بوضع اتفاقيات للحد من مشكلة التصادم البحري وعلى رأس هذه الاتفاقيات نجد اتفاقية بروكسل لسنة 1910.¹

بعد تعرض السفن للتصادم أثناء الرحلة البحرية وجب من تقديم المساعدة لكل من على متن السفينة المتضررة من حادث التصادم البحري، وهذه المساعدة تعرف بالمساعدة والإنقاذ البحري الذي يعد واجب وهو إلزامي على كل شخص للقيام به، ولا تتحقق المساعدة والإنقاذ البحري إلا بتوافر عدة نقاط معينة.

وعليه سنتطرق في (المبحث الأول) إلى ماهية التصادم البحري، وإلى المساعدة والإنقاذ البحريين في (المبحث الثاني)

¹الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والتصادم البحري الموقعة في بروكسل في

المبحث الأول

مفهوم التصادم البحري

إن التصادم البحري للسفن بشكل خاص يخضع لمفهوم محدد يرتبط بشكل عام بالفقه والاتفاقيات الدولية و القانون البحري الجزائري، بحيث يركز البعض في المياه التي يحدث فيها التصادم بصرف النظر عن المرافق البحرية المتصادمة، يركز البعض على خصائص المنشأة البحرية التي كانت طرفا في التصادم وعند استيفاء هذه الشروط يعتبر هذا الحادث البحري تصادما بحريا تطبق أحكامه **(المطلب الأول)**¹ وبعد وقوع التصادم البحري قد تنشأ مسؤولية اتجاه الصادم باعتبار أن التصادم عمل من أعمال المنشئة للالتزام على أساس أنه فعل ضار مستمد من القانون، فيتعين بيان طبيعة المسؤولية الناشئة عن التصادم وأركانها **(المطلب الثاني)**² بعد حدوث التصادم قد ينشغل المتصادمون برفع دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن هذا التصادم وقد تنشأ في الغالب دعوتين إحداها جنائية والأخرى مدنية **(المطلب الثالث)**³.

المطلب الأول

المقصود بالتصادم البحري

ولما كان الدول سعت إلى إبرام اتفاقيات دولية تهدف الى توحيد قواعد التصادم البحري أيضا، عرفت التشريعات البحرية المختلفة التصادم بتعريفات متشابهة إلى حد ما في المعنى والمحتوى، ولا يمكن تحقيقه بدون مجموعة من الشروط **(الفرع الأول)**، كما قد تطرقنا أيضا على أحكام التصادم أو أنواعه وذلك لاختلاف سبب التصادم البحري في **(الفرع الثاني)**⁴.

¹ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، السنة الجامعية 2018- 2019، ص15.

² حسان سعاد، مرجع سابق، ص80.

³ حسان سعاد، مرجع نفسه، ص151.

⁴ مرجع نفسه، ص15.

الفرع الأول: تعريف التصادم البحري

عرفت مختلف التشريعات الدولية و الوطنية التصادم البحري الى تعريفات متشابهة الى حد ما في المعنى و المحتوى، وسوف نتطرق في هذا الفرع الى التعريف وفقا لمعاهدة بروكسل (أولا)، و وفقا للقانون البحري الجزائري (ثانيا).

أولا: تعريف التصادم البحري وفقا لمعاهدة بروكسل سنة 1910

وفقا لنص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الموقعة في 23 سبتمبر 1910¹، نستنتج انها لا تهتم بالمياه التي حدث فيه التصادم، حيث انها ركزت على المنشأة واعتبرتها طرفا في التصادم اكثر من المياه، عكس ما كان في القديم الذي اعتبر التصادم البحري يكون تصادما بحريا يشترط أن تكون احدى المنشآت بحرية.² كما ان شرط السفينة في وقوع التصادم قد لا يعني الطرف الاخر يكون شيئا راسيا كالصخور مثلا، بحيث يتوجب الطرف الاخر ان يكون مركب ملاحه داخلية على الأقل كما ان لا يعد تصادما بحريا عندما يكون التصادم بين مراكب الملاحه الداخلية، بل أنه يخضع لأحكام المسؤولية التقصيرية في القانون المدني.³ كما توصلنا أيضا من خلال الاتفاقية أنها لا تكون ضمن مفهوم التصادم البحري، التصادم الذي يكون بين القاطرات والزوارق ذلك لأنها تعتبر منشآت عائمة في البحر، وبالتالي تعتبر حادثا ملاحيا وليس تصادما بحريا، كما لا يدخل ضمن نصوص الاتفاقية ومفهوم التصادم أيضا تصادم سفينة بحطام سفينة أخرى.⁴

¹ راجع المادة الأولى من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والتصادم البحري الموقعة في bruxelles في 1910/09/23 .

² Ghanem Mohamed (y)K rezzeg (t) les competences juridique en matiere d'abordage _ mémoire de fin d'étude pour l'obtenir de diplôme de poste graduation on spécialise f, lieu administration maritime ، école national supérieur man time bousmail ، 2005/2004،p7.

³ أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء، المكتب الجامعي حديث، 2010، ص90.

⁴ 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، التصادم بالبحري ودور العنصر البشري في وقوعه، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص66.

ثانيا: وفقا للتشريع البحري الجزائري:

نفهم من خلال استقراء المادة 273 من القانون البحري الجزائري¹ بان المشرع الجزائري ساند الاتفاقية في الأول من خلال اعتبار التصادم بصفة المنشأة البحرية، و لكنه أدرج بعض التعديلات و التوسيعات، حيث أن المشرع الجزائري اعتبر كل تصادم يحدث بين السفن في البحار، سواء كان تصادما او ارتطاما، فالتصادم نقصد به اصطدام سفينتين معا او اصطدام سفينتين بحريتين وذلك عندما تكونان في حالة حركة، اما الارتطام البحري نقصد به ذلك الارتطام الذي يكون بين سفينة بحرية و بين شيء ثابت كالرصيف أو الصخور، بحيث أن هذه الحادثة لا تأخذ في عين الاعتبار البحر الذي حدث فيه التصادم، سواءا كان في عرض البحر أو في إقليم الدولة، مع اشتراط عنصر السفينة²، ما قد توسع المشرع الجزائري لمفهوم التصادم، وذلك ليشمل حالات أخرى لم يقه فيها الارتطام والتصادم، حيث انه كل الاضرار التي تلحق السفينة او أشخاص السفينة حتى وان لم يحصل تصادم بحري³.

نستنتج من خلال ما سبق، انه يمكن ان يعرف التصادم البحري قانونا، بانه كل حادث يكون بين منشأتين عائمتين⁴ او اكثر احدهما على الأقل سفينة، او كل رابطا يكون بين سفينة او شيئا ثابتا، يشترط ان يكون ذلك نتيجة عدم احترام قواعد الملاحة بحيث يعتبر تصادما بحريا⁵.

¹ راجع المادة 273 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري.

² راجع المادة 273 من القانون البحري.

³ راجع المادة 274 فقرة 2، 3، من الأمر نفسه.

محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 29.

⁴ يعتبر كل عائمة في حكم المادة 1/274 من القانون البحري الجزائري، سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية حسب الأحوال.

⁵ عبد القادر زيان، توحيد في أحكام التصادم بالحري، دراسة في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة ماجستير في

القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، السنة الجامعية 2009-2010، ص 81.

الفرع الثاني: شروط التصادم البحري

1- إفتراض التصادم أن يكون بين مشأتين بحريتين:

واستطردنا بعد ذلك الكلام عن التصادم بحري، بحيث يجب توافر شروط معينة، الا وهي وجوب التصادم ان يحدث بين سفينتين بحريتين، أو بينها وبين مركب ملاحه داخلية، كما انه لا يهتم موقع و مكان الاصطدام، فيكفي وقوع التصادم سواء في المساه الداخلية او في عرض البحر.¹ اما عن حدوث الارتطام بين سفينة بحرية و بين رصيف او شيء ثابت غير متحرك، فذلك الارتطام لا يعتبر تصادما بحريا، بل تطبق عليه أحكام المسؤولية العامة.²

كما تجدر لنا الإشارة، ان ضرورة المنشاتان مملوكتان لمجهز واحد.³

2- الإلتزام المادي:

إن الأحكام القانونية اشترطت لاعتبار التصادم البحري، اشتراط حصول واقعة مادية واحتكاك مباشر بين المنشاتين، فمثلا إذا ما حدث ضرر نتيجة الأمواج التي تسببها سفينة أخرى مارة بقربها، لا تطبق عليها احكام مفهوم التصادم البحري، ولكن عند الرجوع لأحكام التي شرعها المشرع الجزائري نجده قد اوسع في هذه الاحكام واعتبر الخسائر التي تسببها سفينة لسفينة أخرى، او للأشخاص التي تكون على متنها، قد تطبق عليها احكام التصادم البحري.⁴ وهذا ما قد نفهم منه في نص المادة 274 ان الارتطام الذي يحصل بين سفينة وبين شيء ثابت و التي تقع في الأملاك العمومية البحرية، تخضع كذلك الخسائر التي تسببها السفينة اما لسفينة أخرى او للأشخاص الموجودة عليها و ذلك اثر عدم مراعاة القواعد.⁵

¹ عادل علي مقدادي، القانون بحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 2011 ص 185.

² محمود شحماط، المختصر في القانون بالبحري الجزائري، د ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010 ص 73.

³ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 29.

⁴ أحمد حسني، الحوادث بحرية- التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ب س ن، ص 72.

⁵ راجع مادة 274 من أمر سالف ذكر.

3- أن يحدث بين منشأتين، إحداهما على الأقل سفينة:

من خلال التعريفات السابقة التي تناولت الاصطدام او الارتطام يجب ان ترتبط على الأقل بسفينة واحدة، سواء على الصادمة او المصدومة¹.

كما يستوجب أيضا أن هذه السفينة يجب ان تكون مخصصة للملاحة البحرية. بحيث تبدأ شخصيتها القانونية، كما تنتهي او تزول شخصيتها القانونية اذا ما أصبحت حطاما².

الفرع الثالث: أحكام التصادم البحري

هناك بعض الحالات تتوافر فيها شروط التصادم البحري ولكن لا تطبق عليها أحكامها، ووفقا لذلك سوف نتناول في هذا الفرع التصادم القهري او التصادم المشتبه في سببه (أولا)، والتصادم الناشئ عند إحدى السفينتين (ثانيا)، والتصادم الناشئ عن خطأ مشترك (ثالثا).

أولا: التصادم القهري أو التصادم المشتبه في سببه

هو ذلك التصادم الذي يكون نتيجة قوة قاهرة خارجة عن السيطرة كوجود ضباب او ظلام عاتم، او عند حدوث حرب بحيث يضطرون لإطفاء الأنوار وذلك يؤدي إلى التصادم، بحيث لا يمكن انساب الخطأ الى أي منهم³.

أما التصادم المشتبه في سببه هو ذلك التصادم الذي يكون غير معروف في سببه وغير معروف ما إذا كان منسب إلى قوة قاهرة، أو سبب آخر⁴، كما نفهم من المادة 281 من القانون البحري الجزائري ان اذا ما كان التصادم قد نشأ سؤاء بسبب حالة قاهرة فهنا الاضرار

¹ الياس مسعودان، محاضرات ملقاة على طلبة السنة لأولى ماستر، تخصص القانون البحري المينائي، قسم الحقوق، كلية الحقوق العلوم سياسية، جامعة جيجل، ب س ن، ص 03.

² عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 31.

³ مصطفى كمال طه، القانون البحري-مقدمة السفينة لأشخاص الملاحة البحرية- ايجار سفينة- النقل البحري-الحوادث البحرية- التأمين بحري، د.ط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 2000، ص 407.

⁴ أحمد حسني، مرجع سابق، ص 74 ص 75.

يتحملها من تعرض إليه وذلك دون التفرقة ما اذا كانت السفينة في حالة حركة او في حالة ما اذا كانت راسية.¹

ثانياً: التصادم الناتج عن خط إحدى السفينتين

نفهم من معاهدة بروكسل لسنة 1910، انه إذا ما حصل تصادم بسبب سفينة واحدة والذي كون بسبب الخطأ، فانه يقع التعويض على مرتكبه، فالخطأ في مفهوم هذه المعاهدة هو وجوب الاثبات، بحيث ان مادته السادسة قد نفهم منها انها ليس من المعقول وجود دليل في السفينة و نسبة الخطأ إليها.

فالمفهوم الحقيقي لهذا الشيء هو الخطر الذي يرتكبه احد الربانة او مجهز السفينة.²

كما نفهم من خلال استقراء المادة 277 من القانون البحري انه عندما يكون الخطأ ناتج عن احدى السفن فان التعويض يقع على عاتق المتسبب فيه و يتحمل اضراره، بحيث نكون في صده عند عدم الاخذ بالأنظمة و القوانين للسلامة البحرية.³

ثالثاً: التصادم الذي ينجم عن خطأ مشترك

هو الذي يصدر من طرف احد افراد الطاقم او احد الربان لسفينتين معا.⁴

ونظراً أنه يكون بشكل مشترك بين ربان السفينة، فان التعويض كذلك يكون مشترك بينهما.

¹ راجع مادة 281 من الأمر السالف الذكر.

² محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص609.

³ راجع المادة 277 من الأمر 80/76 السالف الذكر.

⁴ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص201.

مما أدت هذه المسألة الى اثاره اراء الفقهاء فهناك من رفض مسالة التعويض، وهناك من ينادي بتطبيق قاعدة النسبية، والتي نعني بها اقتسام الخسائر، فهذا هو المبدأ التي اخذته معاهدة بروكسل لسنة 1910.¹

كما نفهم أيضا من المادة 273 ان المشرع الجزائري اشترط لحدوث تصادم او ارتطام وجود سفينة واحدة على الأقل، دون الاخذ بعين الاعتبار المكان الذي وقع فيه التصادم.²

المطلب الثاني

المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري

بعد وقوع التصادم البحري سواء بين سفينتين بحريتين، أو بين سفينة و مركب ملاحه داخلية، أو بين منشأة بحرية و أشياء ثابتة، كل هذا يؤدي الى وقوع أضرار تنتج عنها قيام المسؤولية (الفرع الأول)، و بما أن المسؤولية تختلف باختلاف السبب الذي أدى الى الوقوع تنتج طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري (الفرع الثاني)، كما يكون هذا التصادم في أغلب الأحيان ناتج عن تدخل خطأ العضو البشري (الفرع الثالث).

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية عن التصادم البحري

المسؤولية في القانون المدني تعرف على أنها المؤاخذه على الفعل الضار، بحيث إختلفت الآراء حول تعريفه، هناك من عرفه على أنها تعويض عن الفعل الضار، و هناك من عرفه على أنها إعتراف يستوجب مؤاخذه فاعله

كل هذه التعاريف لا تختلف عنه في القانون البحري، بحيث أن السفينة أثناء القيام بملاحتها تتعرض لبعض الحوادث البحرية كالتصادم البحري مما استلزم الحق بالرجوع على بعضهم البعض.³

¹ جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2008-2009، ص85.

² راجع المادة 273 من الأمر السالف الذكر.

³ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، أحكام المسؤولية عن التصادم البحري و الفقه الإسلامي و القانون البحري-دراسة مقارنة- رسالة جامعية مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2010 ص53.

الفرع الثاني: طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري و أركانها

بعد حدوث التصادم قد تنشأ مسؤولية اتجاه الصادم، وذلك بدوره يتطلب اثبات التزامه لأنه فعل ضار مستمد من القانون، وبالتالي يجب تحديد طبيعة المسؤولية الناشئة عنه (أولاً)، و أي كانت طبيعة هذه المسؤولية و التي يلزم لانعقادها أن تتوافر مجموعة من الأركان ن اذا فقد احها انتفت المسؤولية (ثانياً).

أولاً: طبيعة المسؤولية

تعد المسؤولية في القانون البحري تعويضاً عن الضرر الناتج عن فعل ضار، وتبعاً لذلك يجب على كل من كان سبباً في وقوعه بالتعويض،¹ ومن هنا قد تكون المسؤولية الناشئة تقصيرية، ويمكن أن تكون عقدية وذلك في حالة أن هناك عقد بين تلك السفن المتصادمة، وإذا لم يتفقوا على ذلك قد تسري دائماً احكام المسؤولية.²

ثانياً: أركان المسؤولية التقصيرية

1/ حدوث التصادم البحري

من أجل إثبات المسؤولية التقصيرية تجاه التصادم يستلزم حدوث الفعل الضار والذي يكون بين المنشآت البحرية سواء كان هذا السلوك متعمداً أو عن طريق الخطأ، بحيث أن هذا الأخير في التصادم يرجع في بعض الحالات الى مخالفة قواعد المرور البحري او عدم الاخذ بالاحتياط.

2/ الضرر في التصادم

لا يكفي أن يحدث الإهمال فقط، بحيث قد يكون التصادم وقع بدون إحداث أي ضرر وهنا نستبعد المسؤولية التقصيرية لذلك فهو مطلوب لإثبات هذه الأخيرة، وبالتالي الضرر هنا

¹ زينب فؤاد أبو الذهب، أحكام المسؤولية عن التصادم البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري - دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، سنة 2010 ص 54.

² زينب فؤاد كامل أبو الذهب، مرجع سابق، ص 190.

هو الذي يلحق بممتلكات المتضرر وبسلامته أو مصلحته أو ماله كما هو معروف وكما قد يكون معنوياً فيؤثر على مشاعره وكرامته. وكما أن التصادم قد يؤدي إلى أحداث ضرر للسفينة أو إصابات في جسم الإنسان أو ممتلكاته أو أمواله.¹

3/ العلاقة السببية

المراد هنا أن الضرر يجب أن يكون مرتبطاً بالتصادم حيث أن السبب مرتبط بنتيجته التي تلحق بالآخرين، بمعنى أنه يجب أن يكون ناجم عن التصادم البحري لتثبيت مسؤولية هذا التصادم.²

الفرع الثالث: المسؤولية الناجمة عن تدخل خطأ العضو البشري

ذهب معظم التشريعات والالاتفاقيات إلى تدخل خطأ العضو البشري هو السبب الرئيسي و الأكثر شيوعاً في حدوث التصادم البحري (أولاً)، بحيث أن هذا الخطأ يكون متعدد بتعدد صور حدوثه (ثانياً).

أولاً: مفهوم خطأ العضو البشري

بالاعتماد على القضاء الإنجليزي فقد عرف الخطأ بأنه السلوك الذي أدى إلى الفشل في القيام بشيء ما يفعله الشخص المعتاد³، والقانون قد تجنب وضع تعريف له، وأن معظم التشريعات أيضاً لم تضع تعريفاً يفهمه فيه، بل وضعت قواعد المسؤولية التي ينبغي تطبيقها على الحادث، فالمسؤولية في التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ التحفيزي، بحيث يتوجب على من أحدث الضرر للغير أن يقوم بالتعويض له بما لحقه من ضرر⁴.

¹ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، مرجع السابق، ص 190.

² حسان سعاد، مرجع سابق، ص 82.

³ راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في الفقه الإسلامي -دراسة مقارنة، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014-2015، ص 45.

⁴ زينب فؤاد كامل أبو الذهب، مرجع سابق، ص 114.

فوجد المشرع الجزائري كذلك قد أوضح هذا الشيء وجعل السبب هو الخطأ التي تقوم عليه المسؤولية وذلك من خلال استقراء نص المادة 124 من القانون المدني بأن يستلزم التعويض على عتق كل شخص سبب في حدوث مضرة للغير¹.

ثانيا: صور خطأ العضو البشري

1 - عدم الأخذ بالقواعد الدولية والقوانين الداخلية للأمن البحري

يعد خطر التصادم بين السفن من بين أكثر المخاطر شيوعا والتي تصيب السفن في عرض البحر لذلك سعت مختلف الدول لوضع اتفاقيات وقوانين دولية لمنع وقوع التصادم البحري.²

هذه القواعد قد صححت السلبيات التي كانت موجودة في القواعد القديمة، بحيث نجد ان اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار في لندن³ وقعت على مجال تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم حسب اخر تعديلاتها في 2003 بحيث نفهم من الفقرة الأولى من الاتفاقية أن هذه الأحكام والقوانين يجب أن تطبق على كل سفينة مارة في البحر والصالحة للعبور في البحر كما يفهم منه أيضا، ان كل السفن التي تمارس الملاحة في أعالي البحار تخضع لقواعد منع التصادم وعدم مخالفة التنظيمات والقرارات التي تضعها الدولة لتنظيم الملاحة في البحار.... الخ⁴.

