

شروط تطبيق احكام التصادم البحري والاستثناءات الواردة عليها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

Conditions for applying the marine collision provisions and the exceptions stipulated in Algerian law and international agreements

مناصف امين*، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، مخبر النقل البحري والموانئ في الجزائر

a.menacef@univ-skikda.dz

لكحل مخلوف، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، مخبر النقل البحري والموانئ في الجزائر

m.lakhel@univ-skikda.dz

تاريخ إرسال المقال: 2024/04/14 تاريخ قبول المقال: 2024/10/30 تاريخ نشر المقال: 2024/11/20

الملخص:

الأشخاص والبضائع، وتجلّى ذلك في معاهدة بروكسل لسنة 1910 التي وضعت شروطه وقواعده وعملت على توحيدها، واخذت بها العديد من التشريعات الوطنية في قوانينها الداخلية، وشملت هذه الدراسة التطرق الى شرطي التصادم، والمتمثلان في وقوع تصادم بين منشأتين بحريتين احدهما سفينة وكذلك حدوث اصطدام سواء كان ارتطام مادي أي مباشر أو حكمي غير مباشر، وأيضاً تم التعرض الى الحالات التي تخرج عن نطاق التصادم البحري المتمثلة في التصادم الحاصل بين احدى السفن العامة أي السفن الحربية والسفن التي تقدم خدمة عامة، وكذلك التصادم الواقع بين سفن ذات علاقة تعاقدية سابقة المتمثلة في القطر وعملية الإرشاد، ومن ابرز النتائج المشرع اخذ بالعديد من نصوص الاتفاقية فيما يخص باحكام التصادم .

الكلمات المفتاحية: التصادم البحري؛ الارتطام المادي؛ السفن العامة؛ القطر؛ الارشاد.

Abstract:

Marine collision is one the most common maritime navigation accidents, which necessitated the development of a legal system to protect people and goods, This was evident in the Brussels Treaty of 1910, which established its terms and rules and worked to unify them, Many national legislations adopted its provisions in their national texts. This study included the scope of application of marine collision provisions. Exposure to the conditions of collision, represented by the occurrence of a collision between two naval facilities, one of which is a ship, as well as the occurrence of a collision, whether it is a physical collision, that is, direct or indirect, and also exposure was made to cases that fall outside the the scope of a marine collision, represented by the collision that occurs

between one of the public ships, that is, warships and ships that provide public service, as well as the collision that occurred between ships with a previous contractual relationship represented by towing and the pilotage process.

Key words: Maritim collision, Physical impact, Public ships, Diameter, Guidance

المقدمة:

يعتبر التصادم البحري أهم حادث من حوادث الملاحة البحرية، ويؤثر كذلك على التجارة الدولية التي ترتكز على البحر بالدرجة الأولى لأنه مصدر تقدم الجانب الاقتصادي للدول، وأيضاً يؤثر على الحالة البيئية والمناخية من خلال التصادم الحاصل بين السفن حاملات النفط وتأثير ذلك على الثروة البحرية مما يؤدي إلى ما يسمى التلوث البحري الذي يعد معضلة العصر الحالي من خلال ما يسببه من انتشار الأمراض و الأوبئة التي تهدد حياة الافراد والثروة السمكية .

وتعود كثرة التصادمات الى التطور الهائل في صناعة السفن ويبرز ذلك في زيادة سرعتها وكذلك احجامها وهذا لم يكن في السابق، وعليه باعتبارها تمثل وسيلة الملاحة البحرية لذا يستلزم احتوائها على خصائص تمكنها من توفير أمن وسلامة الأشخاص والبضائع، والمشرع الجزائري نص على الشروط الواجب ان تتوفر حتى تكون صالحة للملاحة البحرية سواء كانت ملاحية تجارية او ملاحية الصيد او ملاحية النزهة. لذا عملت العديد من الاتفاقيات الدولية الى وضع احكامه، من بينها اتفاقية بروكسل لسنة 1910 التي نظمت المسائل المتعلقة باحكام التصادمات البحرية، وعملت على توحيدها من أجل سلامة الملاحة البحرية من الخطر البحري الذي يعد من التهديدات الراهنة على حياة الافراد، وكذلك نجد التشريعات الوطنية وضعت منظومة قانونية تنظمه من حيث وضع تعريف له وشروط قيامه ووضع قواعده وتحديد المسؤولية المدنية والجزائية المترتبة في حالة نشوء التصادم البحري، وهذا ما سار عليه المشرع الجزائري في الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري في الفصل الرابع حيث جاء تحت عنوان حوادث البحرية، في القسم الأول منه بعنوان تصادم السفن في البحر .

