وزارة التعليـم العالـي والبحـث العلمـي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم : قانون خاص

المرجع: .....

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

# الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية

ميدان الحقوق والعلوم السياسية

**الشعبة: حقوق** **التخصص: قانون قضائي**

**من إعداد الطالبة: حمو اماني** **تحت إشراف الأستاذ: فنينخ عبد القادر**

## أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ(ة): وافي الحاجة رئيسا

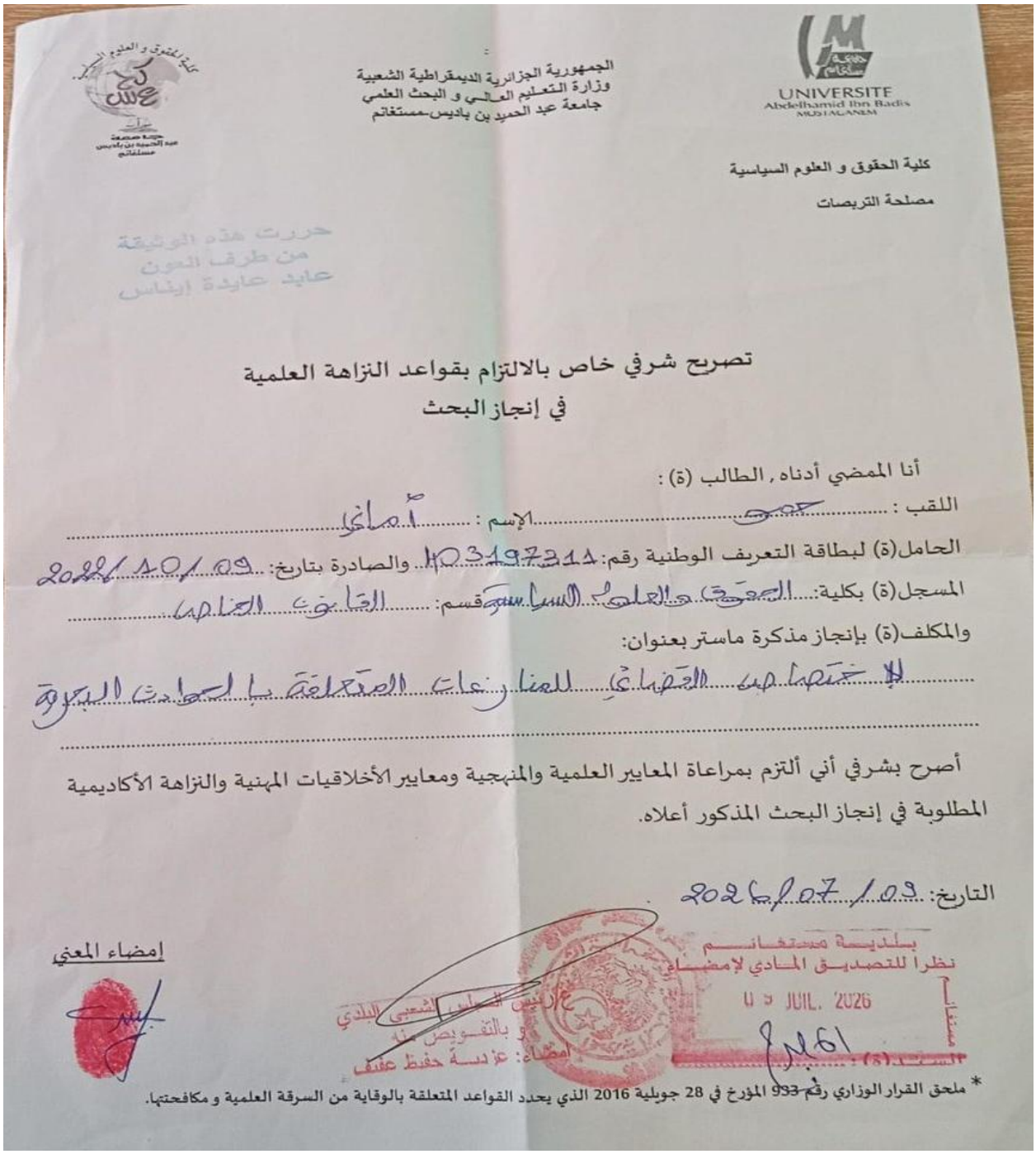
الأستاذ(ة):عبد القادر فنينخ مشرفا مقررا

الأستاذ(ة): بن عوالي مناقشا

**السنة الجامعية: 2026/2025**

**نوقشت في 23: سبتمبر 2026**

# تصريح شرفي



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس-مستغانم

UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

كلية الحقوق و العلوم السياسية

مصلحة التربصات

حررت هذه الوثيقة
من طرف العون
عايد عايدة إيناس

## تصريح شرفي خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية في إنجاز البحث

أنا الممضي أدناه , الطالب (ة) :