كما أضافت الاتفاقية في القاعدة الثانية في الفقرة (أ) ان كل من الربان والمالك او الطاقم تقام مسؤوليتهم عند أي تقصير في الالتزام بما ورد في هذه القواعد وكذا الإهمال في اتخاذ أي اجراء وقائي قصد مواجهة جميع الأخطار البحرية.

¹ راجع المادة 124 من القانون المدني الجزائري.

² طلال شواربي، صلاح أحمد صلاح، التصادم البحري و أحكامه، شهاب للتوزيع، الإسكندرية، مصر 1995، ص 5 .

³ اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972، ص 6.

⁴ اتفاقية اللوائح، مرجع سابق، ص 6.

أ- القواعد المتعلقة بالسير

نذكر بعض القواعد التي يجب اتباعها لتفادي الأخطاء التي تتسبب بعدم إتباع إجراءات السير والمناورات:

تحديد المسار الذي يجب سلكه اثناء التنقل، بحيث تلتزم كل سفينة باتباع المسار الذي اختارته، في هذه الحالة تقوم بإصدار إشارات صوتية، وتعتبر قاعدة هذه الملاحه من أهم مظاهر للالتزام.

إن الالتزام بالسرعة الآمنة، أوردتها القاعدة 19 الفقرة (ب) بحيث أنها تسند هذه السرعة إلى الظروف والرؤية، في نظرها قد تكون السرعة الآمنة في السرعة المتوسطة وأما بخصوص السرعة العالية مسموحة وذلك في أحوال الطقس الجيدة والبحر المفتوح¹.

و من خلال كل هذا، تبين لنا أن السرعة الآمنة هي تلك التي تسمح للسفينة بالتوقف في كل لحظة تفاديا للتصادم²

ب- القواعد الخاصة بعلامات الطريق و أشكاله

يمكن اعتبار العلامات والأشكال بأنها عبارة عن إشارات تلتزم السفينة بوضعها نهارا³ بحيث يستوجب على كل السفن حملها وذلك لمعرفة موقعها ووضعها.⁴

توضع الأشكال نهارا، كما يتم أيضا وضع الانوار من غروب الشمس الى شروقها، يعني في الظلام، بحيث انه قد تكون عددها وألوانها مختلفة باختلاف السفينة، والتي يتم العمل بها في أحوال الطقس السيئة، او ما اذا كانت الأحوال تستدعي العمل بها، كالضباب مثلا.⁵

¹قاعدة 19 فقرة (ب) من نفس اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم.

² خياط محمد، التصادم البحري، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة عين الشمس، القاهرة، 1987، ص214.

³راجع قاعدة 20 فقرة (د) من اتفاقية اللوائح.

⁴زينب فؤاد كامل أبو ذهب، مرجع سابق، ص132.

⁵طلال شواربي، صلاح احمد صالح، مرجع سابق، ص 144، 145.

وبالمقابل قد يترتب على مخالفة هذه القواعد مسؤولية على السفينة المخالفة.¹

ج- القواعد المتعلقة بالإشارات الصوتية والضوئية

بينت وأوضحت القواعد من 32 الى 37 من اتفاقية لندن 1972 كيفية استعمال هذه الإشارات، بحيث تختلف الإشارات حسب ما اذا كان الامر متعلق بأجراء مناورات او إعطاء إشارات بهدف التحذير في عدم وضوح الرؤية نتيجة الثلوج و الامطار ..لكي تسمع من بعيد وتجذب السفن الأخرى والتعرف عليها، وتختلف هذه الإشارات حسب اختلاف السفينة ونوعها، الإرشاد، مقطورةالخ.²

2/ الخطأ بسبب التهاون

أ- تهاون الربان أو أفراد الطاقم:

من الضرورة على الربان الالتزام بالقواعد والاحذ بالحيطه والحذر وذلك باستخدام الرادارات والعلم بقدرات السفينة (القيام بالمناورات)، كما يقع على عاتقهم الالتزام بالقواعد التي تضعها السلطات المحلية لمناطق استقبال السفن، ولكن محاسبة الربان تكون على أخطائه الشخصية فقط ولا يسأل عن أخطاء البحارة وأعمال المسافرين.... كما انه يستلزم على كل مدعى بخطأ الربان بالإثبات.

اما بالنسبة لأخطاء طاقم السفينة، قامت إدارة سلامة النقل بالولايات المتحدة الامريكية بإدخال إجرائيين وهما:

✓ تقرير حد ادنى للترقيم الأمني.

✓ وضع قواعد لإدارة السلامة البحرية.³

¹ محمد بهجت عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، د. ط، دار النهضة العربية، سنة 2004 سابق، ص62.

² راجع القاعدة 32 من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم. طلال شواربي، صلاح احمد صلاح، مرجع سابق، ص187.

³ أحمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم و الإنقاذ)، د.ط، منشأة معارف، الإسكندرية، د س ن، ص44.

ب - تهاون المجهز

ان المجهز اذا قام بتجهيز السفينة بصفته المالك او استئجارها قد يكون مسؤول على مجموعة من الإجراءات، منها تزويدها بالطاقم المؤهل والكافي وإجراء الصيانة لها وكل الأجهزة الملاحية، ولهذا فإن مخالفة هذا الشيء او اهمالها تنتج تحمل المسؤوليات باعتبار ان هذه القواعد تطلبها اللوائح والقوانين وهذا ما أوضحتها المادة 572 من القانون البحري.

ج - تهاون المرشد

إن السفن بطبيعتها تخضع لعمليات وتحتاج لمن يساعدها، وذلك في لحظة خروجها أو دخولها، والتي تتطلب الاحتياج إلى مرشد يرشدها وينصحها بكيفية مرورها من صعوبات الطريق الملاحي مثلا، فهي بحاجة ماسة الى من يوصلها الى بر الأمان،¹ فالمرشد هو الذي يقوم بإعطاء نصائح بشؤون الملاحة سواء دخول الميناء الخروج او عوائقه، مسالكه، تزويد الريان بالمعلومات، خطوط السير الواجب اتباعها، وأي خطأ قد ينتج كإغراق السفينة بسبب الأمواج... الخ، قد تقوم المسؤولية على عاتق المرشد وريان السفينة لفشله في المراقبة الجيدة. كل الالتزامات والتعاريف والإجراءات التي ذكرناها سابقا تكون ضرورية وينتج عن مخالفتها عواقب.²

المطلب الثالث**أثار المسؤولية عن التصادم البحري**

بعد وقوع التصادم البحري قد ينشغل المتصادمون برفع دعوى التعويض عن الاضرار الناجمة لهذا التصادم، فقد تثير دعاوي قضائية احدهما جنائية يتابع بموجبه الريان نتيجة خطئه و إهماله، و التي تكون مصحوبة بمتابعة و عقوبات جنائية الى جانب العقوبات

¹ درويش مريم، مدى مسؤولية مجهز سفينة عن التصادم نالاشئ عن عمليتي القطر وإرشاد، المجلة الجزائرية للقانونال بحري و النقل، العدد السادس، الجزائر، 2017، ص167.

² طالب محمد كريمة، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الثاني، الجزائر، 2014، ص236/ص237.

التأديبية(الفرع أول)، وأخرى مدنية يرفعها المضرور و ذلك من أجل الحصول على تعويض للأضرار اللاحقة به إثر حدوث التصادم البحري(الفرع ثاني).

الفرع الأول: الدعوى الجنائية و التأديبية

غالبا ما تكون في بعض الحالات، إجراءات بعد وقوع التصادم البحري، فقد كون التشريعات مختلفة فهناك من تخول لها السلطات القيام بالتحقيق (أولا)، كما أنه في بعض الحالات يطالب المضرور طلب الحجز التحفظي (ثانيا).

أولا: التحقيق البحري كإجراء استعجالي

التحقيق البحري يعني فقط الأشخاص المؤهلين في هذا المجال ويجب ان ينتمون للدولة الجزائرية، كما هو محل اختصاص للدولة التي لها الحق في ممارسة سيادتها على سفنها، بحيث نصت معظم الاتفاقيات واللوائح بتقسيم هذه التحقيقات في الحوادث، كما هو الحال أيضا في أحكام القانون الجزائري فقد قسمتها إلى نوعين:

تحقيق إداري وتقني، تحقيق قضائي.

1- تحقيق إداري وتقني :

قد ذهب المشرع الجزائري في المادتين 237 و 241 من القانون البحري الجزائري إلى التحقيق الإداري والتقني¹ ومن خلال استقراء المادة 235 من القانون البحري نفهم انه وضع حد للحوادث البحرية التي تحدث في البحر، وذلك لغرض سلامة الأرواح البحرية في البحر او من اجل صحة العمل التي تكون في ظهر السفن، فقد قام بإنشاء لجان مركزية للسلامة ولجان غير مركزية للتفتيش.²

¹ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 202.

² راجع المادة 235 من الأمر السالف الذكر.

أ - اللجنة الإقليمية أو اللامركزية المختصة بالتفتيش:

من خلال قراءة المادة 238 الفقرة الأولى من القانون البحري، قام المشرع بوضع احكام لأجل امن السفينة، بحيث انه يتوجب على منظومة بحرية أن توقع وتوافق على اللجنة الإقليمية للتفتيش والتي تتكون من عدة أعضاء، وذلك تقوم بعملية التجمع في أي ميناء تتواجد فيه السفينة التي يتوجب معاينتها،¹ بحيث ان هذه اللجنة تتشكل من عدة أعضاء والذين هما:

-ثلاثة مفتشين، اثنين صالحين للملاحة البحرية، ومفتش واحد مختص في الخدمات الالكترونية،

-ممثل مديرية الصيد وممثل المؤسسة المينائية،

-ممثلين اخرين، واحد مختص في الاتصالات السلكية واللاسلكية وممثل آخر والذي هو مجهز السفينة.

يتم تعيينهم بمقرر من الوزير المكلف بالتجارة لمدة 3سنوات، بحيث انه تنتهي عهدتهم وذلك عند انتهاء وظيفتهم، وكلما استدعى الأمر يجتمعون باستدعاء من الرئيس، حسب ما تضمنت المادة 3 و4 من القرار المؤرخ في 2003/5/7.²

وتتمثل اختصاصات اللجنة المحلية بالتفتيش والتي حددته قواعد تفتيش السفن وفقا للمادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 194/02³ طبقا لما قضت المادة 238 من ق بح ج، بحيث تقوم بمعاينات الجوانب التقنية المتعلقة وان تكون جاهزة وصالحة للملاحة وللاختصاص التي

¹ راجع المادة 238 فقرة 1 من الأمر نفسه.

² انظر المادة 2 و3 و5 من القرار المؤرخ في 2003/5/7 يحدد كفاءات تنظيم اللجان المحلية للتفتيش وقواعد سيرها، ج ر ، عدد36، الصادرة بتاريخ 2003/6/8.

³ المرسوم التنفيذي رقم 149/02 المؤرخ في 2002/5/9 ، يحدد قواعد تفتيش سفن، ج ر ، عدد 33 الصادرة في تاريخ 2002/05/12.

قدمت له وكذا بناؤها وعدتها وقيادتها وتأهيل الطاقم وأهليتهم المهنية حسب المواد 222 و223 من القانون بح ج.¹

ومن خلال فهم المادة 241 من القانون البحري نستنتج بأن الجانب الإداري يقوم أيضا بتفتيشات، بحيث ان قبل وضع السفينة في الخدم يجب التأكد أولا من جميع الوثائق المتعلقة بسلامة السفن قبل إقلاعها² و لكن قبل البدء بهذه العمليات يجب التأكد من الشروط التي فهمناها من خلال استقراء المادة 246 من القانون البحري بحيث انه لا تكون اي سفينة تحت خدمة او رحلة الا اذا زودت بشروط تسمح بإقلاعها، بحيث أن هذه الاخيرة يحددها الوزير المكلف بالبحرية التجارية، والتي تتمثل في شهادات ورخص من اجل رحلة بحرية سالمة للتأكد من السفينة، وكذلك التأكد من هيكلها وبناءها بشكل سليم، وكل المعدات والأجهزة المتعلقة بالاتصالات.³

ب- اللجنة المقرية أو المركزية للسلامة:

تتكون هذه اللجنة المركزية من :

-طبيب يعين من وزارة الصحة،

-ممثلين ، ممثل من المديرية للصيد و ممثل اخر متعلق بالبريد ،

-أثلاثة أعضاء ممثلين عن المصلحة المتعلقة بحراسة الشواطئ. وثلاثة اخرين تعينهم

الوزارة البحرية

-مدير مختص بالإشارة البحرية و قنصل مختص إقليميا و محليا⁴

¹ راجع المادة 222 و223 من الامر السالف الذكر.

² راجع المادة 594 من الأمرن فسه.

³ راجع المادة 246 من الأمر نفسه.

⁴ مادة2 من المرسوم التنفيذي رقم 198/99 المؤرخ في 1999/8/18، يحدد تشكيلية اللجنة المركزة لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها، ج ر، عدد 57 الصادر بتاريخ 1999/8/22.

كما تقوم اللجنة المركزية للسلامة بمجموع من الاختصاصات المذكورة في المادة 237 الفقرة الأولى من ق ب ح حيث توافق على مخططات بناء السفن او إعادة تأسيسها والتصديق على أجهزة الأمان او تلك التي تتعلق بالمعدات و الاتصال اللاسلكي و كذا الطعن ضد المقررات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش بحيث ان هدفها هو التأكد من وثيقة السلامة، و في فقرتها الثانية تضمنت على تخصصها بالقيام بتحقيقات إدارية و تقنية من اجل تفادي الحوادث و التصادم قبل الإقلاع، و في حالة وقوع حادث و أصيبت السفينة الأجنبية في المياه الوطنية، فتقوم الدولة الجزائرية بإبلاغ دولة الترقيم وكذا السماح لها بحضور ممثل او مجموعة من الممثلين للقيام بالتحقيق¹ هذه اللجنة هدفها هو التأكد من صحة التفتيشات التي قامت بها اللجنة الأولى ، وعندما تتوصل هذه اللجنة الى عدم توافر الشروط للسلامة تقوم السلطات الإدارية بسحب جميع شهادات السلامة لتفادي وقوع الحادث و من اجل السلامة²

2- التحقيق القضائي:

أ- دفع تقرير الربا أو المرشد إلى المتصرف الإداري الأول لشؤون البحار

عند حدوث حادث بحري و يكون هذا الأخير قد أدى الى اضرار للسفينة او الاشخاص الموجودين عليها فقد اوجب المشرع الجزائري خلال 24 ساعة من وصوله الى اول ميناء تحرير مقرر مفصل تبين فيه ظروف و تحقق الحادث ويقدمه إلى السلطة البحرية المختصة للميناء والتي تسلم بدورها إيصالا بذلك للربان والتي قد أوضحتها المادة 604 ق ب ح³ بحيث تحدد الإجراءات التحقيق المصرح بها بموجب قرار من الوزير المكلف بالبحرية الجزائرية حسب المادة 607 ق ب ح⁴.

¹ راجع المادة 237 الفقرة 1،2،3 من الأمر السالف الذكر.

² راجع مادة 262 من الأمر نفسه.

³ راجع مادة 604 من الأمر نفسه.

⁴ راجع مادة 607 من الأمر نفسه.

2- إخطار ممثل الجمهورية المختص في الإقليم

بعد انتهاء مفتش التجارة البحرية من عرض جميع استنتاجاته ودراسته عليها، بعد استكمال مرحلة جمع الاستدلالات كما ذكر أعلاه والقيام بكافة عمليات التفتيش والمعاينات التي تساعد على كشف الحقيقة، يقوم المتصرف الإداري بإبلاغ وكيل الجمهورية المختص في الإقليم و ذلك بمحضر موقع بجاذثة محل التحقيق ، بعد ذلك تولي المحكمة المختصة مهام تولي النظر في الحادث .

3- : التحقيقات البحرية بالميناء الجزائري

إن الواقع العملي له إجراءات أخرى خلاف المذكورة أعلاه المتمثلة في التحقيق ، بحيث ان هذه المهمة تستند الى ضابط الميناء، ويتم التحقيق في الحوادث البحرية على حساب مؤسسة ميناء الجزائر وذلك على تحرير محضر اثبات من خلال جمع المعاينات و الوقائع التي تمت معاينتها ، ثم بعد ذلك يتم ارسال نسخة منه للبيان التقديري و الكمي للخسائر، وفي الأخير يتم اللجوء الى القضاء و ذلك في حالة عدم أخذ السفينة بمصلحة الاشغال البحرية.¹

ثانيا: الحجز التحفظي على السفن كإجراء استعجالي

الحجز هو من المواضيع التي تتعلق بقانون الإجراءات المدنية والإدارية وذلك من خلال المواد 584 الى 799 منه. كما ان هذا الموضوع يخضع بصفة خاصة الى القانون البحري بحيث هو الذي ينظم احكامه وذلك باعتباره موضوع حساس،² و الحجز التحفظي معناه إيقاف

¹حسان سعاد، مرجع سابق، ص 164،167،168

²العربي شحط عبد القادر، إجراءات الحجز على السفن في التشريع الجزائري، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، العدد الثاني، مخبر قانون النقل و النشاطات المينائية، كلية الحقوق و العلوم سياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2015، ص180.

أموال المدين و ذلك من قبل القاضي، و ذلك لكي لا يستطيع التصرف فيها , والهدف من هذا الشيء هو عدم قدرة المدين من تضرر الدائنين.¹

بالرجوع الى المادة 150 من القانون البحري، نستنتج ان السفينة قد تكون هي الضمان للدائن ، و ان هذا الحجز هو اجراء للحفاظ على أموال المدين .²

ولتوقيعه يجب إتباع إجراءات معينة:

بحيث، يتوجب على السفينة الصادمة أن تستلزم على الدائن بطلب حقه من المحكمة المختصة بتوقيع الجهاز التحفظي،³ و يتم طلب هذا الاخير على السفينة بموجب عريضة⁴، وبالرجوع للقواعد العامة نجد انها أوكلت اختصاصاه للسفينة الى رئيس المحكمة الابتدائية⁵

ثانيا: العقوبات المقررة نتيجة التصادم بالخطأ:

1/العقوبات الجنائية:

حسب استقراء المادة 483 من القانون البحري الجزائري، نفهم بأن كل خرق للتنظيمات البحرية أو الإهمال...الخ، سواءا كان ذلك من خطأ ربان السفينة أو ضابط او قائد أو أي عضو آخر من أعضاء الطاقم و تسببت للسفينة أو لسفينة أخرى، اصطدام أو جنوح أو تصادم مع عائق ظاهر أو معروف تكون العقوبات المقررة كالآتي:

- الحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات و غرامة مالية من 20.000 إلى 200.000دج.⁶

¹مجبر محمد، الحجز على السفن، اشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية 2 ماي 2009، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، مخبر قانون النقل و النشاطات المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران محمد بن احمد، 2015، ص 141.

² راجع المادة 150 من الأمر السالف الذكر.

³ راجع المادة 152 من الامر نفسه.

⁴ راجع المواد من 14 الى 17 من قانون رقم 09/08 المؤرخ في 2008/2/25، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر، عدد 24، الصادرة بتاريخ 2008/3/24.

⁵ راجع المادة 649 قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

⁶ راجع المادة 483 من الامر السالف الذكر.

كما نفهم من المادة 493 من القانون البحري الجزائري على أنه يعاقب بالحبس من شهرين الى سنتين وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج، أو بأي من العقوبتين ربان أي سفينة جزائرية أو أجنبية يخالف في المياه الإقليمية أو الداخلية للجزائر ألي قاعدة من قواعد الحركة البحرية.