و الهدف من دراستنا يكمن في تبيان نطاق تطبيق احكام التصادم البحري، من خلال التعرض لشروط الواجب توفرها حتى يتم اسنادها الى احكامه وكذلك التعرض الى الحالات التي تخرج عن قواعده. وتكمن أهمية هذا المقال في معرفة مجال خضوع السفن المتصادمة الى أحكام التصادم ام لا حتى يسهل تحديد مسؤولية مرتكبي الحادث، وتحديد اختصاص المحكمة والقانون الواجب التطبيق على النزاع البحري، وعليه تم وضع هذه الإشكالية: **ماهي شروط تطبيق أحكام التصادم البحري؟ وماهي الاستثناءات الواردة على عدم خضوع بعض العلاقات لأحكامه؟** ولدراسة هذا الموضوع تم الاعتماد على المنهج الوصفي وتم دراسته وفق المنهجية التالية:

1_ شروط تطبيق احكام التصادم البحري.

2_ الاستثناءات الواردة على تطبيق أحكام التصادم البحري.

1- شروط تطبيق أحكام التصادم البحري:

في البداية نتعرض الى المقصود بالتصادم البحري، وهذا ما يحسب للمشرع الجزائري من خلال وضع تعريف له في المادة 273 من القانون البحري على انه: (كل ارتطام مادي او اصطدام بين السفن في البحر او بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الاخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم)¹ وعليه باستقراء نص هذه المادة يستخلص لحدوث التصادم يجب توافر شرطين أساسيين سيتم التطرق لهما على النحو الآتي: حصول تصادم بين منشأتين بحريتين احدهما سفينة (أولا) وكذلك حدوث ارتطام أو اصطدام بين منشأتين عائمتين (ثانيا).

1.1- حصول تصادم بين منشأتين احدهما سفينة :

يقتضي هذا الشرط وجود تصادم بين منشأتين بحريتين تكون احدهما سفينة، وهذا مانصت عليه اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض احكام التصادم البحري لسنة 1910، وعليه فالعنصر الأساسي حتى نكون امام تصادم بحريا ان يتم التصادم بين سفينتين او اكثر او سفينة ومركب من مراكب الملاحة الداخلية، وبالتالي يخرج من احكام التصادم الذي يكون بين سفينة وحطام سفينة أخرى، وكذلك التصادم الحاصل مع الصنادل او الأرصفة او منشآت الميناء او الرفعات.²

وبالرجوع الى كل من المشرع المصري والفرنسي نجدهم فسروا المراد بالمنشآت العائمة التي يمكن حدوث اصطدام بينها وبين سفينة بحرية تفسيرا واسعا، وفتح مجالا اكبر لاختصاص الحادث لأحكام التصادم البحري، وعليه نجده لم يكتف بمراكب الملاحة النهرية او الملاحة الداخلية بل تعدى مصطلح العائمة البحرية ليشمل كل عائمة غير مقيد بمرسى ثابت، وهذا بمقتضى المادة 292 فقرة الأولى حسب مضمون المذكرة الايضاحية للقانون البحري.³ وازضافة على ذلك يدخل في نطاق تطبيق احكام التصادم البحري التصادم الحاصل بين سفينتين مملوكتين لمجهز واحد، نظرا لكون لكل واحدة ذمة مالية ونجده يؤمن عليها غالبا لدى عدة مؤمنين.⁴

وباعتبار أن السفينة هي العنصر الأهم ومحور الملاحة البحرية لذا يستلزم التعرض الى المقصود بها، والخصائص الواجب توافرها حتى تكون صالحة وتحافظ على سلامة وامن الأشخاص بالدرجة الأولى، وأيضا البضائع وهذا ما نفضل فيه.

