

## النظام القانوني للتصادم البحري – دراسة على ضوء أحكام القانون البحري الجزائري واتفاقية بروكسل لسنة 1910 حول التصادم البحري.



طالبة الدكتوراه / أعراب كميلته .

طالبة الدكتوراه / أكلي لينده .

[kamiliaarab22@gmail.com](mailto:kamiliaarab22@gmail.com)



مقدمة :

يعتبر النقل البحري من أهم وسائل نقل البضائع في المجال الدولي، إذ تتم عن طريقه أغلب المبادلات التجارية الدولية، وعلى هذا الأساس فقد زاد الاهتمام به على الصعيدين الدولي والداخلي من خلال محاولة توحيد القواعد التي تحكمه.

ازدادت أهمية النقل البحري مع تطور حركة الملاحة البحرية، والتي تواجه مخاطر جسيمة من أبرزها التصادم البحري، الذي تختلف الأضرار الناشئة عنه في حجمها ومداهها، كما زادت هذه المخاطر منذ مطلع القرن التاسع عشر ميلادي حيث شهدت صناعة السفن البحرية تطورا هائلا فظهرت البواخر العملاقة والضخمة التي زودت بأحدث التقنيات والمحركات الآلية المتطورة.

فالتصادم خطر بحري كثير الوقوع لاسيما بعد أن زاد عدد السفن التي تجوب البحار وتضاعفت سرعتها واتحدت خطوط الملاحة، وهو لهذا تنجم عنه أضرار جسيمة في الأموال والأشخاص.

لقد عالج موضوع التصادم البحري عدة اتفاقيات دولية منها اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري والتي تم التوقيع عليها في 23 سبتمبر 1910 في بروكسل ببلجيكا<sup>1</sup>.

كما نجد أن المشرع الجزائري نظم التصادم البحري في القسم الأول من الفصل الرابع من القانون البحري الجزائري والمتضمن الحوادث البحرية تحت عنوان تصادم السفن في البحار ابتداء من المادة 273 إلى المادة 298<sup>2</sup>. ولنجيب على الإشكالية الرئيسية المتمثلة في:

<sup>1</sup> - لم تنظم الجزائر إلي اتفاقية بروكسل بعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري، إلا أنها تأثرت إلى حد كبير بأحكامها.

<sup>2</sup> - الأمر رقم 80/76، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، معدل ومتمم بالقانون رقم 05/98، مؤرخ في 25 أكتوبر 1998 يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 47 سنة 1998. والقانون رقم 04/10 المؤرخ في 5 أوت 2010 الجريدة الرسمية عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.

مدى إلمام اتفاقية بروكسل لسنة 1910 والمشرع الجزائري بجميع أحكام التصادم البحري ومدى فعاليتها في مواجهة الأخطار الناجمة عنه؟.

انطلاقاً من هذا و تسهيلاً لدراسة الموضوع ارتأينا تقسيمه إلى مبحثين، خصصنا المبحث الأول للإطار العام للتصادم البحري، أما المبحث الثاني فتتم فيه دراسة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري وكل هذا في ظل التقنين البحري الجزائري و اتفاقية بروكسل لعام 1910.

#### المبحث الأول: الإطار العام للتصادم البحري .

يعتبر التصادم البحري من أهم الأخطار التي تهدد الرحلة البحرية، ولمعالجة الإطار العام الخاص به في كل من التشريع البحري الجزائري واتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري يجب الوقوف على مفهوم التصادم البحري (المطلب الأول)، وتحديد الخطأ في التصادم البحري (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري

لتحديد المفهوم القانوني للتصادم البحري نتناول فيه المسائل التالية، تعريف التصادم البحري (الفرع الأول)، وتحديد شروطه (الفرع الثاني) وكل هذا في إطار اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري وكذلك في التقنين البحري الجزائري.

#### الفرع الأول: تعريف التصادم البحري

نحدد تعريف التصادم في كل من اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري (أولاً)، وكذلك التعريف الوارد في التقنين البحري الجزائري (ثانياً).

#### أولاً- تعريف التصادم البحري في اتفاقية بروكسل لعام 1910:

عرفت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري بأنه: «التصادم الذي يحصل بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية بحرية داخلية بغض النظر عن مكان التصادم»، وعلى ذلك فإن الاتفاقية اعتبرت وجود سفينة واحدة في التصادم كافي لاعتباره تصادم بحري، فالتصادم البحري يعتبر قائم طالما وجدت سفينة واحدة على الأقل بغض النظر عن مكان حصول الواقعة وهذا ما أخذ به القانون البحري الفرنسي رقم 545 لسنة 1967 م وأخذت به أغلب التشريعات العربية، والتي يبدو أنها في الطريق لتوحيد الحكم في هذه المسألة، علاوة على أن بعض القوانين البحرية مثل القانون البحري المصري والإماراتي قد وسع أكثر من نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري عندما اعتبر العائمت المقيدة بمرسى ثابت بحكم السفينة البحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> -علاء عمر محمد، «الدعوى المدنية في التصادم البحري (دراسة استعراضية تحليلية مقارنة)»، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية،

المجلد 17، العدد الأول، كلية الحقوق، جامعة البصرة، عن الموقع: [www.uobabylon.edu.iq](http://www.uobabylon.edu.iq)

هناك حالات رغم توافرها على شروط التصادم البحري إلا أنها لا تخضع لأحكامه، فلا تطبق أحكام الاتفاقية على الارتطام الذي يحصل بين السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة لخدمة عامة وذلك طبقا للمادة 11 من الاتفاقية، إذ يخضع التصادم بين هذه السفن أو بينها وبين غيرها من السفن المملوكة للأفراد للمبادئ العامة في تنازع القوانين<sup>1</sup>.