كما تطبق أيضا نفس العقوبة على ربان سفينة جزائرية اذا خالف قاعدة من قواعد الحركة البحرية تطبيقا للاتفاقيات الدولية حول الوقاية من الاصطدام سواء داخل الإقليم أو خارجه وذلك بعقوبة مقررة بالسجن من 5 سنوات الى 10 سنوات اذا ارتكبت المخالفات وقت الحرب.¹

2/ العقوبات التأديبية:

تترتب أيضا عقوبات تأديبية الى جانب العقوبات الجنائية و ذلك للوقاية من تكرار ارتكاب الأخطاء، بحيث استنتجنا من المادة 471 من القانون البحري اذا وقع هناك خطأ تأديبي يعاقب عليه بعقوبات تتمثل في:

الإذار الشفهي أو الكتابي، الإيداع على متن السفينة، المنع من ممارسة الوظيفة لمدة تتراوح بين 3 أشهر الى عام ، الإيقاف من الخدمة لمدة 6 أشهر، الشطب من سجل رجال البحر، سحب شهادة الملاحة البحرية.²

هذه العقوبات السالفة الذكر تتضمن كل عضو من أعضاء الطاقم الذي يرتكب عملا سيئاً للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة.³

كما أن كل الربان اللذين يخالفون هذا النظام و المتمثل في عدم مراعاة القواعد المنصوص عليها، ينتمون الى العقوبات التأديبية أعلاه.⁴

¹ راجع المادة 6،7/493 من الامر السالف الذكر.

² راجع المادة 471 من الأمر السالف الذكر

³ راجع المادة 469 من الأمر السالف الذكر.

⁴ راجع المادة 470 من الأمر السالف الذكر.

الفرع الثاني: دعوى المسؤولية المدنية

لا شك أن الرحلة البحرية وحادثة التصادم البحري تعد من أهم الأخطار في الرحلات البحرية و بما ان هذا الشيء ينتج اضرارا هائلة فيستلزم دائما للذي سبب في الضرر بالتعويض على المضرور، فبموجب هذا الالتزام تنشئ دعوى تسمى الدعوى المدنية،¹ بحيث سنتطرق فيه الى قواعد الاختصاص المدني (أولا) ، القانون الواجب التطبيق على دعاوى التعويض عن الأضرار (ثانيا) .

أولاً: قواعد الاختصاص المدني:

لكل المنازعات البحرية الناجمة عن التصادم، قواعد اختصاص خاصة، قد تختص في نظر دعوى التصادم البحري، بحيث ان اختلاف القواعد القانونية بين كل دولة أدى بمساعدة المجتمع الدولي الى توحيد القواعد التي تحكم الاختصاص القضائي المدني، وقد حققت معاهدة بروكسل لسنة 1952 توحيد قواعد الاختصاص القضائي المدني في مجال التصادم البحري،² و تتمثل هذه القواعد في :

1- قواعد الاختصاص المدني في معاهدة بروكسل اسنة 1952

ان معاهدة بروكسل لسنة 1910 قد أغلقت مسألة التوحيد القضائي للدعوى التصادم البحري، ولذلك قامت اتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم³ بمعالجة ذلك.

¹ بن ددوش سيد أحمد، المحكمة المختصة مدنيا في النظر بدعوى التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، ص159.

² وقع على اتفاقية بروكسل في 10 ماي 1952، ودخلت حيز نفاذ نهاية سنة 1954، صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 64/171، المؤرخ في 18/06/1964، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 53/1964.

³ حسن يوسف، تنازع القوانين في القانون البحري، طبعة 2015، المركز القانوني للإصدارات القانونية، مصر، د س ن، ص414.

بحيث قامت هذه الاتفاقية، بإنشاء عددا من المحاكم التي يحق فيها للمدعي اختيار احداها ليلجا اليها حسب مادته الأولى من هذه المعاهدة، لكن رغم حرية المدعي في الاختيار، والتعدد فانه لا يمكن إعطاء الاختصاص لجميع هذه المحاكم.¹

أ - محكمة مكان إقامة المدعي عليه أو المحكمة التي يقع في دائرته أحد مراكز إستغلاله:

إن هذا الاختصاص في مادة الإجراءات يعود لمحكمة مواطن المدعي عليه او محل إقامة الدعاوي التي تخص التصادم البحري، ففي دعاوي التعويض التي تخص التصادم، هي دعوى شخصية، مع إضفاء المرونة للمعاهدة²، او محكمة وجود مراكز الاستغلال للمدعى دون النص على موطنه .

ولكن لا يمكن للمدعي ان يأخذ بمبدأ الاختصاص المحلي، كونه قد يسبب له متاعب ذا ما كانت المحكمة المختصة بعيدة من مكان الحادث.

ب/ الجهة المختصة في الحجز:

حسب ما جاء في الفقرة 1 من المادة 1 من المعاهدة، فنجد انها قد منح للدائن الحق في حجز أي سفينة يمتلكها المدين الذي نشأ دينه وراء حادث التصادم.

ولهذا وجب على الذين وقعوا على معاهدة الاختصاص القضائي المدني، بإعطاء حق للمدين في ان يرفع دعواه امام قضاء كل دولة حجزت سفينة المدين فيها.³

ج/ محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم اذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ والمياه الداخلية:

لقد أعطت معاهدة بروكسل 1952 للمدعي جواز رفع دعواه امام محكمة وقوع التصادم في حالة حدوثه في الموانئ او في أي أجزاء المياه الداخلية.

¹ بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص 269.

² محمد عبد فتاح ترك، التصادم البحري، طبعة 2003، دار الجامعة الجديدة، مصر، ص 73.

³ بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص 271.

وان النهج الذي يشير إليه هو واحد، بحيث يسهل عملية التحقيق وتحديد المسؤولية في حوادث التصادم البحري، اذا تم تحديد محكمة قريبة من مكان وقوع التصادم، يمكن للطرف المتضرر الوصول بسهولة إلى المحكمة وتقديم مطالبته بالتعويض، بالإضافة إلى ذلك، يمكن للمحكمة القريبة من مكان وقوع الكارثة بتسهيل عملية التحقيق الميداني والفحص المباشر له، بما في ذلك تقدير حجم الإضرار وتحديد الجانب المسؤول عن الحادث، هذا النهج يجعل العملية أكثر فعالية ومنصفة لجميع الأطراف المعنية.¹

2- قواعد الإختصاص المدني في التشريع البحري الجزائري

أشار المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري على مسألة الاختصاص في دعوى التصادم وذلك حسب ما ورد في المادة 290 منه، حيث اقام بيان أي من الجهات القضائية التي يمكن للمدعي ان يرفع دعوى التعويض عن الاضرار الناشئة عنه.²

وبطبيعة الحال نلاحظ أن هذه الاختيارات مستوحاة من إتفاقية بروكسل لسنة 1952.

ثانيا: القانون الواجب التطبيق على دعاوي التعويض عن الأضرار:

1/ التصادم الواقع في المياه الإقليمية الجزائرية

طبقا لقانون مكان وقوع الخطأ، فإن القانون البحري الجزائري يسري على دعاوي التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم الذي يحدث في المياه الداخلية للجزائر، بغض النظر عن حدوث هذا التصادم بين سفينتين جزائريتين أو احدهما تكون أجنبية، فبمجرد وقوع الحادث في المياه الإقليمية، تطبق عليه أحكام القانون البحري حتى و إن كانت دولة أجنبية.

2/التصادم الواقع في عرض البحر:

إن عرض البحر هو بمثابة مال أو مكان مباح لجميع الدول، فلا يجوز لأي دولة أن تدعي السيادة عليه، من هذا المنبر جعل مشرعنا التطرق إلى دعاوي التعويض عن أضرار التصادم

¹ يوسف حسن يوسف، مرجع سابق، ص 419.

² راجع المادة 290 من الأمر السالف الذكر.

التي تكون في أعالي البحار الى المحكمة المختصة في النزاع في الفقرة ب من 287 من القانون البحري.

و لكم المشرع لم بهذا الطرح تحديد المحكمة المختصة ، بحيث أن هذا الشيء ازداد تعقيد فإذا كانت السفينتين تحملان جنسيتين مختلفتين، ففي هذه الحالة استلزم الرجوع الى المادة 09 من القانون المدني، وبذلك على القاضي عند حصول التصادم بين سفينة جزائرية و أخرى أجنبية و في عرض البحر، وجب الرجوع الى للقانون الجزائري للتعرف على طبيعة العلاقات القانونية في المسألة المعروضة عليه.

3/التصادم الواقع بين السفن الحاملة لنفس العلم مهما كانت طبيعة المياه:

إن المشرع الجزائري، في هذه الحالة أخضع القانون الواجب التطبيق في حالة التصادم لسفينتين تملك نفس العلم، الى قانون العلم المشترك للسفينتين، بحيث أنه يعد الحل البديهي خاصة اذا حدث في عرض البحر، فلا تثير ذلك مشكلة تطبيق قانون العلم المشترك.¹

الفرع الثالث: التعويض و ضماناته:

يخضع التعويض عن الاضرار التي تنجم عن التصادم البحري لأحكام القواعد العامة، وبعد ذلك يعم التعويض ما لحق المتضرر من خسارة، فإذا هلكت السفينة وجب دفع قيمتها وقت التصادم، وفي حالة تلفها يجب سداد قيمة الإصلاحات التي تم اجراءها، كما يتضمن كل ما خسره المضرور من ربح كأجرة النقل المتعلقة بالرحلة التي وقع اثنائها التصادم و الربح الذي اضلته تعطل السفينة، التعويضات الناجمة عن التصادم لها امتياز على السفينة درجة أجورها ومستلزماتها، وهو حكم اخذ من المعاهدة الدولية بشأن الامتياز و الرهون البحرية وقد استمدته من التشريع الإنجليزي الذي يعطي أولوية للمضرور على الشيء الذي نجم عنه الضرر.²

¹حسان سعاد مرجع سابق، ص 231، 233، 232.

²مصطفى كمال طه، أساسيات القانون بحري -ضمان التامين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، ص336

المبحث الثاني

المساعدة والإنقاذ البحريين

تتعرض السفن عند قيامها بالعديد من الرحلات البحرية لأخطار عدة، ما يعرض حياة الركاب للتهلكة والأموال للضياع والتلف، مما أدى برجال البحر الى وضع ما يساهم في التقليل من المخاطر وهو ما يعرف المساعدة والإنقاذ البحري، فهذه الأخيرة، هي امر اجباري بعد ما كان امر اختياري.¹ فهو يعتبر بمثابة تقديم المعونة أو يد المساعدة للمستغيث المتواجد في البحر والذي يتواجد في حالة هلاك، كما يعد انقاذا أيضا عندما يتم إنقاذ سفينة مهددة ومعرضة للكوارث.²

وسنحاول في هذا البحث الى بيان مفهوم المساعدة والإنقاذ البحري ومن شروط وخصائص وكذا الوصف القانوني له (مطلب أول) بعد ذلك نتناول الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحريين في (مطلب ثاني)، ثم جزاء الاخلال بذلك الالتزام (مطلب ثالث).

المطلب الأول

القواعد القانونية للمساعدة والإنقاذ البحريين

يبدو واضحا من قراءة الكثير من نصوص التشريعات والفقهاء والقضاء، ان هناك استخداما غير منظم للمصطلحات، فنجد البعض يطلق عليه لفظ المساعدة البحرية، و الاخر يطلق عليه لفظ الإنقاذ البحري، واما الفئة الأخرى فتطلق عليه لفظ النجدة ليشمل بذلك عمليتي المساعدة والإنقاذ معا.³

¹حسان سعاد، مرجع سابق، ص262.

²دريسي أمينة، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، مجلة جزائرية لقانون بحري ونقل، عدد رابع، سنة 2016 ص59.

³حسان سعاد، مرجع سابق، ص265.

لذا سوف نتطرق إلى مفهوم المساعدة والإنقاذ البحريين (الفرع أول)، و شروطه و خصائصه (الفرع ثاني)، و الصفة القانونية له (الفرع الثالث)

الفرع الأول: مفهوم المساعدة والإنقاذ البحريين

تعددت التعريفات حول مفهوم المساعدة والإنقاذ البحريين، فكانت هناك تعريفات من جانب فقهي (أولاً)، و تعريفات من جانب قانوني (ثانياً)، و تعريفات وفقاً لنصوص اتفاقية دولية كاتفاقية بروكسل لسنة 1910 (ثالثاً).

أولاً: التعريف الفقهي:

هناك عديد من تعريفات فقهية للمساعدة والإنقاذ البحري، إذ يعرف بأنه المعونة المقدمة للسفينة التي تكون في خطر، حيث تقدم سواء للسفينة نفسها أو الحمولة أو المسافرين أو الطاقم، كما تعرف أيضاً بأنها مد يد العون لسفينة تحت مصيبة الهلاك، كما عبر عنه بأنه ذلك الذي إذا تم انقاذ حمولة من ضياع أو تلف خلال رحلة بحرية من قبل الأشخاص غير أولئك الذين تعهدوا بنقلها.¹

ثانياً: التعريف التشريعي:

لقد تطرق المشرع في المواد 332 إلى غاية 357 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، بحيث يتم الفهم من المادة 332 من ق ب ح ج بأنه تعتبر كل مساعدة مرتبطة بالسفينة المغاثة الموجودة في البحر، أو تلك المرتبطة بالأموال والأشخاص الموجودة على ظهرها، تسمى أو تعتبر اسعاف أو انقاذ بحري، كما أن هذا الأخير قد يكون إما في عرض البحر أو في المياه الإقليمية، فهو لا يعبر اهتماماً للمياه التي تم فيها الإنقاذ.²

¹ عبد قادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، طبعة 1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2009، ص413.

² راجع المادة 332 من الأمر السالف الذكر.

ويلاحظ من خلال هذا النص ان المشرع استعمل مصطلح الإسعاف وهو مصطلح غير شائع لدى اغلبية التشريعات، لكن عند التعمق يلاحظ عدم ثبات المشرع الجزائري على عبارة واحدة تارة يستخدم الإنقاذ وتارة المساعدة و تارة أخرى الإسعاف.¹

و لكنه لجئنا إلى استخدام مصطلح المساعدة والإنقاذ معا، فالمساعدة تطبق على الأشخاص اما الإنقاذ فهو للحطام البحري.²

ثالثا: تعريف المساعدة والإنقاذ البحري وفقا لمعاهدة بروكسل 1910

قد عرفت هذه الاتفاقية في مادتها الأولى على انها انقاذ للسفن التي تكون في محل الخطر او على أجرة الركاب والأشياء الموجود عليها، وهذه المساعدة قد تكون لكافة السفن دون التفرقة بين سفن الملاحة الداخلية أو البحرية.³

الفرع الثاني: شروط وخصائص المساعدة والإنقاذ البحريين

بعد تعريف المساعدة والإنقاذ البحريين يمكننا تحديد اهم الشروط المطلوب توافرها (أولا)، وبعد ذلك سنقوم بذكر اهم خصائص المساعدة والإنقاذ البحري (ثانيا).

أولا: شروط المساعدة والإنقاذ البحريين

لكي يتم اعتبار المساعدة والإنقاذ بحريا يجب توافر الشروط الاتية:

1/ تقديم المعونة:

ان تقديم المعونة هو المبدأ التي تقوم عليها المساعدة والإنقاذ البحري بحيث تقدم للسفينة التي تعرضت لكارثة بحرية.⁴

¹ بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، طبعة 2002، دار غزل للنشر والتوزيع، ص23.

² محمد سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص541.

³ المرسوم الرئاسي 70/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ، في بروكسل 23 سبتمبر 1910، ج ر عدد 29 الصادرة في 7 أبريل 1964.

⁴ المادة الاولى من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

كما تكون على شكل نصائح وإرشادات، او بمنح معلومات نتيجة فقدانها للاتصالات اللاسلكية. بحيث أن اذا ما استقادت السفينة من هذه المساعدات فتعتبر كمعونة.¹

لكن رفض هذا الأساس من طرف الفقه كون أن الخدمة المعنوية لا تدخل ضمن الإنقاذ البحري و لا تعد انقاذاً بحرياً، فالإسعاف في نظرهم هو ذلك الذي يكون مادياً كحمل بضائع السفينة المعرضة للخطر او إطفاء حريق نشب فيها.²

2/تقديم معونة بين السفن او بينها وبين المنشآت العائمة

حسب ما تضمنته المادة 332 من القانون البحري، نفهم بان عنصر الإنقاذ البحري يجب ان يتم بين السفن مع اشتراط أن تكون هذه الأخيرة سواءا هي المعرضة للإنقاذ أو هي المقدمة للمعونة، كما ان المساعدة لا تكون على مستوى السفن فقط، بل تكون أيضا على أموالها وخدماتها وفي أي مياه المحيط.³

3/الخطر

يعتبر الخطر الذي يصيب السفينة من عمل المساعدة البحرية، اذا ما قدمت المعونة لمنشأة غير معرضة للخطر فهنا لا تطبق عليها احكام الإنقاذ.⁴

ويقصد بالخطر في الإنقاذ البحري حسب استقراء المادة 332 من القانون البحري، جزء مهم تطلبه المشرع، بحيث أنه أكد على كل طلب استغاثة للسفينة الحاصلة في البحر أو الوشاقة على الغرق أو المساعدة التي تكون على متنها أو على خدماتها، تعتبر اسعافا بحريا، وذلك دون الإعارة باهتمام المياه التي انقذت فيها.⁵

¹ هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، سنة 1975/1976، ص 265.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة-سفينة-أشخاص الملاحة البحرية-النقل البحري-الحوادث بالحرية-التأمين البحري، دار جامعية، 1993، ص 387.

³ راجع المادة 332 من الأمر السالف الذكر.

⁴ هاني دويدا، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ب س ن، ص 355.

⁵ راجع المادة 332 من الأمر السالف الذكر.

ثانيا: خصائص المساعدة والإنقاذ البحريين

للمساعدة والإنقاذ البحريين خصائص تتمثل في عنصرين هامين وهما:

1/العنصر أول

ان يكون بين عائمتين لكل منهما دور في وصف السفينة قانونا سواء كانت هي المعرفة للخطأ او كانت هي التي تؤدي المساعدة، وأيضا قد يكون الإنقاذ على ملحقاتها او على بضاعة او على الأشخاص الموجودة على متنها، ولا يمكن سحب الحطام من قبل المساعدة والإنقاذ اذ ليس له وصف السفينة، ولا تعتبر منه أيضا الخدمات التي تأخذ من البر الى السفينة كرمي الحبال لها من البحر.

2/العنصر الثاني

وهو أن تكون السفينة في حالة هلاك جدي يستدعي المساعدة من قدرة المكافاة المستحقة إلى حد كبير ولهذا ينشئ النزاع تارة حول وجود الخطر الذي يصيبها ويعرضها للتلف لولا تدخل المنقذ.¹

الفرع الثالث: الصفة القانونية للمساعدة والإنقاذ البحريين

سوف نتطرق (أولا) الى المصدر المنشئ للمساعدة والإنقاذ البحريين، بعد ذلك نتناول صورته (ثانيا).

أولا: المصدر المنشئ للمساعدة و الإنقاذ البحريين:

يمكن ان تتم عمليات المساعدة والإنقاذ بموجب عقد مبرم قبل او اثناء او بعد تنفيذ تلك العمليات، او قد يحدث بعيدا عن أي اتفاقية تعاقدية، لذلك حاول رجال القانون ايجاد وصف قانوني للقيام به(1).

¹ حريز أسماء، الإسعاف بالبحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجيستر في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران سانية، الجزائر، سنة 2009/2008، ص 15.