1.1.1- مفهوم السفينة:

بالرجوع الى القانون البحري الجزائري نجده عرف السفينة في المادة 13 على انها (...كل عمارة بحرية أو ألية عائمة تقوم بالملاحة البحرية اما بوسيلتها الخاصة وأما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة).⁵ واستقراء نص المادة نجد المشرع حدد خاصيتين لوصف السفينة أولا انها عمارة عائمة، وهذا يعد وصف عام، وثانيا صلاحيتها على القيام بالملاحة البحرية، وهنا المشرع شمل كل أنواع الملاحة البحرية⁶ سواء كانت ملاحة تجارية او ملاحة المساعدة او ملاحة النزهة وغيرها .

وبالرجوع أيضا الى القانون السالف ذكره الى القسم الثاني بعنوان سلامة الملاحة البحرية في الفقرة الأولى منه بعنوان الشروط الخاصة بسلامة الملاحة نجد المادة 222 نصت على انه: (كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ،ومجهزة تجهيزا مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت له) ⁷، وعليه يستخلص من نص هذه المادة ان لقيام السفينة بمهمتها يستلزم ان تكون صالحة للملاحة أي تملك القدرة على تحمل مخاطر البحر، كما يجب ان تحتوي على جميع التجهيزات اللازمة. وباستقراء نص المادة 223 ⁸ من نفس القانون نجدها نصت على الشروط الواجب توفرها من أجل أمن السفينة المتمثلة في كيفية بناؤها وتجهيزاتها، وكذلك وسائل خاصة بالاشارات والإنقاذ، وأيضا عدد افراد الطاقم وأهليتهم المهنية .

2.1.1- بالنسبة لموقف المشرع الجزائري من هذا الشرط.

بالرجوع الى المادة 273 السالف ذكرها ⁹ نجد المشرع واكب ماجاء في اتفاقية بروكسل لسنة 1910، وعليه نكون امام تصادم بحري اذا كانت احدى المنشأتين سفينة دون الاخذ بالمياه التي تم فيها التصادم، ولكن نجده في الفقرة الثانية من نص المادة 274 ¹⁰ من نفس القانون انه يدخل في احكام التصادم كل ارتطام بين سفينة واي جسم ثابت، وهنا نجده وسع من الحالات التي تدخل ضمن احكامه ومفهومه.

2.1- حصول اصطدام بين منشأتين بحريتين:

بالإضافة الى الشرط السابق يستلزم حدوث تصادم او ارتطام مادي بين المنشأتين عائمتين او ارتطام حكمي أي دون تلامس مباشر بين السفن، وهذا ماسيتم التعرض له على النحو الاتي:

1.2.1- الارتطام المادي.

حتى نكون أمام تصادما بحريا يشترط وقوع اصطدام أو ارتطام مادي، أي وجود تضارب أو التحام فعلي بين السفن أو بين سفينة ومراكب الملاحة البحرية أو أشياء ،مما يؤدي الى وقوع أضرار نتيجة هذا الارتطام، وعليه لا يعد تصادما إصابة سفينة من دوامة البحر، وعليه نكون امام ارتطام مادي بمجرد حدوث تلامس مباشر بين المنشأتين البحريتين ¹¹، ويعد هذا النوع من الاصطدام الجانب الكلاسيكي لفكرة التصادم، ولكن وجد نوع آخر يسمى الارتطام الحكمي وهو صورة غير مألوفة، وهذا ما يجعلنا نسعى ان نفصل فيه وفق ما تضمنه الامر 80/76، وكذلك ما قضت به اتفاقية بروكسل عام 1910 .

2.21- الارتطام الحكمي:

بالرجوع الى الفقرة 3 من المادة 274 ¹² قانون بحري جزائري، يدخل في حكم التصادم اهمال مناورة في الملاحة من قبل سفينة أخرى، وأيضا في حالة عدم مراعاتها للقواعد على الرغم من عدم حدوث تصادم فعلي ومباشر .