#### ثانيا- تعريف التصادم البحري في التقنين البحري الجزائري:

لقد تبني التقنين البحري الجزائري تعريف التصادم البحري وفقا لما حددته اتفاقية بروكسل لعام 1910 وذلك من خلال المادة 273 منه التي تنص على ما يلي: « يعد تصادم السفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم »<sup>2</sup>. فيعد تصادم بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم وتسوي التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق السفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقا لأحكام المادة 275 وفيما عدا العائمت المقيمة بمرسى ثابت، وتعتبر كل عائمة في حكم المادة 274 سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال<sup>3</sup>.

هناك حالات ورغم توافرها على شروط التصادم البحري إلا أن أحكامه لا تطبق وهي حالة السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ خلال التمارين العسكرية أو الخدمات في المياه البحرية والمصرح بأنها خطرة للملاحة<sup>4</sup>.  
الفرع الثاني: شروط التصادم البحري.

لاعتبار الحادث تصادم بحريا لا بد من توفر ثلاثة شروط، أن يحصل بين منشأتين عائمتين (أولا)، أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية (ثانيا)، وأن يحصل ارتطام مادي بين المنشأتين (ثالثا).

#### أولا- ارتطام بين منشأتين عائمتين :

يشترط في التصادم البحري أن يحصل بين منشأتين عائمتين، فإذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أو أمواج أو صخور، فلا يعد الحادث تصادما بحريا بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية، وكذلك الحكم فيها لو ارتطمت برافعة أو حطام أو طائرة بحرية<sup>5</sup>.

#### ثانيا- صفة المنشأتين :

لا يكفي لاعتبار الحادث تصادما أن يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر، بل يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية سواء في ذلك أكانت صادمة أو مصدومة، وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية،

<sup>1</sup> - تنص المادة 11 من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري لسنة 1910 على ما يلي: «لا تنطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة لخدمة عامة».

<sup>2</sup> - المادة 273 من التقنين البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، سنة 2014، ص 71.

<sup>4</sup> - ت نص المادة 286 تقنين بحري جزائري على ما يلي: «لا تعد السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ مسؤولة تجاه السفن الأخرى عن الأضرار التي تحدث إثر وقوع تصادم، خلال الخدمات أو التمارين العسكرية في مدى المياه البحرية المصرح بأنها خطيرة للملاحة ولا يعفى هذا المقتضى قواد هذه السفن من إلزامية تقديم المساعدة للسفن المصدومة».

<sup>5</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية، سنة 2006، ص 329.

وكثيرا ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة كميناء لندن وبوردو و أنفيس وهامبورغ<sup>1</sup>.

### ثالثا\_ ارتطام مادي بين منشأتين :

لابد من وجود ارتطام مادي أدى إلى حصول الضرر والارتطام المادي ليس بمعناه الضيق بل بمعناه الواسع، أي سواء كان الارتطام حصل بصورة مباشرة بين المنشأتين (التحام فعلي) أو بصورة غير مباشرة كأن يسبب تلاطم الأمواج الذي تحدثه سفينة على سفينة أخرى مارة بالقرب منها<sup>2</sup>، إلا أن الفقرة الثانية من المادة 274 من التقنين البحري الجزائري قضت بتطبيق أحكام التصادم ولو لم يقع ارتطام مادي على تعويض الأضرار اللاحقة التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين على هذه السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام الوطنية أو الدولية السارية المفعول في الجزائر بشأن تنظيم السير في البحار، واستمد المشرع الجزائري هذا الحكم من المادة 13 اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري<sup>3</sup>، ومعنى ذلك أنه لا يشترط لاعتبار الحادث تصادما وقوع ارتطام مادي بين السفن بل يكفي أن ينشأ الحادث عن قيام إحدى السفن المتصادمة بحركة، مناورة خاطئة أو إهمال القيام بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر<sup>4</sup>، مثال ذلك أن تسير سفينة على مقربة من سفينة أخرى دون مراعاة السرعة أو المسافة التي تقضي بها قواعد السير في البحر فتتحرك الأمواج من حولها وتحدث ضررا، أو تسير سفينة في الضباب بدون إطلاق الصفارات أو الأجراس المعتاد ثم تقاها سفينة أخرى بوجودها على مقربة منها فتقوم بحركة مفاجئة لاجتناب الارتطام بها ويحدث الضرر بسبب هذه الحركة<sup>5</sup>.

### المطلب الثاني: الخطأ في التصادم البحري.

لقد استعملت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بالتصادم البحري تعبير "خطأ السفينة"، أما المشرع الجزائري أخذ في التقنين البحري الجزائري بمصطلح "خطأ إحدى السفن" فتؤكد كافة التحقيقات في التصادم البحري أن للعامل البشري الدور الأكبر في وقوع هذه الحوادث (الفرع الأول)، إلا أن للخطأ في التصادم البحري عدة صور (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الأشخاص المسؤولة عن خطأ في التصادم البحري .