1 - المساعدة والإنقاذ البحريين عقد أم اتفاق:

نفهم من خلال المادة 59 من القانون البحري انه لانعقاد المساعدة والإنقاذ البحري يستلزم وجود طرفين، وقد يتوجب حصول الرضا أولاً من كلاهما،¹ كما يتضمن النص وجوب صدور الايجاب من طرف المستغيث، الذي يبين ارادته بالنجدة، مقابل صدور القبول من المساعد.² بعد ذلك يستلزم توافر المحل الذي هو الشرط الثاني لانعقاده وهي النتيجة التي أراد الطرفان إعطاءها لذلك العقد، وفيما يتعلق بمجال المساعدة والإنقاذ البحريين فهو الهدف او الباعث الذي يريد المنقذ تحقيقه، بالمعنى ان السبب هو وجود خطر على السفينة.³ وبالعودة للنص 54 من القانون المدني نفهم بأن العقد هو إتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحة شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شئ ما ، بحيث أن العقد في هذا المفهوم هو معروف يش=نشئ الحقوق و وتب التزامات بين أطرافه ، لذلك لا يمكن القول العلاقة بين طرفي المساعدة ابحرية عقد لأن هذا الأخير لم يحدد الالتزامات و الأمور الجوهرية التي تقع على عاتق الطرفين كالأجور.⁴

ثانياً: صور المساعدة والإنقاذ

ان عمليات المساعدة والإنقاذ البحري قد تتطلب صوراً اما مادية او معنوية .

1- العمل المادي:

قد يحدث أحياناً في البحر كأن يقع حادث امام الشاطئ وهنا قد تقوم المحطات الساحلية بالعمل بوسائلها من اجل انقاذ ومساعدة السفينة، كما قد تتم عمليات المساعدة في عرض

¹راجع مادة 59 من أمر سالف ذكر .

²نهى خالد عيسى المعموري، المساعدة والإنقاذ البحري-دراسة مقارنة-رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة بابل، عراق، 2011، ص64.

³محمد صلاح سليمة، أحكام الإنقاذ البحري بين التطوعية وإلزامية-دراسة مقارنة -دار الكتاب القانوني، الإسكندرية، 2009، ص123.

⁴حريز أسماء، مرجع السابق، ص 20.

البحر كأن تقوم بالتعاون معها في حملها الى اليابسة او إطفاء حريق قد شب فيها او حمايتها من مصادر مهددة.

2- المساعدة المعنوية أو الغير المادية:

كان تعطي سفينة معلومات ملاحية عن كيفية السير وإتباع الطريق، أو مساعدتها باستعمال جهاز لاسلكي لمصلحة سفينة أخرى في حالة تعطل جهازها او غيرها من الإنقاذات التي تهدف في الحال الى تحقيق رد الخطر المهدد.¹

3- النطاق المكاني أو الزماني للمساعدة والإنقاذ البحريين

قد أثار الخلاف القضائي في تحديد النطاق الزماني فذهب البعض الى اتخاذ بوقت التلبية للنجدة غير ان القاضي لم يكافئ هذا المبدأ كون ان السفينة قد تستطيع ان تكون انقذت نفسها قبل وصول المساعدة لها، بينما ذهب البعض الاخر الى ان الإنقاذ قد يكون في الوقت الحالي لتقديم خدماته.²

المطلب الثاني

إلزامية المساعدة و الإنقاذ وآثار الالتزام

لم تكن عمليات المساعدة والإنقاذ، إلزامية في الماضي بحيث كانت مساندة لضمير الربان، و لكن بعد ثبوت الإهمال العديد من القباطنة لتقديم المساعدة والاسعاف فاصبح الزاميا يخضع للقانون (فرع أول).³

بعدها نتطرق إلى الحالات التي تطبق عليها المساعدة والإنقاذ البحريين (فرع ثاني).

¹ حسين محمد الفتحي، المساعدة البحرية -دراسة مقارنة- رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1986، ص200.

² حسين محمد فتحي عثمان، مرجع سابق، ص206.

³ حسان سعاد، مرجع سابق، ص340.

الفرع الأول: الإلزامية بالمساعدة والإنقاذ البحريين

سوف نقوم في هذا الفرع بتناول الإلزامية بالمساعدة (أولا)، ومحل تطبيقها (ثانيا).

أولا: تعريف الإلزامية بالمساعدة والإنقاذ البحريين

ان تعريف الالتزام بالمساعدة والإنقاذ هي تلك العلاقة التي تكون بين الطرف الذي يساعد من يتعرض للخطر في البحث، المسمى بالمدين، وبين متلقى المساعدة الذي هو الدائن.¹

بالرجوع للمشرع الجزائري فقد عرف الالتزام وذلك من خلال مراجعة المادة 54 من القانون المدني والتي نفهم منها أنها تحت على الالتزام بأنه واجب قانوني يقوم به سواء شخص واحد أو مجمل من الأشخاص وذلك اتجاه شخص أو أشخاص وذلك من أجل القيام بأفعال أو عدم القيام بها.²

الفرع الثاني: محل تطبيق الإلزامية بالمساعدة و الإنقاذ:

سوف نتطرق في هذا الفرع الى حالات تقديم المساعدة والتي تشمل كل من الالتزام بالإنقاذ في حالة التصادم البحري، (أولا) الالتزام بالإنقاذ في حالة إنقاذ الأشخاص (ثانيا)، الالتزام بإنقاذ الأموال (ثالثا).

أولا: الإلزامية الإنقاذ في حالة التصادم البحري

تضمنت المادة 1/285 من القانون البحري الجزائري، انه يستلزم على كل ربان بعد حدوث تصادم السفن في البحار ان يقدم المساعدة للسفينة الأخرى ومن عليها، دون أن يحدث ضررا له ولمن معه على متن السفينة. أما بخصوص ما جاء في الفقرة الثانية من نفس هذه

¹ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 420 .

² راجع المادة 54 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 1975/09/26 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

المادة فنستنتج منها انه من الضروري على السفينة المتصادمة أن تعطي المعلومات للسفينة الأخرى، وذلك بقصد تسهيل الاتصال بين السفن.¹

ثانيا: إلزامية الإنقاذ في حالة إنقاذ الأشخاص:

ليس هناك رحلة بحرية لا تتابعها المخاطر.² ونجد أن المشرع الجزائري قد تضمنت مادته 1/334 من القانون البحري الجزائري، أنه يجب على الربان أن يقوم بإنقاذ الأشخاص المعرضين لخطر الهلاك في البحر، وذلك في حدود وهي أن يقوم بهذه المساعدة دون أن يمس الخطر كل من سفينته وركابه.³

ومن خلال هذا يتضح لنا أن إنقاذ الأرواح إلزامي على الربان، بينما إنقاذ الأموال لا يعد إلزاميا على عاتقه، ووجب على الشخص أن يكون في خطر حقيقي في البحر على شرط أن لا تتعرض السفينة ومن عليها لخطر جدي، فالتضحية بأرواح وإنقاذ أرواح أخرى ليس لها فائدة.⁴

ثالثا: إلزامية إنقاذ الأموال:

تعد عملية إنقاذ الأموال عملية اختيارية للربان، لكن يمكن اعتبارها ملزمة في حالتين هما:

1/التصادم البحري:

حسب استقراء المادة 285 من القانون البحري الجزائري فإنه جعل إنقاذ السفينة في حالة التصادم البحري امر ضروري وكذلك تقديم المساعدة على الأشخاص التي تكون على متنها او ترقيمها، ولكن اشتراط ان يكون تحت ظروف معقولة ومنطقية، أي دون ان يعرض سفينته للخطر فلا احد يقبل ان يضحى بحياته من اجل الاخرين⁵

¹ راجع المادة 285 الفقرة الأولى والثانية من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² مدحت خلوصي، ربان السفينة و القانون البحري، شهاني للطباعة ونشر، الإسكندرية، سنة 1993، ص 205، 206.

³ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 326.

⁴ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 526.

⁵ راجع المادة 285 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

2/ في حالة غرق السفينة

يقع على الربان الالتزام بعدم ترك السفينة حتى يقوم بإنقاذ كل من عليها من الغرق، وفي هذه الحالة يلتزم الربان بأخذ كل ما له علاقة بالسفينة من أوراق وبضائع مشحونة التي يكون ثمنها أكثر من غيرها.¹

رابعاً: الإلتزام بالإنحراف عن المواد القانونية من أجل المساعدة والإنقاذ

قد يجوز العدول عن بعض القوانين لفائدة المساعدة و الإنقاذ، فمن أجل مساعدة الأموال والأشخاص قد سمح المشرع الجزائري وذلك من خلال فهم المادة 775 الفقرة 02 من القانون البحري التي جعلت كل العدول والمخالفات القانونية التي تكون لفائدة المساعدة في البحر، سواء المساعدة التي تكون على الأموال أو على الأشخاص تكون مسموحة ولا يعاقب عليها، كما أكدت الفقرة الأولى من المادة 755 أيضا على انها تعفى المسؤولية للناقل الذي ساهم في خسارة قد نتجت عن ذلك.² كما نفهم أيضا من خلال استقراء المادة 214 من نفس القانون بأن المشرع قد سمح للربان من أجل تنفيذ الإلتزام بالمساعدة وذلك بتلويث البيئة والتي تكون من خلال طرح المواد الملوثة في البحر،³ و من التأكيد أن كل هذا يكون بهدف انقاذ المياه البحرية المهددة بخطر الموت ، والتي بدورها تسمو على كل شيء اخر فمن الغير المتصور ترك الروح البشرية للموت من اجل انقاذ أشياء أخرى⁴

الفرع الثالث: آثار إلزامية المساعدة والإنقاذ البحريين

عند القيام بعملية المساعدة والإنقاذ البحري ونجاة كل من السفينة ومن عليها، فينشأ عنها حق في المكافأة لصالح من قام بإنقاذ السفينة، وذلك من أجل تشجيع المنقذين وتقوية روح المبادرة فيهم لتقديم يد العون لكل سفينة مهددة بالخطر أو أصبحت حطاما. وفي هذا الصدد نجد أن كل من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 في وردت مادتها الثانية، على مكافأة الإنقاذ

¹ حمدان حسين أشجان، مرجع سابق ص 27.

² راجع المادة 775 الفقرة 1 و2 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

³ راجع مادة 214 من الامر 76-80 المتضمن القانون البحري.

⁴ محمد صلاح سليمة، مرجع السابق ، ص 298.

البحري، وكذلك نجد أن كل التشريعات البحرية ومنها التشريع الجزائري ويظهر ذلك من خلال مراجعة المادة 336 من القانون البحري الجزائري والتي نفهم منها كل المساعدات التي أدت إلى تحقيق نتيجة مثمرة، الحصول على تقدير وفضل أو مكافأة عادلة نتيجة مساهمتهم في مساعدة وإنقاذ الحمولة.¹ بحيث انه تطرقنا إلى شروط الحصول على المكافأة مع تحديدها (أولاً)، وضمانتها (ثانياً).

أولاً: شروط الحصول على المكافأة و تحديدها:

حتى يحصل المنقذ على مكافأة مالية جراء قيامه بعمليات المساعدة، وجب توفر شروط المساعدة والإنقاذ البحري السابقة الذكر، وهنا سنصل إلى النتيجة المفيدة التي حققها المنقذين في مهمتهم.

1 - شروطها:

أ- شرط تحقق النتيجة المفيدة و نجاح عملية الإنقاذ و الوصول بالسفينة إلى مكان آمن:

لكي تستحق المكافأة شرطها، يجب ان تكون بين سفينة ومركب ملاحية داخلية، أو بين سفينتين بحريتين.²

كما نفهم من استقراء المادة 336 من القانون البحري، على نفس ما نصت عليه اتفاقية بروكسل، حيث اعتبر القانون البحري أن التزام السفينة المنقذة هو التزام بتحقيق نتيجة ويجب أن تكون مفيدة، أي أن عملية الإنقاذ التي قاموا بها يجب أن تكون ناجحة، و تؤدي إلى نتيجة وإن لم تتجح تلك العملية فلا تستحق عنها اية مكافأة. بحيث يعتبر الإنقاذ البحري عملية احتمالية تقوم بها السفينة المنقذة على مسؤوليتها، فإذا نجحت هذه العملية فتحصل على مكافأة مالية ضخمة وإن فشلت فلا تحصل على شيء.³ وهو ما أتى به المشرع الجزائري في نص

¹ راجع المادة 336 من الامر 76_80 المتضمن القانون البحري.

² محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني و الثالث، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004/2005 ص 312.

³ مدحت حافظ إبراهيم، الحقوق العينية و التبعية و الحجز على سفن طبقا لقانون التجارة البحرية و المعاهدات البحرية اقذة في مصر، مجلة هيئة قضايا دولة، العدد الأول، مصر، 1996، ص 117.

المادة 337 من القانون البحري الجزائري، بحيث أكد على عدم دفع الفضل أو التقدير إذا لم تحقق المساعدة نتيجة،¹ ولا يشترط على المكافأة أن يكون الإنقاذ كلياً، فعند تحقق النتيجة بصفة جزئية كإنقاذ بعض الحمولة، فتعد هذه الأخيرة هنا مفيدة جزئياً ويستحق المنقذ مكافأة جزئية².

وقد أضاف الغالبية من الفقهاء شرط آخر وهو الوصول بالسفينة إلى مكان آمن³.

ب- شروط قبول السفينة للمساعدة

تضمنت المادة الثالثة من معاهدة بروكسل، عدم حصول المكافأة للأشخاص الذين قدموا وساهموا في تقديم المساعدة للسفينة المتضررة، وذلك لسبب ان هذه الأخيرة غير قابلة للمساعدة ولم تطلب طلب الاستغاثة، ويعتبر الرفض الصريح للسفينة المغيثة لقبول المساعدة المعروضة اليها من الحالات التي لا تستحق فيها الفضل، اذ تقوم برد الخطر الذي عليها عن طريق الوسائل التي تملكها، أو لسبب آخر وذلك أنها قد قبلت المعاونة من سفينة أخرى قبل السفينة الأولى.⁴

كما لا يعتبر رفض السفينة للمساعدة المقدمة لها مقبولاً، حيث ما تكون في حالة غرق و تستحق المكافأة عن تلك المساعدة رغم رفضها، ويفصل قاضي الموضوع عند الخلاف الذي يحدث في السفينة الراضية، ويفصل في تقدير قيمة الفضل التي استحق، وعند قيام القاضي بدراسة تلك المسألة وجب عليه أن يستعين برأي الخبراء.⁵

2-: تحديد المكافأة:

تحدد قيمة المساعدة والإنقاذ البحري في بعض الحالات استثناساً باتفاق، ودائماً ما يحدث بصورة أولية قبل المباشرة في عملية المساعدة والإنقاذ التي يقوم بها الأطراف المعنيين، وعندما يغيب هذا الاتفاق الأولي بين هاذين الطرفين لا تضبط قيمة المكافأة، أو عند وجود عنصر ما

¹ راجع المادة 337 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² أحمد حسني، حوادث بحرية-تصادم و إنقاذ-منشأة المعارف، إسكندرية، مصر، د س ن

³ www.wikipedia.org.

⁴ طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة لنشر و التوزيع، 2007، ص199.

⁵ مصطفى كمال طه، القانون البحري، سنة 2006، مرجع سابق، ص427.

يдахم السفينة التي تحتاج المساعدة، ولهذا يمكن أن نقول أن الجهة المسؤولة بطريقة مباشرة هي المحكمة، وهي تقوم بتحديد قيمة المكافأة ولذلك فإن تحديد مقدار المكافأة يسلك مسلكين وهما: التحديد الاتفاقي، و التحديد القضائي.¹

أ- تحديد مكافأة الإنقاذ بموجب الإتفاق

يفهم من نص المادة 1/7 و2 من معاهدة بروكسل لسنة 1910 أن الاتفاق الذي يحدث في عملية الإنقاذ قيمته ضئيلة عندما يتعلق الأمر بالتزام الطرفين به، إذ أنه يجوز للقاضي أن يقدر ويعد قيمة تقدير المكافأة اعتمادا على الأسس العامة.² ومن الغالب أن الطرف الذي يرفع الأمر إلى القاضي بطلب إبطال أو تعديل اتفاق هو مجهز السفينة المطالبة للإنقاذ، كما يحدث العكس فيقع المنقذ ضحية التدليس .

يقوم كل الأشخاص المعنيين بالسفينة أو الأموال الأخرى بدفع التعويض وذلك من خلال النظر في القيم، ويمكن لكل دولة تعتبر كطرف أن تنص في تشريعها الداخلي أن دفع التعويض يتم من أحد الأطراف حيث يحق للأشخاص الآخرين الرجوع لاحدهما، وهذا طبقا لما جاء في النص المادة 2/13 من اتفاقية لندن الخاصة بالإسعاف.

ومن خلال ما تم ذكره في المادة 7 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، نجد أنها يكتسيها بعض التعقيد، فالفقرة الأولى منها نجد انها تميز الحالة التي يكون فيها العقد يبرم وقت الخطر مما يجعل هذا الطرف سبب مبرر للإعادة في النظر في الاتفاق إذا ما وجدت المحكمة أن الاتفاق غير عادل في شروطه.³

وأما بخصوص الفقرة الثانية من نفس هذه المادة نجد أنها تسمح بإبطال أو بتعديل العقد إذا ما ثبت أن رضا أحد الأطراف قد أفسد بسبب عيب من عيوب الإرادة، أو إذ ما كان الأجر مكلف لا يتناسب مع الخدمة المؤدية، فإذا أخذت حرية التقدير التي منحتها المعاهدة للمحكمة

¹ باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في نالصوص القانونية النازمة للمساعدة و الإنقاذ بالبحري-دراسة مقارنة- دراسات علوم الشريعة و القانون، المجلد43، الملحق4، 2016، ص1572.

² راجع المادة 1/7 و2 من اتفاقية بروكسل لسنة1910.

³ أحمد حسني، مرجع سابق،151.

في حالة توفر الشروط السابقة فيمكن القول أنه يمكن للقاضي بتغيير الرقم المتفق عليه حتى ولو لم يبرم العقد تحت تأثير الخطر، وإن طلب إبطال أو تعديل الاتفاق يمكن أن يطلبه إما المغيث أو بناء على طلب المساعد، فالذي قدم المساعدة يحق له بالاستفادة من الخطر الذي يتحمله المغيث حيث نجد أنه يحق له بطلب مراجعة الاتفاق، وفي حالة خطأ وغش المنقذين القائمين بالمساعدة توجب عليهم أن لا يكون لهم الحق في استحقاق المكافأة كون أن ذلك الخطأ يتطلب التزاما بإصلاح الضرر الذي سببه.

ب- تحديد المكافأة بموجب محكمة

يقوم مقدم السفينة بتعيين خبراء بحريين والذين يقدمون اعداد تقرير استعراض كل ظروف العملية، حيث يقوم بتحديد كل من الخطر الذي لحق بالسفينة، والفرص التي استقبلتها من طرف المساعد، وكذا قيمة الأشياء التي تم إنقاذها. لكن هذا التقرير لا يتضمن على قيمة المكافأة المحددة وذلك يعود لاختصاص المحكمة، وعليها أن تأخذ بالعناصر والأسس التي وردت في نص المادة 08 من المعاهدة.¹

وعليه نجد أن المشرع الجزائري قد أخذ من هذه المعاهدة نص المادة 345، والتي نفهم من نصها أن المحكمة تأخذ عند تقريرها للمكافأة اعتبار كل المصاريف والأضرار والخسائر التي أنجزت ويتحملها والتي يجب أخذها بعين الاعتبار، وهناك عنصرين هامين للتقدير وهما:

- نجاح الأعمال المتحصل عليها في عملية الإنقاذ .

- تجهيز السفينة لقيام بعمليات الإنقاذ.

فيعد ككسب لنجاح العملية، وأيضا نجد أنه تدخل الصعوبات لكي تواجهه في كل حالة ممثلة في الخطر الذي داهم السفينة.²

¹ حريز أسماء، إسعاف بحري في تشريع جزائري وإتفاقيات دولية، مرجع سابق، ص108.

² راجع مادة 345 من أمر 80/76 متضمن قانون بحري جزائري.

إذا ما كانت السفينة المنقذة مخصصة للقيام بعمليات المساعدة فتقدر المكافأة على أساس أكبر.

وحتى لو كانت السفينة سفينة تجارية إلا أن في الحالة الأولى تعتبر فيها المساعدة مكلفة أكثر مما تتحملها السفينة المنقذة في الحالة الثانية كون أن السفينة الأولى تعمل دائما لأغراض المساعدة والذين عليها هم بحارة متخصصون.