وهذا ما اخذ به المشرع المصري في المادة 292، وأيضا المادة 13 من اتفاقية التصادم، وعليه لا اعتبار الحادث تصادما لا يستلزم حصول اصطدام مادي بين السفن بل بمجرد قيام سفينة من السفن المتصادمة بمناورة خاطئة او حالة مخالفة قواعد السير في البحر نكون هنا امام تصادما بحريا¹³ وعليه ماتم استخلاصه من خلال معاهدة بروكسل ومعظم القوانين الوطنية ومن ضمنها التشريع الجزائري ينظر للتصادم من جهتين: بالنسبة للجهة الأولى يأخذ التصادم فيها الجانب التقليدي أي وجود ارتطام او احتكاك مادي بين المنشأتين، وهنا نكون امام توافق بين المعنيين اللغوي والقانوني، اما الجانب الثانية يأخذ التصادم فيها معنى واسع، حيث يبرز ذلك في تعدد صور التعبير عنه، ومثال ذلك عبارة_حتى ولو لم يقع التصادم _وبالتالي تطبق احكامه على حالات قد لا يقع فيها اصطدام مباشر بين المنشأتين العائمتين، وهذا ما بينته المعاهدة السابق ذكرها وجل القوانين، ومن الحالات التي تدخل ضمن احكام التصادم هي حالتين: بالنسبة للحالة الأولى تكون بسبب المناورة في الملاحة سواء كان ذلك خطأ في القيام بالمناورة او بالاهمال، مما يؤدي الى احداث اضرار بسفينة أخرى، وبالنسبة للحالة الثانية تتمثل في مخالفة قواعد السير سواء كانت هذه القواعد ضمن المعاهدات او التشريعات الوطنية.¹⁴

2- الاستثناءات الواردة على تطبيق أحكام التصادم البحري:

نتعرض في هذا المحور الى ما يستثنى من نطاق تطبيق احكام التصادم البحري، والتي تكون اما سفن عامة المتمثلة في السفن الحربية والسفن التي تمنح خدمات عامة، ولكن تخرج من مجاله السفن التجارية، وأيضا ما يخرج من مجال التطبيق السفن التي تكون فيما بينها علاقة تعاقدية، وهنا تم التطرق للعديد من الإشكالات، وهذا ما سيتم التفصيل فيه بشكل واضح وفق ما قضت به الاتفاقيات الدولية وما تعرض له المشرع في القانون البحري وبالتحديد في الفصل الخاص بالحوادث البحرية من الامر 80/76 .

1.2- بالنسبة للسفن العامة:

تحظى السفن العامة لكل دولة بحصانة نظرا للطبيعة الحساسة للمهام التي تقوم بها، وتتمثل في السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة دون السفن التجارية، وأيضا راجع لاعتبارات سياسية كونها تمثل سيادة الدولة في الخارج .

1.12- السفن المخصصة لخدمة عامة.

بالرجوع الى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، نجدها في المادة 96 منها قضت على توفير حصانة تامة للسفن التي تستغل في مهام حكومية غير تجارية في منطقة اعلي البحار،¹⁵ وبالرجوع الى المشرع الجزائري لم ينص على اخضاع السفن المخصصة لخدمة عامة لأحكام التصادم البحري، ولكن باستقراء نص المادة 286¹⁶ نجده أعفى من المسؤولية السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن للمصلحة العامة في حالة تصادم حاصل مع سفن أخرى اثناء قيامهم بالخدمات او اثناء التمارين العسكرية في مياه مصرح بها على انها مخطرة للملاحة البحرية .

وكذلك نجده في نص المادة 292¹⁷ من نفس القانون انه يسمح للسفن المتصادمة مع السفن البحرية الوطنية رفع دعواها الخاصة بالمطالبة بتعويض عن الاضرار الناتجة عن هذا التصادم، بشرط ترفع امام القضاء الجزائري فقط.

وبالرجوع الى نص المادة 298¹⁸ نجدها بالنسبة للمسؤولية الجزائية والتاديبية تطبق احكام التصادم على الریان وأعضاء الطاقم السفن البحرية الوطنية .

وعليه وحسب ماتم التوصل اليه من استقراء المواد 286، 292، 298 ان المشرع الجزائري لا يخضع السفن التي تقدم خدمة عامة الى احكام التصادم البحري، وذلك راجع لخصوصيتها لانه لا يمكن الحجز عليها او القيام برهنها ولكن لا يعفيها من المسؤولية التقصيرية من خلال حق مطالبة السفينة المتضررة بالتعويض، وكذلك أيضا فيما يخص المسؤولية الجزائية، وهذا ما يفهم من تحليل هذه النصوص .