يقع الخطأ في التصادم البحري من الأشخاص المسؤولين والقائمين على تحريكها أو صيانتها، فيمكن أن يكون مرتكب الخطأ مجهز السفينة كما لو سمح لسفينته بالإبحار وهي غير صالحة لذلك، أو إلى خطأ الريان أو المرشد البحري.

<sup>1</sup> - محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، المرجع نفسه، ص 72.

<sup>2</sup> - علاء عمر محمد، الدعوى المدنية في التصادم البحري، المرجع السابق، ص 03.

<sup>3</sup> - تنص المادة 13 من اتفاقية بروكسل على أنه: «تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة أخرى للأشياء أو الأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أو عدم إتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم».

<sup>4</sup> - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010، ص 74.

<sup>5</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في حدوثه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2003، ص 35.

## أولاً\_ خطأ المجهز :

يعد المجهز مسؤولاً عن إجراء الصيانة اللازمة للسفينة وجعلها صالحة للملاحة وتزويدها بكافة الأجهزة الملاحية التي تتطلبها القوانين واللوائح، وأي إهمال منه في القيام بهذه الواجبات تجعله مسؤولاً إذا نتج عن هذا الإهمال تصادم، فلا يمكنه التمسك بتحديد المسؤولية، فقد يكون الضرر ناشئاً عن خطأ المجهز الشخصي كأن يستخدم في الملاحة سفينة غير صالحة لذلك لنقص في التجهيز أو المعدات، أو بسبب العيوب الخفية التي يجهلها المالك والتي تؤدي إلى التصادم<sup>1</sup>.

## ثانياً\_ خطأ الريان والمرشد :

يقع على عاتق الريان مهمة قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية المقررة ويسأل الريان عن خطئه الشخصي فقط عقدياً كان أو تقصيرياً، فالعقد يربطه بالمالك أو المجهز وكذا التزاماته التي تنشأ عن وكالته عن المجهز لأن الريان يعتبر النائب القانوني للمجهز. كما يسأل الريان عن أخطائه الشخصية قبل الغير ولا يسأل عن أخطاء البحارة لأنهم يعتبرون تابعين للمجهز لا للريان، ولا يسأل أيضاً عن أعمال المسافرين وكل من يدعي خطأ الريان له أن يثبت بكافة الطرق. ولهذا الأخير أن ينفي مسؤوليته بأن يثبت أن الحادث يرجع إلى القوة القاهرة أو فعل الغير أو فعل المضرور نفسه.

كما تتطلب القواعد العملية و مبادئ و أصول الفن البحري السليم والتي أساسها العادات والأعراف البحرية القديمة من الريان القيام بالعديد من الواجبات و الالتزامات، فعليه التأكد من وجود المطبوعات البحرية المختلفة الخاصة بالرحلة والتحضير الجيد لها<sup>2</sup>.

أما المرشد هو شخص ذو خبرة كبيرة بشؤون الملاحة الآمنة عند الدخول إلى الميناء أو الخروج منه وخلال الأتهار والقنوات الملاحية المختلفة وهو على علم ودراية بالميناء وعوائقه ومسالكه.

يلتزم المرشد بأن يكرس خبرته لخدمة السفينة التي يقوم بإرشادها مع تزويد الريان بالمعلومات والإرشادات عن مسالك الميناء وخطوط السير الواجب إتباعها عند دخول السفينة أو خروجها من منطقة الإرشاد وعليه أن يؤدي عمله بعناية وإتقان فالسفينة تبحر تحت قيادة الريان و نصائح المرشد، ووجود هذا الأخير يحجب المسؤولية عن الريان، كما يكون سببه في التصادم البحري والتي تتمثل مهمته في إرشاد السفينة وتوجيهها وأن هناك حالات يكون فيها الإرشاد إجبارياً وهو ما نصت عليه المادة 283 من التقنين البحري الجزائري<sup>3</sup> وهو نفس الحكم الذي أخذته المادة 5 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري التي تنص على ما يلي: « تبقى المسؤولية المقررة في المواد السابقة في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً».

<sup>1</sup> - تنص المادة 577 من ت.ب.ج على أنه : « يكون المجهز مسؤولاً عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو وفقاً لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا الأمر».

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 131.

<sup>3</sup> - تنص المادة 283 تقنين بحري جزائري على ما يلي: « تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ مرشد حتى لو كان هذا الخطأ إجبارياً».

## الفرع الثاني: صور الخطأ في التصادم البحري .

أبرمت عدة اتفاقيات حول التصادم في البحر وأخرها اتفاقية لندن لعام 1972 وتعرف بـ COLROG<sup>1</sup>، ومن أهم قواعدها نجد قاعدة السرعة والسير، وقاعدة الإشارات الصوتية والضوئية، وقاعدة الأتوار والأشكال.  
أولاً\_ قاعدة السرعة و السير :

تتعلق القاعدة السادسة (6) من قواعد منع التصادم باستخدام السفن للسرعات الأمنية فقد نصت هذه القاعدة على ما يلي: « يجب على كل سفينة في جميع الأوقات السير بسرعة آمنة حتى يمكنها اتخاذ الإجراء المناسب والفعال لتفادي التصادم وحتى يمكن إيقافها خلال مسافة تتلاءم مع الظروف والأحوال السائدة، والتي تحقق التصرف الفعال للسفينة لتفادي خطر التصادم»، كما حددت القاعدة العوامل التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند تحديد السرعة الآمنة، ومن بينها مراعاة الرؤية وكثافة حركة مرور السفن وقدرة السفينة على المناورة والدوران، ومدى كفاءة وحدود جهاز الرادار، فما حصل في حادثة التصادم بين كل من سفينة C.APPOLLO ضد SANSHIN VICTORY يوم 21 يوليو 1978 فلقد أثبتت التحقيقات أن كل من السفينتين أخفقتا في إتباع قواعد التصادم<sup>2</sup>.