اللقب : حمي الإسم : أماني

الحامل(ة) لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 103197311 والصادرة بتاريخ: 2022/10/09

المسجل(ة) بكلية: الحقوق والعلوم السياسية قسم: القانون العام

والمكلف(ة) بإنجاز مذكرة ماستر بعنوان:

الاختصاص القضائي للمنازعات المتعلقة بالحادث المرور

أصرح بشرفي أني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: 2026/07/09

إمضاء المعني

بلدية مستغانم
نظرا للتصديق المادي لإمضاء
09 JUIL. 2026

رئيس المجلس الشعبي البلدي
بالتفويض
إمضاء: عزيزة حفيظ عشف

* ملحق القرار الوزاري رقم 933 المؤرخ في 28 جويلية 2016 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية و مكافحتها.

**بسم الله الرحمان الرحيم**

**﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا إِذَا قِيلَ لَكُمْ تَفَسَّحُوا فِي المَجلس فَافْسَحُوا يَفْسَحِ اللَّهُ لَكُمْ ۖ وَإِذَا قِيلَ انشُزُوا فَانشُزُوا يَرْفَعِ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُوا مِنكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا العِلْمَ دَرَجَاتٍ ۚ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرٌ﴾**

**سورة المجادلة: الآية 11**

**﴿وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾**

**سورة النحل، الآية 14.**

# إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والذي أنار لي درب العلم ووفقني لإتمام هذا العمل المتواضع.

إلى والديّ العزيزين، اللذين كانا ولا يزالان النور الذي يضيء طريقي، والسند الذي أستند إليه في كل خطوة من خطوات حياتي، واللذين غرسا في نفسي حب العلم والاجتهاد، وقدّما لي من التضحيات والدعم ما لا يمكن أن توفيه الكلمات حقه.

إلى شريك حياتي، الذي كان خير رفيق وخير داعم طوال مسيرتي الدراسية، والذي منحني من التشجيع والصبر والاهتمام ما جعلني أواصل طريقي بثقة وعزيمة. كان حضوره إلى جانبي مصدر قوة وسكينة، فكان يؤمن بقدراتي حتى في اللحظات التي كنت أشك فيها بنفسي، فله مني كل الحب والامتنان والتقدير.

إلى كل من ساندني وشجعني ودعا لي بالتوفيق من قريب أو بعيد.

أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع راجيةً من الله أن يجعله علمًا نافعًا وعملًا صالحًا.

أماني

# شكر وتقدير

لكل رحلة نهاية، ولكل جهد ثمرة، وها أنا اليوم أقف عند محطة من محطات حياتي العلمية، أحمد الله سبحانه وتعالى الذي وفقني وأعانني ومنحني القوة والصبر لإتمام هذا العمل.

أتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى أستاذي المشرف، الذي رافق هذا البحث بتوجيهاته القيمة وملاحظاته العلمية، فكان لعطائه أثر بالغ في إنجاز هذه المذكرة وإخراجها في صورتها الحالية.

كما أتوجه بوافر الشكر والامتنان إلى جميع أساتذتي الأفاضل الذين تتلمذت على أيديهم طوال سنوات الدراسة، واستفدت من علمهم وخبرتهم، فكانوا مشاعل تنير طريق المعرفة وتغرس في النفوس قيمة العلم والاجتهاد.

ولا يسعني في هذه المناسبة إلا أن أتوجه بعظيم الامتنان إلى والديّ الكريمين، اللذين كانا السند الثابت والدعاء الصادق والملاذ الآمن في كل مراحل حياتي. فمهما كتبت من كلمات الشكر، ستبقى عاجزة عن التعبير عن حجم فضلهما وتضحياتهما.

كما أتوجه بالشكر إلى شريك حياتي، الذي كان مصدر دعم وتشجيع مستمر، ورفيقًا في لحظات التعب قبل الفرح، فكان حضوره المعنوي قوة دفعتني إلى مواصلة الطريق بثبات وعزيمة.