والمكافأة ليست مجرد تعويض مخصص لإجراء المقاصة بين المصاريف و الجهود التي بذلها المنقذون، وإنما هي حق لهم ووجب عليهم الحصول على الربح.¹

ثانيا: ضمانات الوفاء بمكافأة الإنقاذ البحري

1/ امتياز مكافأة الإنقاذ البحري:

يفهم من المادة 73 من القانون البحري الجزائري انه كل الديون مضمونة، كالديون التي تنشئ بمجرد الإنقاذ و سحب حطام السفن.²

كما يفهم من المادة 77 من القانون البحري، انه قد تكون امتيازات لها أولوية على الامتيازات الأخرى. مثلا كالتعويض الذي ينتج من الإسعاف والإنقاذ الذي يكون مجرد رفع حطام.³

2/ الحجز التحفظي على السفينة

يفهم من المادة 151 من القانون البحري، ان غرض المساعدة هو حصول مكافأة، بحيث يقوم المنقذ بتوقيع على السفينة التي انقذها، كما يكون لديها الحق أيضا في التوقيع على حجز سفينة أخرى عندما تكون عالقة بدين.⁴

¹ أحمد حسني، مرجع سابق، ص 156.

² راجع المادة 73 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ راجع المادة 77 من نفس الأمر.

⁴ راجع المادة 154 من نفس الأمر.

3/ حبس الأشياء التي تم إنقاذها

نفهم من المادة 1/200 من القانون البحري، انه يستطيع المساعد او المنقذ ان يحبس الأشياء التي انقذها في حالة ما اذا كان الملتزم امتنع عن أداء وفائه وذلك يعتبر ضمنا له.¹

المطلب الثالث

جزاء عدم الوفاء بالزامية تقديم المساعدة و الإنقاذ البحريين

بعدما عرفنا أن الريان ملزم بتقديم المساعدة والإنقاذ البحري للأشخاص المتعرضين للخطر في البحر في حالة التصادم البحري، وعليه فإن انحرافه عن الوفاء بهذا الالتزام يعتبر مسؤولية جنائية يعاقب عليها القانون (الفرع الأول)، بعدها سنتطرق الى المسؤولية المدنية للريان (الفرع الثاني).²

الفرع الأول: المسؤولية الجنائية للريان

فيما يخص هذا الفرع سنتطرق إلى المسؤولية الجنائية التي تقوم على الريان في حالة امتناعه عن الإنقاذ البحري والذي كان باستطاعته القيام به (أولا)، والتي تتمثل في العقوبات التي اقرها المشرع في قانون البحري الجزائري (ثانيا).

أولا: تعريف جريمة الإمتناع عن تقديم المساعدة و الإنقاذ البحريين:

إن الامتناع عن تقديم المساعدة هو سلوك إجرامي، بحيث أنه هو الاحجام عن إتخاذ سلوك إيجابي كان من المستلزم اتخاذه، وعليه فإن الممتنع عن اتخاذ ذلك السلوك يعتبر سلوك إجرامي و كان بمقدوره الحلول دون الحصول على هلاك ، فهذه الجريمة تقام بمجرد الامتناع عن اتخاذها دون اشتراط أي اثر مادي أو نتيجة معينة.³

¹ راجع المادة 1/200 من نفس الأمر.

² حسان سعاد، مرجع سابق، 372.

³ حسان سعاد، مرجع سابق، ص 373.

ثانيا: العقوبات المقررة في لجريمة الإمتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ للبحريين:

1/ في حالة الإمتناع عن مساعدة الأشخاص

في حالة امتناع الربان عن تقديم المساعدة و الإنقاذ للمستغاثين في البحر، و كان ذلك بإمكانه تقديم المساعدة دون أن يعرض سفينته للهلاك، فإن المشرع الجزائري اقر عقوبات نستخلصها من المادة 2/182 من قانون العقوبات الجزائري ، بحيث يعاقب بالحبس من 3 أشهر الى 5 سنوات و بغرامة مالية من 500 دج إلى 15.000 دج أو بأحدى هاتين العقوبتين، و ذلك كل من امتنع عن تقديم مساعدة لشخص في حالة خطر و كان في حالة الاستطاعة بتقديم المساعدة.¹

كما ساير القانون البحري قانون العقوبات بإقرار عقوبات وفقا للمادة 1/458 و ذلك بالحبس من 2 سنتين الى 5 سنوات و بغرامة مالية من 20.000 دج الى 200.000 دج و تشدد العقوبة بالسجن من 5 سنوات الى 10 سنوات و بغرامة مالية من 50.000 دج الى 200.000 دج، اذا توفي هذا الشخص المعثور عليه في حالة خطر.²

2/ في حالة التصادم البحري

أقر المشرع الجزائري عقوبات للربان في حالة حالة التصادم البحري، و ذلك وفق استقراء المادة 484 من القانون البحري بحيث يعاقب بالحبس من 6 أشهر الى 5 سنوات و بغرامة مالية من 20.000 دج الى 100.000 دج، على كل ربان تسببت سفينته في حادث الاصطدام و كان بمقدوره إنقاذ السفينة أو أفراد الطاقم و الركاب دون تعريضهم للخطر، و لم يستعمل الوسائل التي بحوزته لإنقاذ الطاقم و ركاب السفينة المصدومة .و تشدد العقوبة من 10 سنوات الى 20 سنة إذا أدى إخلاله بواجباته السابق ذكرها، الى هلاك شخص أو عدة أشخاص.³

¹ الأمر رقم 156/66 المؤرخ في 08/06/1966 و المتضمن قانون العقوبات الجزائري المعدل و المتم.

² راجع المادة 1/485 من الأمر 80/76 المتضمن ا قانون البحري الجزائري.

³ راجع المادة 484 من الأمر السالف الذكر

الفرع الثاني: المسؤولية المدنية للربان:

يسأل الربان الى جانب المسؤولية الجنائية مسؤولية مدنية، فيلتزم بالتعويض عن لأضرار المادية التي لحقت بهم و هي مسؤولية تقصيرية تقوم على الفعل الضار (أولاً). بعدها نتطرق الى حالات إعفاء الربان من المسؤولية المدنية (ثانياً).

أولاً: أركان المسؤولية المدنية للربان:

1/ تحديد الخطأ التقصيري:

المشعر الجزائري يجعل من الخطأ هو الأساس التي تقوم عليه المسؤولية المدنية دون تحديد ماهية هذا الخطأ و من هنا نستنتج أن الخطأ يقوم على عنصرين مادي و معنوي.

أ/ **العنصر المادي:** يجب أن ننظر الى حالة الربان الشخصية أولاً و الظروف الخارجية له ،لكي تطبق عليه المسؤولية التقصيرية، فلا يكون تعدياً في حالة وجود القوة القاهرة، بحيث أنه من الغير المتصور انقاذ سفينة أخرى بتعرض سفينته للخطر.

ب/ **العنصر المعنوي:** لكي نكون في صدد الخطأ يجب ان يدرك الربان الخطر الذي قام به.

- **الضرر:** لقيام المسؤولية التقصيرية، يجب أن يترتب على ذلك الخطأ الضرر ، فإذا انتفى

الضرر انتفت المسؤولية التقصيرية و هو ما أكدته المادة 124 من القانون المدني.

- **العلاقة السببية:** يجب توافر علاقة مباشرة بين الخطأ و الضرر فلا يمكن اعتبار

الإمتناع سبب للمسؤولية، مادام أنه لم يصلح ان يكون سبب للضرر.¹

ثانياً: حالات إعفاء الربان من المسؤولية المدنية:

إذا أهمل بتنفيذ الالتزام بإنقاذ الأشخاص المهددين بالخطر في البحر فيكون مسؤولاً ويعفى من هذه المسؤولية في حالتين هما:

¹حسان سعاد، مرجع سابق، ص382، 381، 380.

- في حالة ما إذا قدم المساعدة للسفينة التي تعرضت للتصادم، وكانت هذه المعونة قد عرضت سفينة الريان و طاقمه للخطر، وهذا ما يمنحه سلطة الامتناع عن تقديم المساعدة يكون لتفادي خطر أكبر ويظهر ذلك من خلال المادة 334 من القانون البحري الجزائري.¹
- لا يكون الإنقاذ البحري ملزماً إلا في حالة وجوب الاستطاعة اليه.

لكن لا يمكن إعفاء الريان في حالة وجود ظروف القوة القاهرة التي تمنعه، وهذا ما أكدته المادة 1/285 في نصها. حيث يفهم من خلالها ان الريان يقدم المساعدة في عملية الإنقاذ في حدود ما يستطيع.²

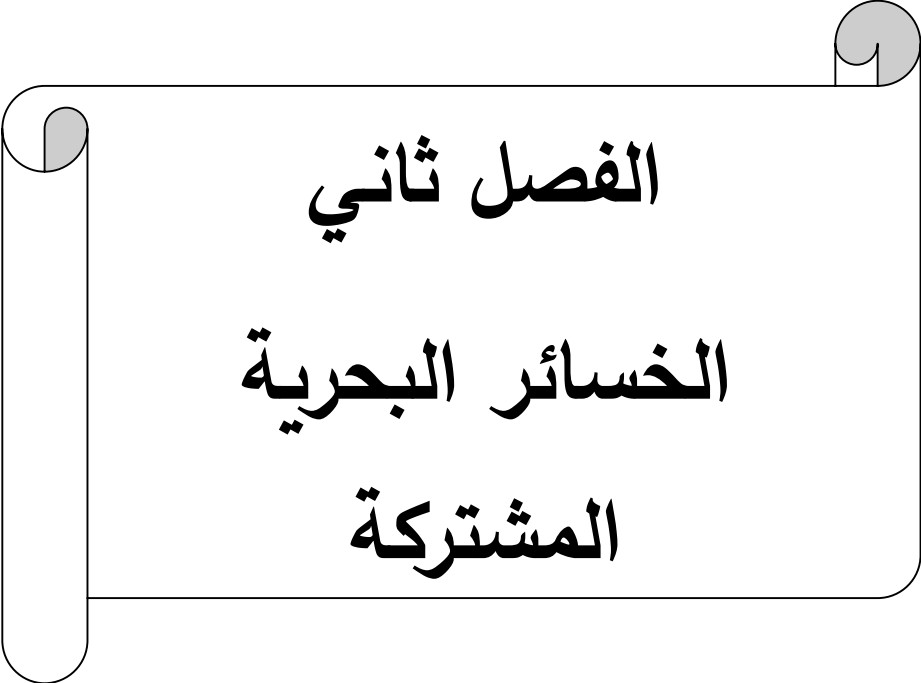
¹راجع مادة 334 من الأمر السالف الذكر.

²راجع المادة 1/285 من الأمر السالف الذكر.

خلاصة الفصل الأول:

يستخلص من هذا الفصل ان المشرع الجزائري قد نظم احكام التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين، بحيث كانت بعض أحكامه مستمدة من اتفاقية بروكسل وبعض منها اضاف لها تعديلات وتوسيعات بحيث ان التصادم البحري وفقا للاتفاقية كانت مركزه على المنشأة اكثر من المياه التي حدثت فيها التصادم، وان وجود سفينة واحده لاعتباره تصادم بحري امر ضروري بحيث ان الطرف الاخر لا يكون راسي وهذا عكس القانون الجزائري الذي فرق بين الاصطدام والارتطام فالتصادم هو الذي يكون بين سفينه وبين مركب ملاحه داخله وذلك في حاله حركة اما الارتطام هو الاحتكاك المادي الذي يكون بين سفينه وبين شيء ثابت، كما ان مشرعنا قد توسع في مفهوم التصادم البحري باعتباره يشمل الخسائر التي تلحق السفينة أو الخسائر التي تلحق اشخاص اخرى حتى ولو لم يتم هناك تصادما ماديا وذلك سواء في البحر أو في المياه الداخلية ولكن اشتراط احد المنشآت تكون سفينه بحرية، كما توصلنا ايضا الى ان التصادم البحري هو فعل ضار قد يتوجب تحديد طبيعة مسؤوليته، قد تكون مسؤوليه تقصيريه مستلزمه للتعويض او مسؤوليه عقديه وذلك في حاله وجود عقد بين السفن، كما ان المشرع الجزائري استثنى بعض المسؤوليات لبعض الحوادث كالتصادم الذي يكون بسبب قوه قاهرة أو فعل مفاجئ بسبب حالات مشكوكه في سببها وذلك طالما لم يتوصلوا لإثباته، كما لاحظنا أيضا أن السبب الذي يقوم عليه التصادم هو ذلك الخطأ التي تقوم عليه المسؤولية، فغالبا ما قد يكون الخطأ ناتج عن تدخل عنصر بشري، فهذه المسؤولية هي مسؤوليه تقصيريه تطبق عليها المادة 124 من القانون المدني، هذه الاخطاء هي اخطاء ناتجه عن عدم مراعاة القواعد والقوانين الدولية للسلامة البحرية بحيث تكون ناجمه عن الاهمال سواء من الربان أو من أفراد الطاقم أو أخطاء المجهز أو أخطاء المرشد كما اعطى المشرع الجزائري الحق في رفع الدعوى عن الاضرار الناجمة عن التصادم البحري فهناك دعوه جنائية، والتي تتمثل في تحقيقات اداريه وقضائية مع المتابعة الجنائية بإقرار عقوبات، والدعوى المدنية التي سمحت للمدعي عليه رفع دعواه اما امام محكمه موطنه، او محل احد مقرات استغلاله، او امام محكمه المكان الذي تعرضت اليه السفينة للتصادم، وذلك بموجب المادة 290 من القانون البحري مع التطرق الى القانون الواجب التطبيق لدعوى التعويض عن الأضرار ، كما توصلنا في الاخير الى الاستنتاج تعويضات وضمانات ناتجه عن التصادم وهذه التعويضات تخضع للقواعد العامة،

كل هذه الاجراءات التي توصلنا اليه من خلال المبحث الاول تبين لنا كثره الكوارث والاطار التي تحدث نتيجة التصادم البحري، وبهذا الشيء قد لجأوا رجال البحر لتنظيم نظام المساعدة والإنقاذ البحريين بحيث ان المشرع الجزائري قد نظم احكامها من المواد 332 الى غاية 357 من القانون البحري، بحيث استعمل مصطلح الاسعاف والذي بدوره مصطلح لم يستعمله مختلف التشريعات ولكن عند التعمق فيه قد نجد انه يستخدم تارة مصطلح الاسعاف والإنقاذ والمساعدة، كما توصلنا الى الفهم بان المساعدة والإنقاذ البحريين لا يفرق عن التصادم البحري كون ان المساعدة تتحقق اذا كانت بين سفينه او احد مراكب الملاحة الداخلية بحيث انها لا يهتم المياه التي يتم لإنقاذ فيها، كما نلاحظ ان هذا النظام هو مجرد اتفاق وليس عقد طالما انهما لا يحددان الامور الجوهرية كالأجور مثلا فالمساعدة والإنقاذ البحريين قد تتم بشكل مادي كإطفاء حريق نشب في السفينة او حمل سفينه الى اليابسة، كما يتم ايضا بشكل معنوي كإعطاء مختلف الاوامر والتعليمات، ان نظام المساعدة بعدما كان امر مستند الى ضمير الربانة والى عنصر الاخلاق والإنسانية اصبح عنصر ملتزم يعاقب عليه القانون، وذلك بعد اثبات اهمال بعض القباطنة وهذا ما نصت عليه المادة 54 من القانون البحري، كما نفهم من نصوص المشرع ان المشرع ان المساعدة ليست بالضرورة ان تكون ايجابيه بل تكفي المبادرة ونظرا لأهمية المساعدة والإنقاذ قد انشا المشرع الجزائري مراكز معينه تهدف الى التحري او المساعدة او الحراسة وذلك من اجل الانقاذ وبالتالي اعطى المشرع الجزائري المكافاة لكل من ساهم في الانقاذ والمساعدة ويظهر ذلك في ماده 336 من القانون البحري الجزائري كما رتب ضمانات لهم في حاله عدم وفاء الطرف الاخر بالوفاء وبالتالي قد ساهم المشرع في اعداد نصوص تشريعيه لكل من خالف هذه القواعد والاجراءات التي ذكرناها سابقا وذلك بموجب المادة 185/4 .



الفصل ثاني
الخسائر البحرية
المشتركة

يعتبر النقل البحري من الوسائل الرئيسية في التجارة الدولية، حيث تستعمل السفينة في نقل الإنسان وكذا نقل البضائع والحمولات، وبالرغم عن التطورات وتوافر الإمكانيات التي توصل إليها الإنسان ففوة تأثير الطقس على البحر فلم تستطع على الحد أو تمنع من حدوث الحادث البحري. ولذلك استوجب على مستعملي السفينة أن يشرعوا في انشاء نظام يحمي مصالحهم المشتركة، عندما تتعرض السفينة للتهديد في عرض البحر وهذا النظام يسمى بنظام الخسارة المشتركة.

ونجد أن نظام الخسارة المشتركة قد ظهر منذ القدم، ونعني بهذا النظام أن كل الخسارات الناتجة عن الحادث البحري وجب التعويض عنها بعد عملية الإنقاذ البحري.

كما نجد أن المشرع الجزائري قد تطرق في القانون البحري الجزائري الى الخسائر البحرية المشتركة.

وعليه سنطرق إلى ابراز نظامه القانوني الذي قد يحدد الأساس القانوني لهذا النظام من بيان شروط تحقيقها، أنواعها ومبادئ تطبيق احكام نظامه،(المبحث الثاني) الى تسوية هذه الخسائر البحرية باعتباره قد تشترك في تعويض للأصحاب التي ضحت بها من اجل المنفعة العامة .

المبحث الأول

مفهوم نظام الخسائر البحرية المشتركة

تعرف الخسارات البحرية المشتركة بأنها قيام الربان بالتضحية بالبضائع المحملة على ظهر السفينة أو إلقاء جزء من السفينة، وذلك لتأمين سلامة الرحلة البحرية وإنقاذها من خطر مشترك يهددها، وكل من قام بالمشاركة في التضحية يعتبر جزءا من الخسارة. ووفقا لهذا سنقوم في هذا المبحث بالتطرق إلى تعريف الخسائر البحرية المشتركة مع بيان الأصل نشأته، (المطلب الأول)، وكذلك سنبين الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة (المطلب الثاني)، وبعدها نطرق إلى أسس تطبيق نظام الخسائر المشتركة (المطلب الثالث).

المطلب الأول

تعريف الخسائر البحرية المشتركة ونشأته

لدراسة النظام القانوني للخسارات البحرية المشتركة لا بد من التطرق إلى تعريفه ومعرفة القوانين التي تبنتها وساندتها (الفرع الأول)، بعدها سوف نتناول نشأته باعتبار ان اصله يعود إلى العصور القديمة كون أن السفينة وسيلة نقل قديمة، وتبعاً لهذا فيجب علينا ان نستعرض مختلف تطورات الخسارة البحرية المشتركة التاريخية، (الفرع الثاني).¹

الفرع الأول: تعريف الخسائر البحرية المشتركة وفقا للقانون الجزائري و وفقا لقواعد يورك

وانفرس

سوف نتناول في هذا الفرع تعريف نظام الخسائر البحرية المشتركة وفقا للمشرع الجزائري ووفقا لقواعد يورك وانفرس.

¹بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق بن عكنون، سنة دراسية 2013/2012، ص4.