أما قاعدة السير فنصت عليه القاعدة الرابعة عشر (14) من قواعد السير على أنه: « عندما تلتقي سفينتان آليتان على خط سير متقابل أو قريب من التقابل لدرجة تعرضهما لخطر التصادم فإنه يجب على كل منهما تغيير خط سيرها إلي اليمين حتى تمر كل منهما على الجانب الأيسر للأخرى»، وأضافت القاعدة الخامسة عشر (15) على أنه: «عندما يتقاطع خط سير سفينتين آليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم، يجب على السفينة التي تكون الأخرى على جانبها الأيمن أن تخلي الطريق وعليها إذا سمحت ظروف الحالة أن تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى (تمر خلف السفينة الأخرى)»<sup>3</sup>.  
ثانياً\_ قاعدة الإشارات الصوتية والضوئية:

وردت القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والضوئية من القاعدة 32 إلى 37 من قواعد منع التصادمات حيث بينت هذه القواعد لماذا يتم إصدار هذه الإشارات ومتى يتم إصدارها، فبالنسبة للإشارات الصوتية تذكر منها الحالات المذكورة في القاعدة 33 وتتمثل في ثلاثة حالات:

- السفن التي يبلغ طولها متر فأكثر وهذه يجب أن تكون مزودة بصفارة وجرس دون الطبلية.
- السفينة التي يكون طولها أكثر من 12 متر وأقل من 100متر، وهذه تلتزم بوضع صفارة وجرس دون الطبلية القاعدة 33 فقرة "أ".
- السفن التي يقل طولها عن 12 مترا، وهذه وإن كانت ملزمة بحمل إشارات صوتية فإنها بالمقابل لا تلتزم بحمل صفارات وجرس وإنما يكفي أن تكون مزودة بوسائل أخرى تحدث إشارات صوتية فعالة.

<sup>1</sup> - ظهور قواعد دولية لمنع التصادم في البحار و التي أقرها المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار و الذي انعقد بلندن في 20 أكتوبر 1972، والتي وافقت عليه الجزائر تهدف هذه الاتفاقية أساسا إلى محاولة تجنب التصادم بين السفن وذلك عن طريق تنظيمها لعدة قواعد، وتتكون من 38 قاعدة.

<sup>2</sup> - عز الدين فراح، «التصادم البحري»، مجلة المفكر، عدد 12، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر- بسكرة، ص 171-172.

<sup>3</sup> - قواعد منع التصادم في البحار في الموقع: <http://www.q8ship.com/q8ship/articles.php>

إلا أنه يلاحظ في حالات قررتها القواعد الدولية أن تلحق بالإشارات الصوتية إشارات ضوئية لكن يبقى الأمر جوازيًا، إذ الأصل هو الإشارات الصوتية ولا يمكن أن تحل محلها إشارات ضوئية<sup>1</sup>.

### ثالثًا\_ قاعدة الأنوار والأشكال :

هناك 12 قاعدة (من 20 إلى 31) من بين 38 قاعدة عن التصادم مخصصة لهذا الجزء، ويعد خطأ مخالفة هذه القواعد كعدم الإضاءة كلية أو الإضاءة غير الكافية أو الإضاءة الخاطئة التي قد تضلل السفن الأخرى عن أبعاد السفينة أو وضعها في الطريق أو حركتها و تطبق هذه القواعد في جميع حالات الطقس، كما حرص المشرع على أن ترفع السفن المتحركة الأنوار والأشكال المختلفة للقيام بالمناورة المطلوبة، ويتشدد القضاء في محاسبة السفن المخطئة<sup>2</sup>.

**المبحث الثاني: المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري .**

تتعدد الأسباب التي تؤدي إلى التصادم البحري، فبعد وقوع مثل هذا الحادث الخطير في البحر يجب معرفة المتسبب في الحادث كذا المسؤولية المترتبة عن ذلك (المطلب الأول)، وذلك من أجل طلب التعويض ويكون هذا عن طريق فض النزاعات الناجمة عن حادث التصادم البحري (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: صور المسؤولية في التصادم البحري .

تتعدد صور المسؤولية في التصادم البحري، إذ بعد وقوع التصادم في البحار يجب معرفة من يتحمل المسؤولية عن ذلك التصادم، لذلك سنتطرق إلى التصادم البحري بسبب خطأ أحد المنشأتين (الفرع الأول)، ثم إلى المسؤولية عن التصادم البحري بسبب الخطأ المشترك (الفرع الثاني)، وأخيرا التصادم القهري والتصادم المشكوك في أسبابه (الفرع الثالث).

**الفرع الأول: المسؤولية عن التصادم البحري بسبب خطأ أحد المنشأتين .**

نصت على هذا النوع من التصادم البحري المادة 277 تقنين بحري جزائري كما يلي: « إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ»، وهو أيضا ما تضمنته المادة 03 من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري<sup>3</sup>.