وأشكر كل من مدّ لي يد العون، أو قدّم لي نصيحة، أو كلمة طيبة، أو دعوة صادقة كان لها أثر في مواصلة هذه المسيرة.

وفي الختام، يبقى هذا العمل ثمرة جهود كثيرين، أسأل الله أن يجزيهم جميعًا خير الجزاء، وأن يجعل العلم نورًا ننتفع به وننفع به غيرنا.

والحمد لله أولًا وآخرً

# قائمة المختصرات

| المختصر | الكلمة |
|---|---|
| ق.ب.ج | القانون البحري الجزائري |
| ق.إ.م.إ | قانون الإجراءات المدنية والإدارية |
| ق.ح.ب | قانون حماية البيئة |
| ق.ح.س | قانون حماية الساحل وتثمينه |
| ج.ر | الجريدة الرسمية |
| م | مادة |
| ص | صفحة |
| ط | طبعة |
| ج | جزء |
| ف | فقرة |
| د.ط | دون طبعة |
| د.ت.ن | دون تاريخ نشر |
| د.د.ن | دون دار نشر |
| IMO | المنظمة البحرية الدولية |
| ITLOS | المحكمة الدولية لقانون البحار |
| LMAA | جمعية لندن للمحكمين البحريين |
| SCMA | غرفة سنغافورة للتحكيم البحري |
| UNCLOS | اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار |

| المختصر | الكلمة |
| --- | --- |
| MARPOL | الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن |
| SOLAS | الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار |
| STCW | الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين |

# مقدمة

## مقدمة:

تعد الملاحة البحرية من أقدم صور النشاط التجاري والاقتصادي بين الدول، إذ ساهمت السفن منذ القدم في ربط الأسواق، ونقل البضائع، وتسهيل المبادلات التجارية عبر البحار والمحيطات. ومع تطور التجارة الدولية واتساع حجم النقل البحري، أصبحت العلاقات البحرية أكثر تعقيدا، نظرا لتعدد الأطراف المتدخلة فيها، كمالك السفينة، والمجهز، والناقل، والشاحن، والمرسل إليه، وشركات التأمين، وسلطات الميناء، إضافة إلى ارتباطها أحيانا بأكثر من دولة واحدة.

ونظرا لهذه الخصوصية، لم تعد المنازعات البحرية مجرد خلافات عادية بين أطراف علاقة تعاقدية، بل أصبحت منازعات ذات طبيعة قانونية وفنية وتجارية خاصة، قد تنشأ عن حادث بحري كالتصادم أو الجنوح أو التلوث أو الإنقاذ، كما قد تنتج عن تنفيذ عقد النقل البحري أو سند الشحن أو عمليات الشحن والتفريغ أو التأمين البحري. ومن ثم، فإن هذه المنازعات تطرح عدة إشكالات قانونية تتعلق بتحديد المسؤولية، وإثبات الضرر، وتقدير التعويض، وتحديد الجهة القضائية المختصة، خاصة عندما يتضمن النزاع عنصرا أجنبيا أو يمتد أثره إلى أكثر من دولة.

وتزداد أهمية موضوع الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية بالنظر إلى طبيعة النشاط البحري نفسه، فهو نشاط يتسم بالحركة والسرعة، إذ يمكن للسفينة أن تغادر الميناء في وقت قصير، ويمكن أن تتغير حالة البضائع أو تزول آثار الحادث قبل الفصل في أصل النزاع. لذلك لا يقتصر دور القضاء على إصدار حكم في الموضوع، بل يمتد إلى اتخاذ إجراءات وقتية وتحفظية، كالحجز على السفينة، وإثبات الحالة، وتعيين الخبراء، والمحافظة على الأدلة والضمانات.

كما أن المنازعات البحرية لا تقف دائما عند حدود القضاء الوطني، لأن النقل البحري في أغلب صوره يرتبط بالتجارة الدولية، فقد تكون السفينة تابعة لدولة، والناقل من دولة ثانية، والشاحن أو المرسل إليه من دولة ثالثة، وقد يقع الحادث في مياه دولة أخرى أو في أعالي البحار. ولهذا تظهر أهمية القواعد الدولية، وشروط الاختصاص القضائي، والتحكيم البحري، وتنفيذ الأحكام الأجنبية، باعتبارها آليات تكمل دور القضاء الوطني وتساهم في تسوية المنازعات البحرية ذات الطابع العابر للحدود.