أولاً: تعريف الخسائر البحرية المشتركة و فقاً للقانون الجزائري:

ان هذا النظام يعود من اقدم الأنظمة، بحيث تطرقت اليه مختلف الأنظمة الدولية والقوانين، فنظام الخسائر البحرية المشتركة تعود بمثابة ضمانا وتعويضا وذلك بعدما يقوم ربان السفينة بتعرض سفينتهم للهلاك أو بضاعتهم والتضحية بهم وذلك من اجل كل المصالح البحرية و السلامة البحرية، من هنا نفهم بأن هذا النظام يطبق تعويضا لفائدة اللذين مسهم الضرر وذلك يكون بطرق معينة كتوزيع الخسائر بينهم.¹

نستنتج من استقراء المادة 300 من القانون البحري انه، قد تنتج من المساعدة والإنقاذ البحريين خسارات متعددة بسبب تضحية الربان سواء بمال، أو بضاعة، أو سفينة وذلك بهدف السلامة والأمن البحري.²

ثانياً: تعريف الخسائر البحرية المشتركة و فقاً لقواعد يورك و انفرس:

قواعد يورك وانفرس³ هي قواعد غير إلزامية وتجاوز مخالفتها، ولكن يمكن التعامل بها.⁴

الفرع الثاني: نشأة نظام الخسائر البحرية المشتركة:

باعتبار ان هذا النظام من أقدم الأنظمة، وانه استمد نظامه القانوني الحالي من العرف القديم والذي تطور عبر العصور، ففي هذا الفرع سوف نقوم ببيان مختلف العصور التي مر بها.

أولاً:العصور القديمة

في العصر القديم كانت السفينة مجرد سفينة خشبية تدير بأشعة بيضاء اللون وهذا ما كان السبب الأساسي في تحطم السفينة كونها غير قوية البنية أثناء تعرضها لمشاكل في

¹حسان سعاد، نظام الخسائر بالبحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري.

²مادة 300 من الأمر 80/76 سالف ذكر.

³قواعد يورك وانفرس هي قواعد دولية خاصة بالخصائر البحرية المشتركة.

⁴طالب حسن موسى، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان 2007ص204.

البحر، فيقوم أثناءها الربان بإلقاء بعض الحمولة في البحر من أجل إنقاذها من الغرق. ويعتبر صاحب البضاعة المضحى بها هو من يتحمل الخسارة من تلقاء ذلك، لهذا السبب جاءت قاعدة العوار¹، فيها يتم تقسيم الخسارة المخلفة بين أصحاب المصالح جميع المشتركين في الرسالة البحرية كون أن النفع قد عم على الجميع.

و تعود الجذور الأولى لهذا النظام وفقا للأبحاث التاريخية إلى جزيرة يونانية أيام الفينيقيين الذين تركوا تاريخا كبيرا في الملاحة البحرية وكذلك في التجارة، حيث أصدروا قانون الرمي في البحر.²

بعد ذلك الوقت، أطلق الرومان على هذا القانون اسم رودس، بحيث انه في ذلك الوقت كان جزء مهم في صياغة اللوائح القانونية للخسائر البحرية المشتركة، لذل فان التضحية تتجاوز نطاق البضاعة وتمتد إلى كل جزء من السفينة، كما يجب على المجهز و مالك البضاعة المشاركة في تحمل الخسائر الناتجة، وليس ذلك فحسب، بل يحق للقبطان أيضا المطالبة بالتعويض من الشاحن بالقيمة التي اكتسبها وراء التضحية.

ثانيا: العصور الوسطى

وفي العصر الوسيط أيضا قد ساد هذا النظام المسمى بالعوارية، بحيث انهم اصبحوا في يد واحدة لمواجهة المخاطر والكوارث التي تحصل في البحر، بحيث انه أخذته معظم الإمبراطوريات والدول اللاتينية، ولكنه لم يتم تجسيده في هذا العصر الوسيط، غير أنه قنصلية البحر جسده وأخذت به ولكن بشرط توجب الحصول على اذن من الشاحنين قبل الاقدام على أي من التضحيات.³

¹العوار، عيب يصيب الشيء. وعوارية العامة هي بضاعة التي أصابها ماء بحر فنقصت بذلك قيمتها، فيقال سلعة ذات عوار أي ذات عيب.

²حسن حرب اللصامة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي و القانون البحري الدولي-دراسة مقارنة-

ط1، دار ليج، عمان، سنة2010، ص32.

³ مرجع نفسه، ص43، 44.

ثالثا: العصور الحديثة

في هذا العصر اكتملت جوانب تنظيم نظرية الخسارة البحرية المشتركة ، وارتبط ذلك بنمو الملاحة البحرية وازدهار وسائلها الفنية فقد تغيرت السفن من السفن الشراعية إلى البخارية¹، ويتميز هذا العصر بظهور قوانين عدة تنظم قواعد نظام الخسارة البحرية المشتركة ، كالقانون التجاري الفرنسي لسنة 1806²، وقانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906. كما نجد أن قواعد يورك وأنفريس لسنة 1877، وهذا الذي ساهم في توحيد قواعد القانون البحري والملاحة البحرية الحديثة.³

هذه القواعد أحدثت نجاحات كبيرة وعظيمة، مما أدى ذلك إلى اخذها من طرف تشريعات عديدة وحديثة، فنذكر منها مصر الدول الأولى التي أخذت بها، ثم اتبعتها بعض الدول العربية كسوريا ولبنان والجزائر.⁴

المطلب الثاني

الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة

فشل القانونيين في إعادة نظام الخسارة المشتركة على أنظمة القانون المدني، بحيث استقر الرأي على أن نظام الخسارة المشتركة هو نظام بحري أصله من الملاحة البحرية، وذلك رغما من عدة آراء ومناقشات، فسننطلق إلى كل من نظرية الإثراء بلا سبب (الفرع الأول)، نظرية اتحاد المصالح (الفرع الثاني)، نظرية العقد و المشاركة (الفرع الثالث).

¹علي بن عانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني -دراسة مقارنة بين القانون الجزائري و القانون الفرنسي و الإنجليزي ، 2،ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون ، الجزائر ، 2008 ، ص74.

²عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط5، عمان ، 2011، ص218.

³انعقد مؤتمر في نيويورك بإنجلترا 1864 وآخر في انفرنس بلجيكا 1877، أسفرا عن وضع قواعد يرك و أنفرنس المتعلقة بالخسارة البحرية و التي عددها 18 سنة 1890 بمؤتمر ليفربول بإنجلترا.

⁴حسان سعاد، نظام الخسائر البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص250.

الفرع الأول: نظرية الإثراء بلا سبب

يستلزم أحيانا على الربان ان يلجؤوا الى تقديم المساعدة سواءا بمال الرحلة او أي فائدة أخرى لإنقاذ المغاثة.

بما ان هذا العمل قد يكون اختياري من قبله قد يحدث هناك خسارات ببضاعة الاخرين، بمالك السفينة أو أحد الشاحنين.

بعدها يتوجب لمن أحدث الضرر ان يعود بدعوى تسمى دعوى الاثراء بلا سبب، وذلك بمن لحقته الخسارة.

كما انتقدت هذه النظرية، بحيث ذهب بعض اراء الفقهاء انها ليس من الضروري تعويض الخسارة.¹

بحيث أن إسناد نظام الخسائر البحرية المشتركة الى هذه النظرية هو معتقد خاطئ، مما أدى بعض الفقهاء لاعتماد نظرية اتحاد المصالح.²

الفرع الثاني: نظرية اتحاد المصالح:

هذه النظرية تعد مجرد تضحية في سبيل السلامة العامة، فهي اتفاق و اتحاد بين مالكي السفينة او المجهز و بين الشاحنين، وذلك لمواجهة الخطر³ بحيث ان البر و البحر مختلفان عن بعضهما البعض في المخاطر، فان كان النقل البري مجرد مقاول يتحمل كل الاخطار، فان قانون الملاحة البحرية باعتبارها كوارث و اخطار ذي جسامه، فمن الضروري ان كل من يهمله الامر ان يشارك في التضحية.⁴

¹ ايلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993، ص 217.

² بختي حفيظة، مرجع سابق، ص 20.

³ محمد سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 568.

⁴ مصطفى كمال طه، القانون بالحري، دار جامعة للنشر وتوزيع، الإسكندرية، 1990، ص 425.

كما انتقدت هذه النظرية، بالرغم من وجود صحة في اقوالها و رايها، الا انها في اليوم أصبحت لم يهد لها أساس، بدليل أن الرحلات البحرية لم تعد تغامر برحلات مشكوكة.¹

الفرع الثالث: نظرية العقد والمشاركة:

هذه النظرية تقوم على أساس المشاركة وتحمل النفقات وذلك للقيام بعمليات الإنقاذ، فكان يستوجب على الربان وفقا لقنصلية البحر ان يقوم باستشارة الشاحنين قبل القيام بالتضحية، ومن هنا نفهم ان أساسها عقد ضمني بين المجهز والشاحنين.

كما انتقدت أيضا باعتبارها مخالفة لنظام الخسارات البحرية المشتركة.²

المطلب الثالث

مبادئ تطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة

لكي نكون في صدد الحديث عن هذا النظام يجب توافر شروط تتحقق بتحققها وتنعدم بانعدامها، بحيث سوف نتناول في هذا المطلب شروط الخسائر البحرية (الفرع الأول)، غير أن هذه الخسائر عندما تتحقق لا تتحقق على نوع واحد بل تتعدى إلى أكثر من نوع (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شروط الخسائر البحرية المشتركة

اختلفت القوانين في حسم الشروط الواجب توافرها لتحقق الخسارة المشتركة إلا أن الأغلبية قامت بحصرها في أربع شروط، وهي ما ما تضمنت به المواد 300 والمادة 301 من القانون البحري.

¹ عبد القادر العطير - بلسم ملحم، مرجع سابق، ص 433.

² طارق سيف، الخسائر البحرية المشتركة، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، 2004، ص 20.

أولاً: الخطر المشترك:

ويشترط على الخطر أن يكون غير متوقع في حدوث الخسارة التي تتعرض إليها السفينة أثناء تواجدها في البحر، ووفقاً لهذا الهلاك يقوم الربان بالتضحية الإختيارية لإبعاده وذلك للسلامة المشتركة، ويعتبر الخطر أساسي لقيام الخسارات البحرية وهذا بإجماع كل الفقهاء والتشريعات¹. بحيث يشمل الحريق في التصادم وكل ما يعتبر من المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة، شرط أن تنتج من قوة قاهرة لا يكون فيها للربان أو عيب في السفينة أو البضاعة دخل فيها. ولكن رغم هذا نجد أن المادة 305 من القانون البحري الجزائري قد قضت على تطبيق أحكام الخسارة المشتركة حتى لو كان سبب الحادث هو خطأ الغير في الرسالة البحرية مع حق الرجوع بالتعويض على مرتكب الخطأ.

ثانياً: التضحية الإختيارية والمعقولة

وتتمثل التضحية هنا في الرمي للبضاعة جزئياً أو برمي أجزاء من السفينة و اتلافها قصد استعمالها كوقود لإتمام الرحلة وكذا جميع المصاريف التي انفقت بصورة متعمدة². أي أن الهلاك قد أقدم عليه الربان عمداً وذلك من أجل المنفعة المشتركة وورد الخطر الذي داهم السفينة وإنقاذ السفينة وسائر الحمولة .

وهنا فعنصر القصد ضروري على الربان أو ممثله عن فعل التضحية . والمادة 300 من القانون البحري الجزائري، فتضيف أن تكون التضحيات بصفة معقولة في حجمها أو تنفق بقدر معقول من دون إفراط.

ثالثاً: المصلحة المشتركة

لاعتبار التضحية الإختيارية خسارة مشتركة يشترط فيها أن تكون في سبيل السلامة العامة بين كل من البضائع والسفينة، وخارج ذلك لا يدخل في تقدير المنفعة العامة، ولا يشترك كل الأشخاص الموجودين على متن السفينة والذين تم إنقاذهم بفضل التضحية في تحملها لأن

¹إيمان الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، 2013، ص 124.

²حسن حرب اللصاصمة، مرجع سابق، ص 76.

الأرواح غير قابلة للتقويم بالنقود. وكذلك الأشياء المتواجدة عليها والتي لم يصدر بشأنها سند الشحن من الناقل أو نائبه، وكذا كل من أمتعة البحارة و المسافرين والرسائل البريدية ما لم يتم التضحية بها. وفي هذه الحالة لها الحق في المساهمة ضمن الخسائر المشتركة وذلك طبقاً للمادتين 317 و 316 من القانون البحري. وعلى المصلحة أن تكون حقيقية و ليست محددة لبعض الأشخاص أو كان انقاذها لا يؤثر على السفينة¹، و في هذه الحالة ينتفى الغرض من المشاركة في الخسارة .

رابعاً: الخسارة المشتركة نتيجة مباشرة لفعل التضحية

طبقاً لما ورد في نص المادة 300 من القانون البحري، فإنه لا يشترط تحقق نتيجة مفيدة من جراء التضحية وهو نفس ما جاء في حكم قواعد يورك وانفرس. فمثلاً لو أصيبت السفينة بحادث و قام الريان باستئجار قاطرة لإنقاذها فإن نفقات القطر هي خسارة مشتركة إلا أن تحقق النتيجة غير مشروط، و لكن رغم هذا فمن الضروري حدوث نتيجة وهي نجات السفينة و بمفهوم المخالفة إن لم تنجو السفينة فلا محل لهذه الخسارة. وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 301 من القانون البحري .

الفرع الثاني: أنواع الخسائر البحرية المشتركة

تعددت أنواع الخسائر المشتركة ، بحيث هناك مادية وأخرى نقدية، ونقوم في هذا الفرع دراستهم كالاتي.

أولاً: الخسائر مادية:

وتسمى بخسائر الأضرار² ، وهي الخسائر المادية التي تصيب السفينة و ما عليها من بضاعة ، وتتعدد صور كل نوع منهما وهي كالتالي:

¹طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007، ص 127.

²عادل علي المقدادي، 2007، ص 227.

1- الخسائر المادية اللاحقة بالبضاعة

وتتمثل في عدة أنواع هي:

أ- طرح البضائع في البحر

هذا النوع يعتبر الأقدم في التاريخ البحري، حيث يعتبر أساس نشوء موضوع الخسائر البحرية المشتركة التي وردت في قانون رودس وما يليها من القوانين الحالية.

ب- استعمال البضاعة كوقود لإكمال السفر

عند نفاذ الوقود من السفينة يظطر الربان لدفع خطر الهلاك المحقق بالرحلة البحرية على استعمال البضائع كوقود لإتمام الوجهة.¹

ج-تفريغ البضائع لتحقيق حمولة السفينة بعد جنوحها

يلجأ الربان إلى تفريغ البضاعة من أجل إعادة تعويمها مما يؤدي بالسفينة للهلاك خلال عملية التفريغ و إعادة الشحن.²

هـ-إطفاء الحريق

حينما لا يتم تفريغ شحنة السفينة قد يؤدي إطفاء الحريق الذي شب فيها إلى إتلاف وفساد الحمولة بسبب المياه أو المواد التي استعملت لإخماده،و البضائع التي أتلقت بسبب الحريق الذي نشب في السفينة فتعتبر خسارة بحرية خاصة و ليست خسارة مشتركة كونها عمل إختياري من قبل الربان ³.

¹مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص396.

²إيمان الجميل، مرجع سابق، ص129.

³مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 447.

2- الخسائر المادية اللاحقة بالسفينة

المقصود بها تلف بعض معدات السفينة نتيجة التضحية بها في سبيل نجات الرحلة البحرية وهي كالتالي:

أ- رمي ملحاح السفينة في البحر

يضطر الربان لإنقاذ بعض أجزاء السفينة كالأشعة و الحبال إذا ما تعرضت للخطر¹ وذلك للتخفيف من حمولة السفينة.

ب- التجنيح العمدي للسفينة

هو اضطرار الربان لتجنيح السفينة بهدف تفادي اصطدام السفينة بالصخور.

ج- انقاذ حمولة السفينة

هي قيام الربان بالقصد على إحداث عطل في السفينة ، وذلك من أجل السلامة العامة و انقاذ الحمولة.

هـ- زيادة سرعة السفينة

يقوم الربان من أجل تفادي حدوث اصطدام السفينة بالصخور بالزيادة من سرعة السفينة مما يؤدي بها للهلاك.²

ثانيا: خسائر نقدية ناتجة عن تفادي الخطر

وهي المصروفات التي تتفق من أجل تجنب وقوع الخطر وهي نوعين:

¹ حسن حرب اللصامة ، مرجع السابق ، ص 107، 108.

² مصطفى كمال طه، أساسيات قانون بحري، ص 370.

1- نفقات إستثنائية

هي نفقات يقوم بها الربان لرد الخطر الذي يداهم الرحلة البحرية ، وتكمن في عدة صور المتمثلة : نفقات القطر، نفقات الرسو الإجباري¹ ، وغيرها من المصاريف الطارئة بوصفها نتيجة مباشرة لخسارة بحرية مشتركة سابقة.

2- النفقات النقدية بعد الخطر

نعني بها المصروفات التي يبذلها الربان طوعا، وتنفق بعد زوال الخطر كنفقات الإصلاح والتي يقدرها الربان²، حيث نستنتج من خلال استقراء المادة 303 من القانون البحري على أن النفقات قد تكون إضافية، وذلك عندما تكون ناتجة عن مصاريف ناجمة عن خسائر المشتركة.³

المبحث الثاني

تسوية الخسائر البحرية المشتركة

رغم وجود قانون التامين البحري الحديث، إلا أن نظام الخسائر البحرية المشتركة هو الذي يساهم في تسوية تلك الخسائر، وذلك من خلال التطرق الى الاساس التي تقوم عليه التسوية⁴ (المطلب الأول)، بعدها سنتطرق إلى مهمة الخبير في تسوية الخسائر البحرية المشتركة (المطلب الثاني)، كما يمكن للمضروب ان يرفع دعوى المساهمة والخسارة في حالة ما اذا لم تتم التسوية وديا (المطلب الثالث).

¹ مرجع نفسه، ص373.

² ايمان جميل، مرجع سابق، ص 1327.

³ راجع مادة303 من الامر السالف الذكر.

⁴ كريم مخالفة، الخسائر البحرية المشتركة و طرق تسويتها على ضوء الأمر 76/80 المعدل و المتمم في الجزائر و في النظم المقارنة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، عدد 8، بجاية، الجزائر، 2016، ص348.

المطلب الأول

الأساس التي تقوم عليه تسوية الخسائر البحرية المشتركة

يتدخل الخبير البحري لتحديد قيمة الخسائر التي تسمى المجموعة الدائنة (الفرع الأول)، و تحديد الأموال التي يشترك في تحملها التي تسمى المجموعة المدينة (الفرع الثاني) ، وبعد إجراء المقارنة بين المجموعتين قد يتم تحديد كيفية حساب النسب المئوية لتحديد نصيب كل من المجموعتين (الفرع الثالث) .

الفرع الأول : المجموعة الدائنة

تتألف من مجموعة من حقوق التعويض بسبب التضحيات التي قام بها الربان¹ في التضحية الاختيارية سواء بالسفينة او بالبضاعة او بدفع مبلغ من النقود قد تهدف الى تحقيق الخسائر البحرية بحيث تدل هذه التضحية في سبيل الأمن والمنفعة .

كما تتحقق هذه التضحية إما بشكل منفرد او جماعي² فيما يلي سنقوم بتحديد عناصر هذه المجموعة :

أولاً : السفينة

يجب التفرقة في حالة ما اذا كانت السفينة قد هلكت كلياً او جزئياً، حيث في حالة الهلاك الكلي ، فإن المجهز يدخل ضمن هذه المجموعة ، وقد يكون تعويض القيمة هنا كما قد كانت سليمة قبل ان يضحى بها .

¹مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة سفينة - أشخاص الملاحة البحرية -إيجار السفينة - النقل البحري ، الحوادث البحرية -التأمين البحري ،دار المطبوعات الجامعية ،الاسكندرية، مصر 2000 ،ص 456.

²حسن حرب اللصاصة، مرجع سابق، ص 153.