تعد السفينة في هذه الحالة مرتكبة لخطأ إذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيز وعدة السفينة وفي القيادة والملاحة وفي تنفيذ المناورات وكذلك عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار أو تدابير السلامة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم.

يرجع الخطأ في حالة التصادم الناتج عن خطأ إحدى السفن إما لريان السفينة كأن يخالف القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر كعدم إخلاء الطريق لسفينة لها الأولوية للمرور أو عدم إضاءة الأنوار للملاحة ليلا، أو عدم القيام بالمراقبة الجيدة أو أن يصدر الخطأ من المجهز نفسه كأن يسمح بسفر سفينة غير صالحة للملاحة أو غير مؤهلة حسب

<sup>1</sup> - جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009، ص ص 75-76.

<sup>2</sup> - أحمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ)، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1997، ص 66.

<sup>3</sup> - تنص المادة 03 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري على ما يلي: « إذا حصل التصادم بسبب إحدى السفينتين تلتزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الخسائر».

مستويات السلامة المطلوبة، فعلى المدعي في هذه الحالة أن يقيم الدليل في دعوى التصادم على خطأ الريان أو المجهر بكافة طرق الإثبات حيث يمكن له الاستعانة بالتقارير البحرية وأهل الخبرة في المجال البحري<sup>1</sup>.

#### الفرع الثاني: المسؤولية عن التصادم البحري بسبب الخطأ المشترك .

يقصد بالتصادم البحري بسبب الخطأ المشترك للمنشأتين ذلك التصادم الذي يحدث نتيجة خطأ صادر من ريان أو أحد أفراد طاقم السفينتين التي وقع لهما الحادث، فإذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة جسامه الخطأ الذي صدر من جانبها، ولكن إذا لم يكن بالإمكان معرفة جسامه أو تحديد نسبة خطأ كل منها، أو إذا كانت الأخطاء المشتركة متعادلة فتتوزع تبعة المسؤولية بالتساوي على السفينتين موضوع الحادث ولا تضامن بين السفن المتصادمة تجاه الغير إذا تعلق الأمر بأضرار مادية تصيب السفن أو بضائع الشاحنين وأمتعة الركاب أو البحارة، بل يلزم من تضرر من هؤلاء بتقسيم مطالبه السفن تبعا لجسامه خطأ كل واحد منها، أما بالنسبة للأضرار الناشئة عن الوفاة أو الجروح فتلتزم السفن المتصادمة بالتعويض على وجه التضامن ويحق للسفينة التي دفعت حصة تفوق الحصة التي ترتبت عليها مطالبه السفينة الأخرى<sup>2</sup>، وهو ما نصت عليه كل من المواد 278، 279 و 280 تقنين بحري جزائري<sup>3</sup>، وكذا المادة 04 الفقرة أ من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عز الدين فراخ، المرجع السابق، ص 174.

<sup>2</sup> - عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، التأمين البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1999، ص 201.

<sup>3</sup> - تنص المادة 278 تقنين بحري جزائري على ما يلي: «إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منهما.

غير أنه إذا لم يكن تحديد النسبة نظرا للظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية». كما تنص المادة 279 من نفس التقنين على ما يلي: «في الحالة المشار إليها في المادة السابقة، أن الأضرار المسببة للسفن أو لشحنها أو لأمتعة أو لأموال الطاقم أو للمسافرين أو للأشخاص الموجودين على متن السفينة تحملها السفن التي ارتكبت الخطأ بالنسبة المذكورة في المادة السابقة وبدون تضامن تجاه الغير.

وتكون السفن التي ارتكبت خطأ مشتركا متضامنة تجاه الغير عن الأضرار المسببة بالوفاة أو الجروح». وأخيرا تنص المادة 280 من نفس التقنين على ما يلي: «تستطيع السفينة التي دفعت في إطار مسؤوليتها التضامنية تعويضا يفوق الحصة التي كانت تتحملها نهائيا، الرجوع بالنسبة للفائض على السفن الأخرى تضامنيا، وذلك طبقا لأحكام المادة السابقة»

<sup>4</sup> - تنص المادة 04 الفقرة أ من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري على ما يلي: «إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها، على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن تلك الأخطاء متعادلة تقسم المسؤولية بالتساوي والخسائر التي تصيب السفن أو شحناتها أو أمتعة أو ممتلكات طاقمها أو ركابها أو غيرهم من الأشخاص الذين يكونون على ظهرها تحمله السفن المخطئة بنفس النسبة بدون تضامن بالنسبة للغير، وتلتزم السفن المخطئة بالتضامن بالنسبة للغير عن الخسائر الناشئة عن الموت أو الجروح على أن يكون لمن دفع حصة أكبر من التي كان عليه أن يتحملها في النهاية طبقا للفقرة الأولى من هذه المادة المطالبة بالفرق، ويترك للتشريعات الوطنية أن تقرر فيما يخص بحق المطالبة بالفرق ومدى وأثر الاشتراطات التعاقدية أو القانونية التي تحدد مسؤولية ملاك السفن إزاء الأشخاص الذين يجدون على ظهر السفينة».