2.12- السفن الحربية.

عرفت الاتفاقية السالف ذكرها السفن الحربية في المادة 29 على انها: (... سفينة تابعة للقوات المسلحة للدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت امرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة او فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية)¹⁹
ذهب رأي من الفقه الى عدم اخضاع السفن الحربية لأحكام التصادم البحري في كونها تقوم بمهمة من مهام الدفاع الوطني، وكذلك باعتبارها تمثل عناصر الدولة، ونجدها أيضا تتسم بخاصية جوهرية متمثلة في عنصر السرية.²⁰

وبالرجوع الى نص المادة 11 من معاهدة بروكسل لسنة 1910 المتضمنة التصادم البحري نجدها قضت على عدم تطبيق أحكامها على السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة، ولكن نجد المشرع الأردني خالف نصوص المعاهدة في المادة 244 والتي قضت الى تطبيق احكام التصادم البحري على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة، وحسب رأي الباحث يعد خطأ ماديا، ولكن بالرجوع الى المشرع اللبناني والسوري نجدهم نصا صراحة على عدم اخضاع السفن العامة سواء حربية او مخصصة لمصلحة عامة لاحكام التصادم وكذلك سارى على النهج المشرع الليبي في نص المادة 244 قانون بحري وهذا راجع لعدة اعتبارات من بينها اعفائها من الرسوم سواء الارشاد والقطر وخدمات الميناء .²¹

وباعتبار هذه السفن تقوم بخدمة عامة ذات طابع غير تجاري مثل سفن الرقابة والمستشفيات والاطفاء والتموين والتعليم، لذا نجد القانون البحري يستثني هذا النوع من الملاحة من نطاقه، ويعود ذلك في كونها تتمتع بحصانة قضائية ذات طبيعة خاصة، حيث قضت اتفاقية المتمثلة في حصانة سفن الحكومات والتي تم ابرامها في بروكسل في 10/04/1926 من خلال ما قضت به المادة 03 منها على عدم جواز توقيع الحجر عليها او القيام بضبطها وأيضا عدم احتجازها بقرار قضائي.²²

ولكن من خلال تحليل المواد السابق ذكرها، أن السفن الحربية تخضع لأحكام التصادم في جانب المطالبة بالتعويض، وكذلك في جانب المسؤولية الجزائية فقط، وهذا ما تم التوصل إليه من خلال تحليل النصوص .
وأيضاً بالرجوع الى التسمية المتواجدة في نصوص المواد السفن البحرية الوطنية نجد المشرع لم يفرق بين السفن العامة .

2.2- حالة وجود علاقة تعاقدية بين منشأتين بحريتين:

نتكلم هنا عن عقدين يندرج ضمن العقود التي تقدم خدمات للسفن، وعند وضع مصطلح عقد بطبيعة الحال تخرج هذه العقود من احكام التصادم، ولكن هل هنالك إمكانية اخضاع عقد الارشاد وعقد القطر لقواعد التصادم ام لا ؟ وهذا ماسيتم التعرض له بالتفصيل كالآتي:

1.2.2- حالة وقوع اصطدام اثناء عقد القطر.

نص المشرع الجزائري على القطر في المواد من 860 الى 872 في الباب السادس من القانون البحري، وعليه عرفه في المادة 860²³ كالآتي: (يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة). وهناك تعريف دقيق له حيث يعتبر عقد القطر من بين العقود التي تتطلب الرضا، كما لا يستلزم توفر شكلا معيناً ليتم انعقاده، على الرغم من توفر نماذج تحتوي على شروط محددة من اجل ان ينعقد وتحديد المسؤولية المترتبة عنه، كما يعد أيضاً من عقود التبادل التي تحمل كلا طرفي العقد التزامات، فبالنسبة للسفينة القاطرة يقع على عاتقها جر السفينة المقطورة، اما بالنسبة للمقطورة يستوجب عليها دفع مبلغ الخدمة،²⁴ ولكن لتحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد نتوقف عند صورتين:

ـ بالنسبة للصورة الأولى: فهو الجانب التقليدي لعملية القطر المتمثل في تقديم مساعدة للسفينة من اجل قيامها بمناوراتها سواء كان ذلك من اجل الدخول للميناء او الخروج منه.