وفي حالة ما إذا كان الهلاك جزئي فقط بما يعني تلف جزء من السفينة فان قيمة مصاريف الإصلاح قد تدخل ضمن المجموعة الدائنة ، وذلك بما يجب تقديمه من مصاريف الإصلاح.¹

ثانيا: الضرر الذي يصيب البضائع

تضمنت المادة 312 من القانون البحري أن القيمة في الاضرار التي أصيبت البضائع تكون على أساس قيمتها الحقيقية و المفترضة وقت تفرغها.²

فالبضائع لديها وجهين، هناك التي تضع كليا او قد تضع جزئيا في حالة ما ، وذلك تكون بسبب رميها إلى البحر أو إطفاء الحريق الذي نشب في السفينة،³ و لكن اليوم اصبح الالتقاء الى البحر نادرا لان حمولة السفينة يجب ان تكون غير مبالغ فيها، وقرار الرمي في البحر يجب أن يكون معقولا ومتأكدا ولا يتم إلا بعد استشارة ملاحي السفينة.⁴

كما أن المشرع لا يعتبر كل البضائع الملقاة الى البحر تهدف لسلامة، فقد استثنى نوعين:

- الأولى: التي لم تدخل ضمن الشروط التي تضمنتها المادة 316 الفقرة 1 من القانون البحري.⁵

- الثانية : البضائع التي تم شحنها بطريقة غير شرعية و التي تم التصريح عنها بقيمة اقل من قيمتها الحقيقية.⁶

ما يعد الشحن على الصنادل من قبل الخسائر، بحيث قد يتم تحقق الحولة بوسيلة أخرى غير الرمي في البحر، وهي تفرغها في الصنادل وإطفاء الحريق أيضا قد يدخل ضمن

¹ كريم مخالفة، مرجع سابق، ص 355.

² راجع مادة 1/312 من الأمر السالف الذكر.

³ بختي حفيظة، مرجع سابق، ص 54،55.

⁴ علي حسين يوسف، أصول القانون البحري، دار النشر و التوزيع، الإسكندرية ، مصر ، د س ن، ص 474.

⁵ راجع المادة 1/316 من نفس الأمر.

⁶ راجع المادة 316 من الأمر سالف الذكر.

الخسائر البحرية المشتركة ، بحيث ان الاضرار التي تلحق البضائع بسبب الإجراءات التي تتخذ لإطفاء الحريق او منع نشوبه.¹

كما تعود نفقات تسوية الخسائر من ضمن الخسائر البحرية ، بحيث انه قد تقوم هذه النفقات على أجور الخبراء الذين قاموا بتحديد مبالغ المجموعتين .²

الفرع الثاني: المجموعة المدينة

هي المجموعة السلبية، أو الطرف الاخر على المصالح التي اقدم عليها الربان، بحيث هي مدينة للمجموعة الأولى بنصيبتها في الخسارة، و يجب ان تعوض لها، و تتمثل العناصر المكونة لها في ما يلي:

أولاً: البضاعة

تدخل البضاعة التي تم انقاذها بكامل قيمتها في الخسارة المشتركة ، بحيث تقدر قيمتها الاصلية في الميناء و في يوم الوصول ، فإن اجرة النقل و اجرة التفريغ لا تسدد الا اذا نص سند الشحن على خلاف ذلك ، مثلا اذا نص على ان الأجرة الأولى تدفع أيا كانت الحوادث ،فقد تضاف الى البضاعة و تدخل ضمن الخسائر البحرية .³

ثانياً: السفينة

يدخل المجهز في هذه المجموعة و ذلك بقيمة السفينة الحقيقية في الميناء الذي استقرت فيه السفينة بعد خصم النفقات.⁴

¹بختي حفيظة ،مرجع سابق ص 57،56.

² حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، مرجع س ابق، ص151.

³عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص581.

⁴مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 396.

عند استقراء المادة 311 من القانون البحري الجزائري نفهم من خلالها ان مساهمة الشحنة و تكلفة الرحلة تكون ثلثي قيمتها الكلية.¹

ثالثا: الأجرة

كما ورد في المادة 311 أعلاه، نفهم ان المجهز يدخل ضمن المجموعة المدينة بثلثي اجرة نقل البضائع والأشخاص، لأنه قد يساهم في التضحية من اجل السلامة، بمعنى انه يستفيد من التضحية، كما ان الأجرة مصلحة للمجهز منفصلة عن تلك التي تحتلها السفينة.

كما ان المشرع قد يدخل في ثلثي الأجرة، وهذه المجموعة إذا كان هذا الثلث يقدر لمواجهة الأعباء التي يتحملها المجهز (الوقود، الضرائب)، فهي مبالغ يجب خصمها من الأجرة التي يحصل عليها المجهز.²

الفرع الثالث: كيفية حساب النسبة بين المجموعة الدائنة والمدينة

بعد الانتهاء من عملية تحديد المجموعتين، يلزم الحصول على النسب بينهما، وذلك لإعطاء كل مجموعة نصيبها لتوضيح هذه العملية وذلك وفقا للمثال الآتي:

سفينة قيمتها 500.00 دج، شحن عليها بضائع (أ) بقيمة 140.000 دج، وبضاعة (ب) 135000 دج، بأجرة نقل ب 125000، بعدها تعرضت السفينة في أعالي البحار لخطر الغرق. وبعد ذلك قام الربان برمي بضاعة (أ) الى البحر وذلك من اجل انقاذ السفينة، فالخسائر المشتركة توزع كما يلي:

- المجموعة الدائنة: 140.000 دج قيمة بضاعة (أ).
- المجموعة المدينة: 500.000 دج قيمة السفينة + 125.000 دج اجرة نقل + 135000 دج قيمة بضائع (ب) التي تم إنقاذها + 140.000 دج البضائع المضحى بها تساوي 800.000.

¹ راجع المادة 311 من الأمر السالف الذكر.

² عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 240.

- النسبة بين المجموعتين: 140.000 دج / 800.000 = 17.5 %

وذلك كل من عناصر الرحلة البحرية نسبة 17.5 % من الخسارة المشتركة على النحو التالي:

المجهز يتحمل نصيب السفينة: $17.5 \times 250.00 = 4375$ دج

-نصيب (أ) الذي ضحى بالبضاعة: $17.5 \times 140.00 = 24500$ دج

- نصيب (ب) من الخسارة المشتركة: $17.5 \times 500.000 \div 100 = 23.625$ دج

وذلك يكون مجموع ما يساهم به جميع عناصر الرحلة والخسارة المشتركة تساوي قيمة (أ) المضحى ببضاعته والتي تتمثل في 140.000 دج

ولكن هذا الأخير لا يمكنه الحصول في الواقع الا على مبلغ 115.000 دج، باعتبار ان هو كذلك يتحمل نصيبا من الخسارة وهذا عن طريق ما يلي:

$$140.000 - 245.00 = 115.000 \text{ دج.}^1$$

المطلب الثاني

دور الخبير في تسوية الخسارات البحرية المشتركة

في هذا المطلب نتطرق الى القول بأن الخبير في المجال البحري هو بمثابة شخص متخصص في هذا المجال، بحيث انه يكون بين القاضي والشاهد العيان، فيكون هذا المتخصص يحكم بمبادئ العدل والقوانين والمراسيم المنظمة لمهنته (الفرع الأول)، بعدها سوف نوضح الوثائق المتعلقة بتسوية الخسائر البحرية المشتركة (الفرع الثاني).

¹مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 458.

الفرع الأول: القوانين والمراسم المنظمة لمهنة خبير الخسائر البحرية

قد يكون للخبير عدة مهمات قد تنظمها مراسيم وقوانين، بحيث انها تهدف الى الفصل في الواقعة او قد توضحها للقاضي.

ومن بين هذه المراسيم والقوانين نجد المرسوم التنفيذي رقم 07/220 المؤرخ في 14 يونيو 2007، الذي نستطلع من مادته الخامسة أنها توضح جملة من المهمات التي تقع على عاتق الخبير ومحافظ العواريات، بحيث نستنتج من خلال استقراءها انها تتمثل مهماته في تحديد كمية الأضرار وحجمها، وكذا تقييمها، وكل هذا يكون قبل البحث عن أسباب الحادث مع إيجاد دلائل ملموسة لوقوعها، بعد ذلك يأتي إجراء تدوين جميع تلك المعلومات و تقديرها.¹

الفرع الثاني: الوثائق المتعلقة بتسوية ملف الخسائر البحرية المشتركة

حسب مفهوم المادة 326 من القانون البحري الجزائري نستخلص بأنه عندما يساهم شخص ما و يتواجد في عملية الخسارة البحرية المشتركة، فإنه يتوجب عليه الاستلام للخبير المعني بنظام الخسارة البحرية، جميع الوثائق المعنية بالتسوية، مع اعلامه بالمعلومات اللازمة.²

فتتمثل الوثائق المعنية بملف التسوية هي:

أولاً: سند الشحن:

يعد بمثابة إيصال الربان لوثيقة بعد ان يوقع عليه و يسلمه للشاحن من أجل اثبات الواقعة.³

¹ مرسوم تنفيذي رقم 220/07 المؤرخ في 17 يونيو 2007 والذي يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين و شروط ممارسة مهامهم و شطبهم (الجريدة الرسمية، العدد 46).

² راجع المادة 326 من الأمر السالف الذكر.

³ وجدي حاطوم، النقل البحري في ظل قانون المعاهدات الدولية-المؤسسة الحديثة للكتاب، ط1، طرابلس، لبنان، 2011، ص

ثانيا: شروط عدم الانفصال :

قد يرد هناك وعد بين المستلم و مؤمنه و ذلك بوثيقة مستقلة.

ثالثا: جدول التقويم

يتحرر جدول التقويم ويطلبه الخبير من المؤمن وذلك لمعرفة ما إذا قد تم دفع تنسيق على الخسارة المشتركة ومبلغه، الشخص الذي دفعه، رقم الايصال ...

رابعا: رسالة الضمان

تعتبر وثيقة يتعهد فيها المؤمن بدفع مساهمة الخسارة المشتركة على حساب الممتلكات المؤمن عليها، بحيث يجب الا يتجاوز هذا التعهد في أي حال من الأحوال القيمة المؤمن عليها.

خامسا: الكفالة البنكية

هذه الكفالة تودع للمجهز كضمان من قبل المستلم.¹

سادسا : إعداد وثائق تثبيت الخسائر البحرية الكاملة

حسب ما تضمنته المادة 327 من القانون البحري، فإننا نستنتج بأن الخبير المعني يقوم بالتسوية في هذه الشؤون وذلك بالفصل والحكم فيها، شرط استلامه لجميع المعلومات والوثائق المتعلقة بالتسوية، وإذا لم تتم بين الطرفين وكذا عدم تواجد اتفاق بينهما، فإنه يقوم الخبير بتطبيق قواعد العرف المتعلقة عالميا بشأن الشؤون البحرية.²

وتتمثل هذه الخسائر في: الخسائر الخاصة، تقارير الخبرة ،مصاريف تحويل الممولة، ومصاريف التخزين .

¹ حريز أسماء، دور الخبير في تسوية الخسائر المشتركة، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الثالث، الجزائر، 2015، ص154، 153، 152.

² راجع المادة 327 من الأمر السالف الذكر .

كما يشكل التوزيع عناصر وأسماء الأطراف الممكنة لتحديد مساهمة كل منهما ، أسماء المرسلين والمستلمين وهي: عدد الطرود وطبيعة البضائع، قيمة مساهمة كل طرف بعد خصم الخسارة، المساهمة النهائية لكل طرف، الإضرار اللاحقة للمساهمين، الأسماء الخاصة لحساب المستلم ، باقي حساب كل واحد من الأطراف، أسماء مؤمني البضائع.¹

المطلب الثالث

دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة

قد يقوم المضرور برفع دعوى المساهمة في الخسارة المشتركة، إذ لم يقوموا الملتزمون بالالتزام بوفاء المساهمة في حصصهم لمن لحق لهم الضرر،² وهذا ما سنوضحه في المطلب التالي بتحديد طبيعة المساهمة (الفرع الأول)، وإجراءات رفع الدعوى (الفرع الثاني)، ثم نتعرض إلى ضمانات التي اقراها القانون للوفاء بالمساهمة.

الفرع الأول: تحديد طبيعة المساهمة

عند الرجوع الى احكام عقد التامين البحري، فنجد انه رتب التزامات المؤمن له و المؤمن.

أولاً: التزامات المؤمن له

قد يمكن ذكرها وحصرها في التزامه بتقديم بيانات صحيحة عن المضمون وبالمحافظة على المؤمن.³

1- دفع قسط التأمين :

قد يلتزم المؤمن له بدفع مقابل مالي للمؤمن ،وهذا الأخير يقوم بتغطية الخطر، مع تحديد قسط و مراعاة نسبة الخطر.⁴

¹ حريز أسماء، مرجع سابق، ص153،154.

² عبد القادر حسين العطير، مرجع السابق، ص586.

³ حيثالة معمر، الأموال المؤمنة عليها في عقد التامين البحري الجزائري (كيفية تقويمها و إجراءات التعويض عن الخسائر اللاحقة بها) ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران ،2004/2005، ص132.

⁴ غازي خالد أبو عرابي، أحكام التامين-دراسة مقارنة-، ط1، دار وائل للنشر، بيروت، 2011، ص318.

أ- زمان ومكان الوفاء بالقسط

حسب مفهوم المادة 79 من الامر رقم 07/95 نفهم بأنه عندما يتم كتابة عقد التأمين، يستلزم على مكتبه أن يؤديه دفعة واحدة ،و ذلك من أجل التخلص من التزامه و يحصل على الضمان¹.

كما يتم دفع القسط في مكان إقامة المؤمن عليه و ذلك تبعا للقواعد العامة المعمول بها، كما هو الحال في شركة التأمين المختلفة ،مالم يتفق الأطراف على خلاف ذلك ،و ذلك يستلزم على المؤمن له أن يقوم بدفع القسط الأول للمؤمن، وبعدها يقوم هذا الأخير ببعث ممثليه الى مقر المؤمن له ،لتحصيل ذلك القسط الذي دفعه للمؤمن.²

ب-جزاء التخلف عن الوفاء بالقسط:

القواعد العامة تقتضي الرجوع الى المادة 119 والتي نستج من خلال استقرائه، انه عندما نكون في صدد عقد ملزم لجانبين، ولم يقوم أحد الأطراف لأداء فعل ملزم عليه، فانه يقوم الطرف الاخر بطلب تنفيذ ذلك العقد او يطالب بفسخه.³

بالرجوع لأحكام قانون التأمين فإن المشرع في المادة 16 منه، أقر عقوبات للمؤمن له في حالة ما اذا لم يقم بالتزامه المتمثل بدفع التقسيط وذلك بإرغامه بالدفع في مدة أجلها 15 يوما، بعدها اذا لم يقم المؤمن له بالالتزام بأدائه مرة ثانية، فان المشرع اعطى الحق للمؤمن لاتباعه بإجراءات معينة لكي يلزمه بالدفع في أجل 30 يوما من بعد التاريخ الأول.⁴

¹ راجع المادة 79 من الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 ، يتضمن قانون التأمينات الجزائري، الجريدة الرسمية ، عدد13، المعدل المتمم بأمر 04/06 المؤرخ في 20/02/2006، ج ر ، عدد ،15، 2006، المعدل المتمم بأمر رقم 01/10، المؤرخ في 26/08/2010، ج ر عدد 40، 2011، المعدل المتمم بأمر رقم 11/11 المؤرخ في 18/07/2011، ج ر ، عدد 40، 2011، المعدل المتمم بالأمر رقم 08/13، المؤرخ في 30/12/2013، ج ر، عدد 68، 2013.

²غازي خالد أبو عربي، مرجع سابق، ص 322.

³المادة 119 من نفس الأمر 07/95.

⁴راجع الفقرة 2 من المادة 16 من نفس الأمر.

ج - إلتزام بتقديم المعلومات المتعلقة بالخطر

باعتبار ان الخطر يعتبر عنصرا أساسيا في عقد التأمين البحري، فتنقسم المخاطر البحرية الى المخاطر المضمونة والغير المضمونة.

وفق احكام المادة 101 من قانون التأمينات و حسب استقراءها نستنتج أن المشرع صرح في مجال الضمان، بسماع المؤمن له للتدخل بالحفاظ على احتياجات المؤمن، سواءا على البضائع أو على الأموال... الخ، كما يسمح له أيضا بالتدخل لضمان الخسارة المتعلقة بالبحر، بحيث يساهم في تكاليف المعونة والمتعلقة بحماية واحتياط أموال المؤمن عليه.¹

أما المخاطر الغير القابلة للضمان فقد استتجناها من مفهوم المادة 102 من نفس القانون، بحيث أنها تتمثل في كل الاخطار الناتجة عن المؤمن وتلك المتعمدة عليه، وكذا الكوارث والمضرات الناجمة عن المجال العلمي والتقني كالحرارة الناتجة عن تحويل نووي للذرة. وبدون أن ننسى أيضا الاضرار المتعلقة بمسؤولية التتقل البحري.²

ثانيا : إلتزامات المؤمن

1 دفع مبلغ التأمين

من الشائع ان عقد التأمين البحري المبرم بين المؤمن والمؤمن له يترتب عليه التزام المؤمن بتعويض للمؤمن له عن الضرر الناتج عن تحقيق الخطر بسعر لا يتجاوز ذلك المبلغ المقدر للمؤمن عليه وان التأمين هنا يكون بشكل نسبي، بحيث أن المؤمن قد يطالب بالتعويض قدر التلف.³

¹ راجع المادة 101 من نفس الأمر.

² راجع المادة 102 من نفس الأمر.

³ غازي خالد أبو عرابي، مرجع سابق، ص 357.

2- التزام بتكوين احتياطي حسابي للمؤمن له

قد يلتزم المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له ، وهذا ما يعرف بعنصر التوفير في بعض إحالات أشكال التأمين، وان قسط التأمين الملتمزم بدفعه قد يتزايد.¹

3- تخفيض التأمين

يقصد بها وثيقة تأمين يكون القسط فيه بالاحتياطي الحسابي ، بحيث ان مبلغ التأمين يكون مقابل هذا القسط.² كما نفهم من المادة 84 في فقرتها الثانية، انه لا يكون التخفيض في جميع العقود، الا إذا دفعت الأقساط اللازمة و ذلك في السنتين الاوليتين.³

الفرع الثاني : إجراءات رفع دعوى المساهمة

نتطرق في هذا الفرع الى رفع دعوى المساهمة (أولاً)، والدفع بعدم قبول الدعوى (ثانياً)، وتقادم دعوى المساهمة (ثالثاً) .

أولاً: رفع دعوى المساهمة

استنتجنا من استقراء المادة 329 من فقرتها الأولى، أنه ينبغي على كل معني بأمر التسوية في نزاعاته المتعلقة بالخسارات البحرية، فيتوجب عليه في مدة اجلها شهر واحد أن يتقدم الى المحكمة، و ذلك من بداية تاريخ الاعلام بالتسوية، كما تضمنت فقرتها الثانية، أن المحكمة تقوم بالفصل في هذه المسألة وفقاً لأحكام و إجراءات معمولة بها، و بالرجوع لفقرتها الثالثة، فأنا نفهم أن هذه التسوية قد تأخذ حكم التنفيذ و ذلك في حالة عدم تسويتها أمام المحكمة.⁴

¹ مرجع نفسه ، ص 357.

² مرجع نفسه ، ص 359.

³ راجع المادة 84 الفقرة 2، من القانون البحري.

⁴ راجع المادة 329 الفقرة 1 و 2 و 3 من القانون البحري.

ثانيا: الدفع بعدم قبول الدعوى

ان الدعوى بعدم القبول لا محل لها اذا هلكت البضاعة هلاكا كلياً ، بحيث انه لا يمكن تسليم البضاعة وفق هذه الأحوال، كما نشير أيضا الى ان الدفع بعدم قبول الدعوى هو خاص بالدعاوي الأصلية وذلك للمطالبة بإثبات الخسارة المشتركة، أما إذا سويت الخسارة فان الدعوى هنا تخضع للتقادم، ولا تخضع للدفع بعدم القبول.¹

ثالثا: تقادم دعوى المساهمة

تضمنت المادة 331 من القانون البحري الجزائري تقادم الدعاوي التي تنتج عن الخسارات البحرية المشتركة، وذلك يكون خلال انتهاء الرحلة، كما ينتهي وينقطع التقادم اذا ما جرى هناك إجراء أولي أمام الخبير، كما يعود التقادم مرة ثالثة عند انتهاء الإجراءات.²

الفرع الثالث : ضمانات الوفاء بالاشتراك

قد اعطى المشرع لكل دائن سواء مالك السفينة أو مجهزا امتيازاً وضماناً لاستيفاء حقه الذي يكون بعد اجراء التسوية.³ بحيث نذكر منهم حق الامتياز (أولاً) ، وحق الحبس (ثانياً) .