### الفرع الثالث: التصادم القهري والتصادم المشكوك في أسبابه .

يقصد بالتصادم القهري التصادم المتعذر تجنبه<sup>1</sup>، وغير المتوقع ولا دخل لإرادة كل من ربان السفن في وقوعه<sup>2</sup>، ومثال ذلك وجود ضباب كثيف تستحيل معه الرؤية أو عاصفة عاتية أو أمر السلطة العامة بالملاحة مع إطفاء الأنوار أثناء الحرب فيقع التصادم بين السفينتين من غير أن ينسب خطأ لإحدهما، فإذا كان التصادم قهريا فإن الضرر الذي ينشأ عنه يتحملة من أصابه.

أما التصادم المشكوك فيه فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعا إلى قوة قاهرة أو إلى خطأ أحد الربابنة أو إلى خطأ مشترك بينهما<sup>3</sup>.

و قد ألحق التفنين البحري الجزائري التصادم المشكوك فيه بالتصادم القهري إذ ينص في المادة 281 منه على ما يلي: «إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداهما راسية عند وقوع التصادم»، وهو نفس الحكم نصت عليه المادة 02 الفقرة 1 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري<sup>4</sup>.

### المطلب الثاني: فض النزاعات الناجمة عن التصادم البحري .

بعد وقوع حادث التصادم البحري وتم التعرف على المسؤول عن التصادم البحري يجب فض النزاع الناجم عن ذلك التصادم والحصول على التعويض وذلك إما باللجوء إلى رفع دعوى قضائية في التصادم البحري (الفرع الأول)، أو اللجوء إلى التحكيم في التصادم البحري (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الدعوى القضائية في التصادم البحري .

بعد وقوع التصادم البحري يجب اللجوء إلى القضاء من أجل طلب التعويضات عن الخسائر الناتجة عن ذلك الحادث، لذلك يجب معرفة الاختصاص القضائي في الدعوى المدنية للتصادم البحري (أولا)، والاختصاص الجنائي في دعوى التصادم البحري (ثانيا)، وأخيرا تقادم دعوى التصادم البحري (ثالثا).

### أولا\_ الاختصاص القضائي في الدعوى المدنية للتصادم البحري.

أغلقت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري مسألة الاختصاص القضائي للدعوى المدنية في مجال التصادم البحري، إلا أنه تم معالجة الأمر بمقتضى اتفاقية بروكسل المبرمة في 1952/05/10 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم<sup>5</sup> التي أشارت في المادة 01 منها إلى أنه وفقا لأحكام هذه الاتفاقية تنظر الدعوى أمام المحاكم الآتية:

<sup>1</sup> - مدحت خلوصي ربان، السفينة والقانون البحري، الشهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، سنة 1993، ص 171.

<sup>2</sup> - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 198.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، سنة 1993، ص 321.

<sup>4</sup> - تنص المادة 02 الفقرة 1 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري على ما يلي: «إذا حصل التصادم عرضا أو كان ناشئا عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسارة على عاتق من أصابه».

<sup>5</sup> - يجب التنبيه أن الجزائر قد صادقت على هذه الاتفاقية بموجب مرسوم رقم 172-64 ل 8 جويلية 1964 بشأن الاشتراك في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام الواقعة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952.

- محكمة محل إقامة المدعى عليه أو المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله.

- محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأدونا به أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعي كفالة أو أي ضمان آخر.

- اختصاص محكمة وقوع التصادم إذا وقع هذا الأخير في الموانئ أو المرافئ أو المياه الداخلية<sup>1</sup>.

حددت المادة 01 من اتفاقية الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري عددا من المحاكم يحق للمدعي فيها أن يختار أيا منها من أجل عرض نزاعه أمامها، ولو تأملنا مختلف هذه المحاكم لوجدنا أن واضعي هذه الاتفاقية قد احترموا بعض المعايير كانت هي السبيل لتحديد الاختصاص المحلي، كما استعانوا بقواعد التنفيذ أيضا، وأخيرا كان لمكان وقوع الحادث معيارا ثالثا تم تحديده<sup>2</sup>، وهو ما نصت عليه المواد 290 و 293 تقنين بحري جزائري<sup>3</sup>.

### ثانياً\_ الاختصاص الجنائي في دعوى التصادم البحري .

تتعلق اتفاقية بروكسل 1952 بشأن الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري أساسا بالتصادمات التي تقع في أعالي البحار بين السفن البحرية وتستبعد تلك التي تحدث في الموانئ والمراسي والمياه الداخلية.

تنص المادة 01 من اتفاقية بروكسل 1952 بشأن الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري على ما يلي: «لا يجوز اتخاذ أي إجراء في ذلك إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي ترفع السفينة علمها وقت التصادم أو الحادث البحري»، أي أنه في حالة وقوع حادث ملاحى آخر في أعالي البحار فإنه لا تجوز محاكمة الريان والضباط عما نسب إليهم إلا في محاكم البلد الذي تحمل السفينة علمها.

تضيف المادة 2 من نفس الاتفاقية ما يلي: «لا يجوز في الحالة المنصوص عليها في المادة السابقة لغير السلطات التي تحمل السفينة علمها أن تأمر بحجز السفينة أو تمنعها من السفر و لو كان الأمر متعلق بإجراء التحقيق»، كما تنص المادة 3 من نفس الاتفاقية على ما يلي: «لا تخل أحكام المعاهدة بحق أية دولة في حالة التصادم أو حادث ملاحى في أن تتخذ سلطاتها الخاصة كافة الإجراءات المتعلقة بشهادات الأهلية أو التراخيص التي أصدرتها أو محاكمة مواطنيها بسبب

<sup>1</sup> - علاء عمر محمد، المرجع السابق، ص 8.