ـ اما بالنسبة للصورة الثانية : هنا نجد عقد القطر البحري في صورة مختلفة عن مساره التقليدي، ويتبلور ذلك في قطر سفينة لمنشآت ثابتة، وهذا يعد عقد نقل ولكن ليس بمفهومه الاعتيادي او المتعارف عليه المتمثل في نقل أشياء من موقع الى اخر بل في صورة أخرى جر شيء من مكان الى مكان اخر، وعليه ما يتم التوصل اليه ان طبيعة هذ العقد تختلف بحسب نوع الشيء المقطور.²⁵

ومن خلال الوقوف على تعريف عقد القطر، وكذلك تحديد طبيعته القانونية يمكننا التطرق الى حالة من الحالات الشائعة اثناء هذه العملية المتمثلة في وقوع اصطدام بين القاطرة والمقطورة، هل يدخل هذا النوع من الاصطدام في مجال احكام التصادم ؟ وهنا بالتحديد نجد المشرع كان واضحاً وصريحاً من خلال استقراءنا لنص المادة 284²⁶ من القانون المذكور سابقاً نستخلص ان المشرع الجزائري يخرج التصادم الحاصل بين السفن المرتبطة بعقد الخدمات، ويبرز ذلك في انسابه تقدير المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن التصادم الى احكام العقد.

وعليه يتضح خضوع العلاقة بين السفينة القاطرة والمقطورة لعقد القطر البحري، وكذلك نجد معظم شركات القطر تضع عقود نموذجية من أبرز شروطها أن مجهز السفينة المقطورة يتحمل كامل المسؤولية عن أي إخلال أو إهمال من ربان وافراد طاقم السفينة القاطرة اثناء وقت عملية القطر، وهذا مايؤدي الى عدم تطبيق وإخضاع العلاقة لأحكام التصادم البحري.²⁷

وتجدر الإشارة في كون الغاية الأساسية من تحديد بداية عملية القطر ونهايتها²⁸ الى تحديد مسؤولية الأطراف الناشئة عن عقد القطر، ولكن نجد أن هناك إمكانية إخضاع التصادم الحاصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة الى نطاق تطبيق احكام التصادم البحري عليها، وعليه اذا تم التصادم اثناء أجال عملية القطر، هنا نكون أمام تطبيق أحكام العقد، أما اذا تم التصادم في أجال أخرى لا تدخل ضمن مدة بداية عملية القطر ونهايتها، هنا نكون أمام سريان أحكام التصادم البحري.²⁹

2.2.2- حالة وقوع اصطدام أثناء عقد الارشاد.

تعرض المشرع للارشاد في الفقرة الثالثة في المواد من 171 الى 188 من القانون السالف ذكره حيث عرفه في المادة 171³⁰ منه على أنه (المساعدة التي تقدم الى الربانة من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ...). وبالرجوع الى نص المادة 172³¹ قضت على أن الارشاد ملزم واجباري لكل السفن، وبالتالي سواء كانت سفن جزائرية أو أجنبية، لكن نجده استثنى بعض السفن حسب نص المادة 178³² نظرا لخصوصيتها، أما حالة إخضاع المسؤولية الواقعة عن الارشاد الى أحكام التصادم البحري ام لا، المشرع كان واضحا وصريحا حسب المادة 284 التي سبق التعرض لها، أن الارشاد باعتباره من عقود الخدمات، وبالتالي لا يخضع لقواعد التصادم بل تسري عليه أحكام عقد الارشاد، ونجد المشرع يقرر مسؤولية مجهز السفينة أو مالكيها بمجرد حدوث التصادم في المادة 283 من القانون السالف ذكره.³³

الخاتمة:

وفي الأخير يستخلص من هذه الدراسة ان حادث التصادم البحري يحتل أهمية كبرى لدى المجتمع الدولي، لكونه يسبب خسائر فادحة تؤثر على العديد من جوانب الحياة وخاصة الجانب الاقتصادي والبيئي، من خلال عرقلة الملاحة التجارية، وكذلك احداث مشاكل بيئية جراء تسرب النفط في البحر جراء التصادمات . ومن خلال هذه الدراسة نجد المشرع الجزائري كرس أحكام التصادم البحري في القسم الأول بعنوان تصادم السفن في البحر ضمن الفصل الرابع تحت عنوان الحوادث البحرية من القانون البحري . ومن النتائج المتحصل عليها نجد:

— أن المشرع الجزائري سار على نهج اتفاقية بروكسل .