أولاً : حق الامتياز

تضمنت المادة 72 من القانون البحري الجزائري على أولوية الدائن في ديونه مقارنة للآخرين، بحيث أن هذه المادة تتضمن الحصول على امتياز عيني وقانوني للدائنين.⁴ وبذلك نذكر هذه الديون المؤمنة بامتياز بحري وذلك من خلال استنتاجهم من المادة 73 في فقرته الخامسة بحيث ان الديون التي تكون سبب تقديم المعاونة، أو بسبب الخسائر المشتركة في البحر، والرسوم الناتجة عن القضاء وكذلك الناتجة عن حراسة السفن التي تم الحجز عليها

¹مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 398

²راجع المادة 331 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري

³طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان -أردن، 2007، ص 215

⁴راجع المادة 7 من القانون البحري.

وبيعها وتوزيعها، فمن خلال فهم المادة نجد أن كل هذه الديون لديها امتيازات بحرية ومضمونة.¹

ثانيا : حق الحبس

قد اعطي للربان الحق في احتفاظ البضائع التي بحوزته أو حبسهم وذلك ما لم يتم تقديم ضمان كافي للدفع ما هو مستحق للسفينة من دين على الشاحنين.²

¹راجع المادة 73 الفقرة 5 من القانون البحري.

²عبد القادر العطير ، مرجع سابق ، ص 463

خلاصة الفصل الثاني:

نستخلص مما سبق أ نظام الخسارات البحرية المشتركة، فهو يعتبر نظام قديم وعريق منذ بداية المصالح المتضاربة للإنسان، كما نتصور وجود مصالح في البر، ففي البحر اغرب من الخيال، فهو مرتبط بالملاحة البحرية، بحيث يلجأ إليه ربابنة السفينة وذلك ليساعدهم من تقليل المخاطر ورد بعض الكوارث التي تتجم عن هذه الحوادث.

هذا ما جعلنا نستخلص في هذه الخلاصة النظريات التي جاءت بها وأراء الفقهاء اللذين اخذوا بهذا النظام، بحيث انه هناك من ينادي بالزامية تقديم المعونة في الوقت الحالي، وهناك من ينادي انه يستلزم على الأطراف المعنية بإنشاء عقد واتفاق قبل البدء في تقديم المعونة.

ولكن بعد التطور التي تمر بها العصور، لجأت مختلف الدول للأخذ به، بحيث لم يتمكنوا من استبعاده رغم وجود قانون التأمينات، فهو مقيد بمجموعة من الشروط لكي يتم الاخذ به، بحيث نذكرها بشكل مختصر، كالزامية وجود خطر جسيم وحقيقي، وأن لا تكون السفينة متمكنة من انقاذ نفسها.

كما توصلنا من خلال هذا الفصل ان هذه الخسائر قد تكون مادية كأن تلحق بالبضائع أو على السفينة أو على الأشخاص. كما لا ننسى انه يتميز بتسويات خسائره بين شركات التأمين وذلك بموجب خبير في هذا المجال وذلك لكي يقوم برد كل ذي نصيب نصيبه، كما يحق للمتضرر أن يرفع دعواه اذا لم يقم الملتزمون بالمساهمة في هذه الخسارة .

خاتمة

لقد تبين من خلال دراستنا لموضوع الحوادث البحرية، أنه موضوع مهم في الملاحة البحرية، بحيث أنه رغم كل المحاولات والمجهودات التي يبذلها الإنسان لإقامة حد لهذه الكوارث التي تحدث في البحر، إلا أنه يبقى مقيدا ولم يستطع التوصل لحلول أكيدة ونهائية لهذه المشاكل، وذلك لأسباب عديدة كعدم إمكانية الإنسان في التحكم في الطبيعة البحرية والتطورات العلمية والتقنية التي توصلت إليها السفن في صناعة هياكلها.

وعليها نستطيع أن نحدد هذه الحوادث الناجمة عن الأسباب التي ذكرناها، كالتصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين الناجمة عن الاصطدامات البحرية ونظام الخسائر البحرية المشتركة التي جاءت لتسوية هذه الخسائر الناتجة عن تلك الحوادث.

وأشرنا الى أن مختلف المعاهدات الدولية و الاتفاقيات على المستوى الخارجي، الأحكام والقواعد القانونية على المستوى الداخلي، وذلك لاستهداف أسباب هذه الحوادث، مع السعي لخلق حلول وفرص جديدة، لتكون تغييرا افضلا للبيئة البحرية.

ولما كان موضوع دراستنا متعلق بالحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري، فقد بيننا من خلال بحثنا هذا الأهمية التي يكمنها هذا الموضوع، وذلك من خلال بيان مفاهيم وأحكام متعلقة بكل حادثة، مع بيان الاطار التطبيقي من خلال استقراء المواد القانونية التي شرعها المشرع، وكيفية التوصل الى إقامة الحلول بقواعد صارمة وملزمة.

وبذلك توصلت الدراسة من خلال استقراءنا لهذا البحث، الى نتائج معينة نذكرها كالآتي:

- هذا الموضوع يضيف أهمية كبيرة، وذلك من خلال تنظيم وتوجيه الجهود المبذولة في هذه المجالات وذلك للحفاظ على السلامة البحرية والحياة البشرية.

- القانون البحري يعود ثمرة الاتفاقيات والمعاهدات التي انضمت إليها الجزائر، ولكن وفق استنتاجاتنا في هذا البحث نجد ان المشرع الجزائري قام بأدراج قوانينها وأحكامها تارة متشابهة لها، وتارة نظمها مع تعديلات وتوسيعات، بحيث نجد أن التصادم البحري شمل تغييرات مقارنة للاتفاقية، بحيث ان المشرع فرق بين مصطلح التصادم والارتطام، كما جعل أيضا الاضرار الناجمة عن هذا الحادث تابعة لمفهوم التصادم البحري حتى ولو لم يحدث تصادما ماديا.

- نظام المساعدة والإنقاذ البحريين، كان في القديم مجرد التزام أخلاقي نابع من إرادة الربابنة وقائم على ضمائرهم، عكس الوقت الحالي الذي أصبح فيه التزام قانوني صاحب بعواقب اذا ما تمت مخالفتها.

- نظام المكافأة ناتج عن تقديم المعونة والمساعدة باعتباره أثار ناتجة عنه، أهدافها تتم في تشجيع المساعدين في تقديم المعونة. والذي يكون بدوره مرفق بعدة شروط لاستحقاقه.

- الخسارات البحرية المشتركة، جاء لينظم الخسائر التي تحدث نتيجة الكوارث التي تحدث في البحر

والناجمة عن تضحيات في سبيل تقديم المعاونة، بحيث تكون هذه الأخيرة ببضائع أو بسفن أو بأموال شخصية، وذلك بعد ما اتفقوا على النجاة معا، بعدها تقوم تسوية هذه الخسارات وذلك بإعطاء كل ذي حق حقه وكل مساهم في المعاونة بتعويض وتحديد قيمته في المساعدة.

وفي الأخير يمكننا أن نقول إن دراسة نظام الحوادث البحرية في القانون المعمول بها في الجزائر عامة، تعتبر دراسة فقيرة نوعا ما، باعتبار أن المشرع لم يتعمق فيه و لم يفصل فيه بشكل مدقق وواسع، ربما يعود ذلك الى أن الجزائر لم تشهد تصادما بحريا أو تصادما بين السفن على الإطلاق، ولم تعرض أي قضية الى القضاء متعلقة في هذه الشؤون، وحبذا نقول حبذا ولو يتم إنشاء تشكيل محاكم متخصصة بالنظر في منازعات الحوادث البحرية، و ذلم من قبل متخصصين ملمين بجميع القوانين و المعاهدات النافذة في الجزائر.

بهذا الشأن امل، أن نكون قد اضعنا بعض المعلومات للقارئ الذي يهيمه القانون البحري.



قائمة المصادر والمراجع

قائمة المراجع:

1/المؤلفات:

أولاً:باللغة العربية

1. أحمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم و الإنقاذ)، د.ط، منشأة معارف، الإسكندرية، د س ن.
2. أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، 2010.
3. ايلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993.
4. إيمان الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، 2013.
5. بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، طبعة1، دار غزل للنشر والتوزيع، 2002.
6. حسن حرب اللصاصمة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي-دراسة مقارنة- ط1، دار ليج، عمان، سنة2010.
7. حسن يوسف، تنازع القوانين في القانون البحري، طبعة2015، المركز القانوني للإصدارات القانونية، مصر، د س ن.
د س ن.
8. طارق سيف، الخسائر البحرية المشتركة، مكتبة الثقافة للنشر وتوزيع، 2004.
9. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007 .
10. طلال شواربي، صلاح أحمد صلاح، التصادم البحري وأحكامه، شهاب للتوزيع، الإسكندرية، مصر 1995.
11. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط5، الأردن، 2011.
12. عبد قادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، طبعة 1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2009.

13. عرض أحمد الزعبي، أصول المحاكمات المدنية، د ط، دار وائل للنشر، الأردن، 2003.
14. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني -دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2008.
15. علي حسين يوسف، أصول القانون البحري، دار النشر والتوزيع، الإسكندرية،
16. غازي خالد أبو العرابي، أحكام التأمين-دراسة مقارنة-، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، بيروت، 2013.
17. محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الثاني و الثالث، الطبعة أولى، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005/2004.
18. محمد بهجت عبد الله قايد، وسط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، د. ط، دار النهضة العربية، سنة 2004 .
19. محمد صلاح سليمة، أحكام الإنقاذ البحري بين التطوعية والالزامية-دراسة مقارنة -دار الكتاب القانوني، الإسكندرية، مصر 2009.
20. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
21. محمد عبد فتاح ترك، التصادم البحري، طبعة 2003، دار الجامعة الجديدة، مصر. 2000 .
22. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
23. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، د ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
24. مدحت خلوصي، ربان السفينة والقانون البحري، شهاني للطباعة والنشر، الإسكندرية، سنة 1993.
25. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري -ضمان التأمين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية. د س ن.

26. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1990.
27. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة-السفينة-الأشخاص الملاحة البحرية- النقل البحري-الحوادث البحرية-التأمين البحري، دار الجامعة، 1993.
28. مصطفى كمال طه، القانون بالحري-مقدمة السفينة-الأشخاص الملاحة البحرية- إيجار سفينة- النقل البحري-الحوادث البحرية- التأمين بحري، د.ط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 2000.
29. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ب س ن.
30. هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، سنة 1976/1975.
31. وجدي حاطوم، النقل البحري في ظل قانون المعاهدات الدولية-المؤسسة الحديثة للكتاب، ط1، طرابلس، 2011.

ثانيا: باللغة الفرنسية

32. Ghanem Mohamed (y)K rezzeg (t) les competences juridique en matiere d'abordage _ mémoire de fin d'étude pour l'obtenir de diplôme de poste graduation on spécialise f, lieu administration maritime ، école national supérieur man time bousmail ، 2005/2004،

2/الرسائل الجامعية:

أ- أطروحات الدكتوراه

1. جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2008-
2. حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، السنة الجامعية 2018-2019.

3. حسين محمد فتحي، المساعدة البحرية -دراسة مقارنة- رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1986.

4. خياط محمد، التصادم البحري، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة عين الشمس، القاهرة، 1987.

5. راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في الفقه الإسلامي -دراسة مقارنة، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية حقوق وعلوم سياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014-2015.

6. زين فؤاد أبو الذهب، أحكام المسؤولية عن التصادم البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري - دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية حقوق، جامعة القاهرة، سنة 2010.

ب/رسائل الماجستير

1. بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع قانون أعمال، جامعة الجزائر1، كلية الحقوق بن عكنون، السنة الدراسية 2012/2013.

2. حريز أسماء، الإسعاف البحري في التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران السانية، الجزائر، السنة الجامعية 2008/2009.

3. حيثالة معمر، الأموال المؤمنة عليها في عقد التامين البحري الجزائري (كيفية تقويمها وإجراءات التعويض عن الخسائر اللاحقة بها) ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2004/2005.

4. عبد القادر زيان، التوحيد في أحكام التصادم البحري، دراسة في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، السنة الجامعية 2009-2010.

5. نهى خالد عيسى معموري، المساعدة والإنقاذ البحري-دراسة مقارنة-رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون خاص، كلية قانون، جامعة بابل، عراق، 2011.

3/المقالات:

1. باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في النصوص القانونية الناظمة للمساعدة والإنقاذ البحري-دراسة مقارنة- دراسات علوم الشريعة و قانون، مجلد43، ملحق4، 2016.
2. بن ددوش سيد أحمد، المحكمة المختصة مدنيا في نظر دعوى التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس.
3. حريز أسماء، دور الخبير في تسوية الخسائر المشتركة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، الجزائر، 2015.
4. درويش مريم، مدى مسؤولية مجهزة السفينة عن التصادم الناشئ عن عمليتي القطر والإرشاد، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد السادس، الجزائر، 2017.
5. دريسي أمينة، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، سنة 2016 .
6. طالب محمد كريم، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، عدد ثاني، الجزائر 2014.
7. عربي شحط عبد القادر، إجراءات الحجز على السفن في التشريع الجزائري، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، العدد الثاني، 2015.
8. كريم مخالفة، الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 76/80 المعدل والمتمم في الجزائر وفي النظم المقارنة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد الثامن، بجاية، الجزائر، 2016 .
9. مجبر محمد، الحجز على السفن، أشغال الملتقى دولي في المنازعات البحرية 2 ماي 2009، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، 2015.
10. مدحت حافظ إبراهيم، الحقوق العينية التبعية والحجز على السفن طبقا لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية في مصر، مجلة هيئة قضايا دولة، العدد الأول، مصر، 1996.

4/ المحاضرات :

1. إلياس مسعودان، محاضرات ملقاة على طلبة سنة أولى ماستر، تخصص قانون بحري مينائي، قسم الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة جيجل، د.ذ.س.ن

5/الإتفاقيات الدولية:

1. الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والتصادم البحري الموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر 1910.

6/ النصوص التشريعية والتنظيمية:

أ-القوانين:

-القانون رقم 09/08 المؤرخ في 2008/2/25، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر، عدد 24، الصادرة بتاريخ 2008/3/24.

ب-الأوامر:

-الأمر رقم 156/60، المؤرخ في 1966/06/08 و المتضمن قانون العقوبات الجزائري المعدل و المتمم.

-الأمر رقم 58/75، المؤرخ في 20 رمضان 1395، الموافق ل 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم.

- الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976 /10/23 ،المتضمن القانون البحري الجزائري، جريدة رسمية، عدد 29 ،الصادر بتاريخ 1977/04/10، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 ،المؤرخ في 1998/06/25، الجريدة رسمية، عدد 47 ،الصادرة بتاريخ 06/27 /1989.

ج/المراسيم الرئاسية:

- المرسوم رئاسي رقم 70/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ، في بروكسل 23 سبتمبر 1910، الجريدة رسمية، عدد 29، الصادرة في 7 أبريل 1964.

د-المراسيم التنفيذية:

- المرسوم التنفيذي رقم 198/99 المؤرخ في 1999/8/18، يحدد تشكيلية اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها، الجريدة الرسمية، عدد 57 ،الصادر بتاريخ 22 اوت 1999.

- المرسوم التنفيذي رقم 149/02 المؤرخ في 2002/5/9 ، يحدد قواعد تفتيش سفن، ج ر، عدد 33، الصادرة في تاريخ 12 ماي 2002.

- المرسوم التنفيذي رقم 220/07 المؤرخ في 17 يونيو 2007، يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامه وشطبهم،
الجريدة الرسمية عدد 46، مؤرخة في 15 جويلية 2007
مواقع الانترنت:

www.wikipedia.org

A graphic of a scroll with a vertical strip on the left side and two rolled-up ends. The word 'الفهرس' is written in the center of the scroll in a bold, black, stylized Arabic font.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
	كلمة شكر
	إهداء
	قائمة أهم المختصرات
2	مقدمة
6	الفصل الأول التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين
7	المبحث الأول: مفهوم التصادم البحري
7	المطلب الأول: المقصود بالتصادم البحري
8	الفرع الأول: تعريف التصادم البحري
10	الفرع الثاني: شروط التصادم البحري
11	الفرع الثالث: أحكام التصادم البحري
13	المطلب الثاني: المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري
13	الفرع الأول: مفهوم المسؤولية عن التصادم البحري
14	الفرع الثاني: طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري و أركانها
15	الفرع الثالث: المسؤولية الناجمة عن تدخل خطأ العضو البشري
19	المطلب الثالث: آثار المسؤولية عن التصادم البحري
20	الفرع الأول: الدعوى الجنائية و التأديبية
27	الفرع الثاني: دعوى المسؤولية المدنية
30	الفرع الثالث: التعويض و ضماناته:
31	المبحث الثاني: المساعدة والإنقاذ البحريين
31	المطلب الأول: القواعد القانونية للمساعدة والإنقاذ البحريين
32	الفرع الأول: مفهوم المساعدة والإنقاذ البحريين
33	الفرع الثاني: شروط وخصائص المساعدة والإنقاذ البحريين
35	الفرع الثالث: الصفة القانونية للمساعدة والإنقاذ البحريين

37	المطلب الثاني: إلزامية المساعدة و الإنقاذ وأثار الالتزام
38	الفرع الأول: إلزامية بالمساعدة والإنقاذ البحريين
38	الفرع الثاني: محل تطبيق الإلزامية بالمساعدة و الإنقاذ:
40	الفرع الثالث: آثار إلزامية المساعدة والإنقاذ البحريين
46	المطلب الثالث: جزاء عدم الوفاء بإلزامية تقديم المساعدة و الإنقاذ البحريين
46	الفرع الأول: المسؤولية الجنائية للربان
48	الفرع الثاني: المسؤولية المدنية للربان:
50	خلاصة الفصل الأول
53	الفصل ثاني الخسائر البحرية المشتركة
54	المبحث الأول: مفهوم نظام الخسائر البحرية المشتركة
54	المطلب الأول: تعريف الخسائر البحرية المشتركة ونشأته
54	الفرع الأول: تعريف الخسائر البحرية المشتركة وفقا للقانون الجزائري و فقا لقواعد يورك وانفرس
55	الفرع الثاني: نشأة نظام الخسائر البحرية المشتركة
57	المطلب الثاني: الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة
58	الفرع الأول: نظرية الإثراء بلا سبب
58	الفرع الثاني: نظرية إتحاد المصالح
59	الفرع الثالث: نظرية العقد والمشاركة
59	المطلب الثالث: مبادئ تطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة
59	الفرع الأول: شروط الخسائر البحرية المشتركة
61	الفرع الثاني: أنواع الخسائر البحرية المشتركة
64	المبحث الثاني: تسوية الخسائر البحرية المشتركة
65	المطلب الأول: الأساس التي تقوم عليه تسوية الخسائر البحرية المشتركة
65	الفرع الأول : المجموعة الدائنة

67	الفرع الثاني: المجموعة المدينة
68	الفرع الثالث: كيفية حساب النسبة بين المجموعة الدائنة والمدينة
69	المطلب الثاني: دور الخبير في تسوية الخسارات البحرية المشتركة
70	الفرع الأول: القوانين والمراسم المنظمة لمهنة خبير الخسائر البحرية
70	الفرع الثاني: الوثائق المتعلقة بتسوية ملف الخسائر البحرية المشتركة
72	المطلب الثالث: دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة
72	الفرع الأول: تحديد طبيعة المساهمة
75	الفرع الثاني: إجراءات رفع دعوى المساهمة
76	الفرع الثالث: ضمانات الوفاء بالاشتراك
78	خلاصة الفصل الثاني
80	خاتمة
83	قائمة المصادر والمراجع
91	الفهرس