<sup>2</sup> - جمال واعلي، المرجع السابق، ص 269.

<sup>3</sup> - تنص المادة 290 تقنين بحري جزائري على ما يلي: «يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية المذكورة أعلاه:

أ- المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات استغلاله.

ب- المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه وذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز، أو المكان الذي كان يمكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمان آخر،

ج- المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ والفرس وكذلك في المياه الداخلية».

كما تنص المادة 293 من نفس التقنين على ما يلي: «في حالة وقوع تصادم تورطت فيه عدة سفن، تختص المحكمة التي رفع إليها النزاع تطبيقاً لأحكام المادة 290 أعلاه، بالحكم في جميع الدعاوى المرفوعة عن الحادث نفسه».

الجرائم التي تقع منهم أو يرتكبوها أثناء وجودهم على سفن تحمل علم دولة أخرى»<sup>1</sup>، وهي نفس الأحكام نصت عليها المواد 294، 295 و 296 من التقنين البحري الجزائري<sup>2</sup>.

### ثالثا: تقادم دعوى التصادم البحري

نصت المادة 289 تقنين بحري جزائري على أنه: «تتقادم دعاوى التعويض عن الأضرار بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث.

إن الأجل المحدد لرفع دعوى الرجوع المنصوص عليها في المادة 280 أعلاه هو سنة واحدة .

و لا يسري هذا التقادم إلا من يوم الدفع.

إن مدة التقادم المذكورة آنفا لا تسري عند عدم التمكن من حجز سفينة المدعى عليها في المياه الخاضعة للقضاء

الجزائري .»

تتقضي في منظور المادة السالفة الذكر دعوى التصادم البحري بمضي سنتين من وقوع حادث التصادم على أن دعوى الرجوع التي ترفعه إحدى السفينتين على الأخرى في حالة المسؤولية التضامنية إذا نشأ عن التصادم وفاة أو جرح فتتقادم بمضي سنة واحدة من تاريخ الوفاة<sup>3</sup>، وهو نفس الحكم جاءت به المادة 7 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري<sup>4</sup>.

### الفرع الثاني: التحكيم في النزاع الناشئ عن التصادم البحري .

تنص المادة 291 تقنين بحري جزائري على ما يلي: «إن أحكام المادة 290 أعلاه لا تمس حق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع دعوى بسبب تصادم السفن في البحار أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم.»

نجد أن التقنين البحري الجزائري قد أجاز للخصوم عرض النزاع بعد وقوع التصادم البحري على التحكيم.

يعرف التحكيم بصفة عامة على أنه تسوية النزاعات بالطرق الودية عن طريق الاحتكام إلى جهة مختصة وقع عليها

الإجماع والاتفاق بين المتنازعين من أجل إيجاد حل ودي للنزاع القائم بينهما<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - مدحت ريان خلوصي، المرجع السابق، ص ص 275، 276.

<sup>2</sup> - انظر المواد 294، 295 و 296 تقنين بحري جزائري .

<sup>3</sup> - عز الدين فراح، المرجع السابق، ص 178.

<sup>4</sup> - تنص المادة 7 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري على ما يلي: «تسقط دعوى المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث والمدة المحددة لرفع دعوى المطالبة بالفرق المقررة في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة هي سنة واحدة ولا تسري هذه المدة إلا من يوم الدفع.

و أسباب إيقاف أو انقطاع هذه المدة المحددة لسقوط الدعوى يقرها قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى. وتحفظ الجهات العليا المتعاقدة لنفسها الحق في أن تدخل في تشريعاتها كسبب لانقطاع المدة المحددة آنفا كون السفينة المدعى عليها لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية التي يوجد فيها محل إقامة الطالب أو مركزه الرئيسي.»

<sup>5</sup> - نادية والي، «الآليات القانونية المكرسة لاتفاق التحكيم التجاري الدولي في الجزائر»، مجلة المعارف، عدد9، البويرة، 2010،

تتعدد الأسباب المؤدية للجوء إلى التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناجمة عن التصادم البحري نذكر من بينها:

- تجنب إعلان النزاع على العامة.
  - تجنب الطعن في الحكم ونفقات الطعن.
  - توفير النفقات الخاصة بالتقاضي.
  - المحكم شخص متخصص لديه معلومات خاصة وفنية، كما أن إجراءات التحكيم يسيرة وسهلة وغير معقدة<sup>1</sup>.
- تعتبر غرفة اللويدز للتحكيم البحري من أهم وأعرق مؤسسات التحكيم البحري التي لها باع طويل في تحكيم القضايا الخاصة بالحوادث البحرية<sup>2</sup> منها التصادم البحري.
- بعد وقوع التصادم البحري يمكن للأطراف الاتفاق على توقيع اتفاق اللويدز للتحكيم، ويوقع الاتفاق بواسطة أطراف التصادم وهما مالكي السفينتين أو وكلاهما بتوكيل خاص للقيام بهذا العمل.
- بعد توقيع اتفاق اللويدز للتحكيم يرفع الاتفاق إلى لجنة اللويدز بلندن ويعين كل طرف وكيل له في لندن لتمثيل مصالحهم فيما يتعلق بالتحكيم ويعلن كل طرف في أقرب وقت ممكن إعلام الطرف الآخر المتنازع ويجب على كل طرف في أقرب وقت ممكن إعلام الطرف الآخر بقيمة الضمان المالي الذي يطلب إيداعه وذلك لأن لجنة اللويدز لن تعين محكم حتى تظمن إلى أن كل طرف أودع الضمان، وطبقا لبند العقد بمجرد إيداع الضمان يرفع الحجز على السفينة ويوقف السير في الدعاوى المرفوعة أمام القضاء، ويجب أن يكون الضمان متاح لدفعه إلى المحكمة إذا رغب الطرف الذي قدم الضمان المالي في تحديد مسؤوليته، ويبدأ المحكم في إجراء التحكيم بطلب البيانات الخاصة بالحادثة من كلا السفينتين فيقدم كل ريان تقريرا مفصلا عن الحادث وهنا تظهر أهمية التدوينات في دفاتر الحوادث ودفاتر أحوال الماكينات، ويقوم خبراء المعاينة بمعاينة السفن وإيداع تقاريرهم<sup>3</sup>.