— حسب المشرع الجزائري يعد تصادم بحري حتى ولو حصل الاصطدام بين سفينة وجسم ثابت .

— أخذ المشرع الجزائري بالارتطام الحكمي والغير مباشر في حالة قيام سفينة بمناورة او مخالفة قواعد السير .

_نجده لا يخضع السفن العامة المتصادمة لأحكام التصادم البحري، وإنما تترتب عليها المسؤولية المدنية وتتلور في رفع دعوى المطالبة بالتعويض عن جراء الحادث، ويتحمل كل من المجهز والربان وافراد الطاقم المسؤولية الجزائية المترتبة عن الاضرار.

_لا تخضع عقود الخدمات التي من بينها عملية القطر والإرشاد لأحكام التصادم البحري، ويسري عليها احكام العقد الساري فيما بينهم.

ومن خلال هاته النتائج يمكن لنا تقديم الاقتراحات الآتية :

_على المشرع توفير ترسانة قانونية للحد من خطر التصادم البحري .

_توفير كفاءات في مجال الذكاء الاصطناعي الذي أضحى يلعب دور كبير في الوقت الراهن من أجل التحديد الدقيق للحادث، وخاصة في الارتطام الحتمي، حتى تتم مسألة السفينة المسببة للاضرار والخسائر سواء كانت بشرية او مادية.

الهوامش:

¹ المادة 273 ،امر، رقم 76 -80 ،مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 ،يتضمن القانون البحري ،الجريدة الرسمية، العدد 29، بتاريخ الاحد 21 ربيع الثاني عام 1397 الموافق 10 ابريل سنة 1977 ،ص:512.

² بن ددوش سيد أحمد، احكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل 1910 و 1952 ،مجلة الدراسات الحقوقية ،جامعة طاهر مولاي بسعيدة ،المجلد 08 ،العدد 01 ،ماي 2021 ،ص ص 830 -831.

³ محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ،مصر، دون طبعة، سنة 2003 ،ص:35 .

⁴ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للانظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية ،الطبعة الأولى، سنة 2012، ص 302 .

⁵ المادة 13 من القانون السابق، ص 497 .

⁶ نجد أنواع الملاحة البحرية تعرض لها المشرع في المواد من 163 الى 170 حيث تم تقسيمها اما على أساس طول الرحلة او من خلال الغرض منها وبالرجوع الى نص المادة 163 من القانون البحري نصت على تقسيمات الملاحة البحرية بحسب طول الرحلة المقطوعة نجد ثلاثة اقسام تتمثل في الملاحة قرب السواحل على مجال ضيق وملاحة محدودة وملاحة غير محدودة وكذلك بالرجوع للمادة 162 صنفتم من حيث موضوعها الى ثلاثة أنواع حيث نجد ملاحة تجارية وملاحة الصيد وملاحة النزهة ومن حيث الأهمية صنفتم الى ملاحة رئيسية وهي المتعرض اليهم سلفا ونجد أيضا ملاحة المساعد وتتمثل في الارشاد والاسعاف والقطر ونجد أيضا ملاحة تخرج عن نطاق القانون البحري وهنا نجد الملاحة العامة. أنظر: د.روايح فريد، محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة محمد الأمين دباغين، سطيف، السنة الجامعية: 2013/ 2014 ص ص 22. 24 .

⁷ المادة 222، من القانون السابق، ص 509 .

⁸ انظر للمادة 223 من نفس القانون، ص: 509

⁹ أنظر للمادة 273 من نفس القانون، ص: 512 .

¹⁰ أنظر للفقرة الثانية للمادة 274 من نفس القانون، ص: 512 .

¹¹ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعد والإنقاذ البحريين)، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقايد، تلمسان، 2018-2019، ص 26

¹² أنظر إلى الفقرة الثالثة من المادة 274 من القانون السابق، ص: 512 .

¹³ مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، دون طبعة، دون سنة، ص 406 .
¹⁴ بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق، تلمسان، السنة الجامعية: 2008/2009، ص: 55 .

¹⁵ المادة (96)، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقعة في مونتيفو باي، بتاريخ 10 ديسمبر سنة 1982، دخلت حيز النفاذ سنة 1994، تم التصديق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي، 96-53، المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق 22 يناير 1996 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية، العدد 06، الصادرة بتاريخ 04 رمضان عام 1416 هـ .

¹⁶ أنظر المادة 286 من القانون السابق، ص: 513 .

¹⁷ أنظر للمادة 292 من نفس القانون، ص: 514 .

¹⁸ أنظر المادة 298 من نفس القانون، ص: 514 .

¹⁹ المادة 29 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 .

²⁰ محمد عبدالله إبراهيم الهرمودي، عماد الدين عبد الحي، اثر التكنولوجيا في صناعة السفن على شروط التصادم البحري في القانون البحري الاماراتي والاتفاقيات الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، جامعة الشارقة، المجلد 19، العدد 4، سنة 2022، ص 272 .

²¹ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الأردن، الطبعة الأولى، سنة 2009، ص 398

²² روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين، سطيف، السنة الجامعية: 2013/2014، ص: 24 .

²³ المادة 860 من القانون السابق، ص: 549.

²⁴ سماعيل فاطيمة، قطر المنصات النفطية البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، دون سنة، ص: 213 .

²⁵ سماعيل فاطيمة، المنصات النفطية البحرية، نفس المرجع، ص: 215 .

²⁶ أنظر للمادة 284 من نفس القانون، ص: 513 .

²⁷حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية(التصادم والمساعد والإنقاذ البحريين)،المرجع السابق،ص 68 .

²⁸ حيث نجد ان عقد القطر يبدأ عند وصول السفينة القاطرة امام المقطورة وتكون المسافة معقولة وكافية لاجل جرها،وويتم ذلك بواسطة الكابلات التي تقوم بالصاقها القاطرة بالسفينة المقطورة ،وتتم هذه العملية تحت قيادة ربان المقطورة ،اما نهاية هذا العقد يتم بمجرد اخراج السفينة من الميناء مع الإبقاء على مسافة كافية مما تسمح للسفينة المقطورة القيام بالملاحة البحرية بذاتها_أنظر :سماعين فاطيمة،قطر المنصات النفطية البحرية،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،العدد الرابع،دون سنة،ص ص:215_ 216 .

²⁹ اخلاص بن عبيد،محاضرات في مقياس القانون البحري ،موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق،تخصص قانون خاص ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة الحاج لخضر باتنة_1_سنة 2020_2021 ص 34 .

³⁰ المادة 171من القانون السابق،ص:506 .

³¹ أنظر للمادة 172 من نفس القانون،ص:506 .

³² أنظر للمادة 178 من نفس القانون،ص:507 .

³³ نجد المشرع الوطني من خلال التعرض الى المادة 283 يقرر مسؤولية مجهز السفينة او مالکها عند وقوع التصادم وعلى الرغم كون نتيجة الخطأ ترجع للمرشد وكذلك عملية الارشاد اجبارية ويرى ان نص هذه المادة يواكب ما جاء في القانون المدني في جانب المسؤولية عن فعل الغير وبالتحديد مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعه حيث قرر في المادة 136 من القانون المدنيترتب مسؤولية المتبوع عن أي ضرر يحدثه تابعه بفعله الضار متى وقع هذا الفعل اثناء تادية الوظيفة او بسببها او بمناسبةها،وبالنظر للفقرة الثانية نجد ان العلاقة التبعية تتحقق بمجرد عمل التابع لحساب متبوعه دون الاخذ في الحسابان كون المتبوع حرا في اختيار تابعه ام لا ،وعليه يبقى للمجهز الحق في الرجوع على المرشد حتى ولو كان ذلك مشروطا بموجب التشريع الجزائري في حالة ان يكون خطأ التابع جسيماحسب نص المادة 137 .أنظر_بن عصمان جمال ،المسؤولية عن التصادم في حالة الارشاد والقطر،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،جامعة تلمسان،العدد الثاني،سنة 2014 ،ص:12 .