#### الخاتمة :

تعتبر الملاحة البحرية من أهم ضروب النشاط التجاري على المستوى الدولي أو الداخلي للدول فهي تربط بين جميع القارات فتسهل انتقال الأشخاص وتداول السلع، إذ تعتبر السفينة الأداة المثلى في نقل البضائع خاصة في مجال النقل الدولي.

تتعرض الرحلة البحرية إلى أخطار كثيرة منها الحوادث البحرية كالتصادم البحري مما يسبب خسائر للسفينة أو البضائع أو الأشخاص الموجودين على متن السفن المتصادمة.

كل هذا دفع المجتمع الدولي إلى إبرام اتفاقية بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري التي نظمت الجانب القانوني للتصادم البحري من تعريفه وكذا شروطه والمسؤولية المترتبة عنه، وهذا ما فعله المشرع الجزائري في التقنين البحري الجزائري، ونجد أنه رغم عدم انضمام الجزائر إلى هذه الاتفاقية إلا أنه جاءت أحكام

<sup>1</sup> - مدحت خلوصي ريان، المرجع السابق، ص 179.

<sup>2</sup> - عبد الكريم خليل أفرح، «التحكيم فيس المنازعات البحرية»، مجلة الرافدين للحقوق، عدد 50، مجلد 14، العراق، السنة 16، ص 154.

<sup>3</sup> - مدحت خلوصي ريان، المرجع السابق، ص 179، 180.

التصادم البحري في التقنين البحري الجزائري متشابهة مع أحكام اتفاقية بروكسل 1910، مثال ذلك في تعريف التصادم البحري وصور المسؤولية.

لكن رغم كل المحاولات القانونية للحد من حوادث التصادم البحري إلا أنها مازالت تقع بكثرة مما يطرح مشكلة تنازع القوانين خاصة عندما تكون الدول الأطراف في التصادم البحري غير منظمة إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1910، لذلك نعطي بعض اقتراحاتنا في هذا الموضوع المتمثلة في:

- وجوب وضع اتفاقية دولية حديثة في مجال التصادم البحري تجمع بين الأحكام العامة للتصادم البحري والمسؤولية المترتبة عن ذلك بما في ذلك الاختصاص القضائي.

- وجوب مراجعة التقنين البحري الجزائري في مجال التصادم البحري وتطوير القواعد القانونية المتعلقة به كونه أخطر الحوادث البحرية وقوعا ونتائجه وخيمة.

#### ❖ المراجع:

##### I- الكتب:

1. أحمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ)، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1997.
2. عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، التأمين البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، سنة 1999.
3. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في حدوثه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2003.
4. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، سنة 2010.
5. محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، سنة 2014.
6. مدحت خلوصي ريان، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، سنة 1993.
7. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية، سنة 2006.
8. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، سنة 1993.

##### II- المقالات:

1. عبد الكريم خليل أفراح، «التحكيم فيس المنازعات البحرية»، مجلة الرافيدين للحقوق، عدد 50، مجلد 14، العراق، السنة 16.
2. عز الدين فراح، «التصادم البحري»، مجلة المفكر، عدد 12، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة.
3. علاء عمر محمد، الدعوى المدنية في التصادم البحري (دراسة استعراضية تحليلية مقارنة)، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، المجلد 17، العدد الأول، كلية الحقوق، جامعة البصرة، عن الموقع: [www.uobabylon.edu.iq](http://www.uobabylon.edu.iq).
4. نادية والي، « الآليات القانونية المكرسة لاتفاق التحكيم التجاري الدولي في الجزائر»، مجلة المعارف، عدد 9، البويرة، سنة 2010.

III- الرسائل الجامعية :

1. جمال بن عصمان ، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009.

IV- النصوص القانونية :

1. مرسوم رقم 172-64 لـ 8 جويلية 1964 بشأن الاشتراك في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952.
2. الأمر رقم 80/76، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، معدل ومتمم بالقانون رقم 05/98، مؤرخ في 25 أكتوبر 1998 يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 47 سنة 1998. والقانون رقم 04/10 المؤرخ في 5 أوت 2010 الجريدة الرسمية عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.

V- مواقع الإنترنت :

1. قواعد منع التصادم في البحار في الموقع: <http://www.q8ship.com/q8ship/articles.php>