وفي هذا الإطار، جاء هذا البحث لدراسة موضوع الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية، من خلال بيان الطبيعة القانونية لهذه المنازعات، وتحديد أساس الاختصاص القضائي فيها، ثم دراسة الاختصاص الوطني من حيث الجهة المختصة والإجراءات الواجبة، وصولا إلى الاختصاص الدولي ودور التحكيم والاتفاقيات البحرية في تسوية هذا النوع من المنازعات.

**أهمية الدراسة:**

تكتسي هذه الدراسة أهمية علمية وعملية في آن واحد. فمن الناحية العلمية، تساهم في توضيح الطبيعة القانونية الخاصة للمنازعات البحرية، وبيان الفرق بينها وبين المنازعات المدنية أو التجارية العادية، خاصة أن القانون البحري يجمع بين قواعد المسؤولية المدنية، والقواعد التجارية، والقواعد الإجرائية، والقواعد الدولية.

أما من الناحية العملية، فتظهر أهمية الدراسة في كون المنازعات البحرية ترتبط بمصالح اقتصادية كبيرة، وبسفن وبضائع وضمانات مالية قد تكون محل نزاع بين أطراف من دول مختلفة. كما أن تحديد الجهة القضائية المختصة يعد مسألة أساسية، لأن الخطأ في تحديد الاختصاص قد يؤدي إلى

تعطيل الدعوى، أو تأخير الفصل في النزاع، أو ضياع الضمانات، خاصة في حالات مغادرة السفينة أو تلف البضاعة أو صعوبة إثبات الضرر.

**أهداف الدراسة:**

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف، أهمها:

توضيح مفهوم المنازعات البحرية وبيان طبيعتها القانونية الخاصة.

تحديد أهم صور المنازعات البحرية الناشئة عن الحوادث البحرية، كالتصادم، والإنقاذ، والتلوث، والخسائر المشتركة، ومنازعات الشحن والتفريغ.

إبراز الأساس القانوني للاختصاص القضائي في المنازعات البحرية على المستويين الوطني والدولي.

بيان اختصاص القضاء الوطني في المنازعات البحرية من حيث الاختصاص النوعي والإقليمي.

دراسة أهم الإجراءات الخاصة بالدعاوى البحرية، خاصة التدابير الوقتية والتحفظية والحجز على السفن وإثبات الحالة.

توضيح دور شرط الاختصاص القضائي، والتحكيم البحري، وتنفيذ الأحكام الأجنبية في تسوية المنازعات البحرية ذات الطابع الدولي.

**أسباب اختيار الموضوع:**

يرجع اختيار هذا الموضوع إلى عدة أسباب، منها ما هو ذاتي ومنها ما هو موضوعي. فمن الناحية الذاتية، جاء اختيار الموضوع انطلاقا من الرغبة في التعمق في القانون البحري باعتباره من المجالات القانونية الدقيقة التي تجمع بين الجانب الوطني والدولي، وبين القواعد الموضوعية والإجرائية.

أما من الناحية الموضوعية، فإن موضوع الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية يطرح عدة إشكالات عملية، خاصة في ظل تطور التجارة البحرية وتعدد الأطراف المتدخلة في النقل البحري، إضافة إلى أهمية تحديد المحكمة المختصة والإجراءات المناسبة لحماية الحقوق في الوقت المناسب. كما أن خصوصية السفينة باعتبارها مالا منقولا قابلا للمغادرة تجعل الحاجة إلى دراسة وسائل الحماية القضائية، كالحجز البحري والإجراءات الاستعجالية، أمرا ضروريا.

**صعوبات الدراسة:**

واجهت هذه الدراسة بعض الصعوبات، أهمها تشعب موضوع المنازعات البحرية وتداخله مع عدة فروع قانونية، مثل القانون البحري، وقانون الإجراءات المدنية والإدارية، والقانون الدولي الخاص، والقانون الدولي البحري، والتحكيم التجاري الدولي. كما أن بعض المنازعات البحرية ذات طبيعة فنية دقيقة، مما يجعل فهمها يتطلب الإلمام ببعض المفاهيم المرتبطة بالملاحة والنقل البحري والسفن والموانئ.

ومن الصعوبات كذلك تعدد النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالموضوع، الأمر الذي يستدعي الجمع بين القواعد الوطنية والقواعد الدولية دون الخروج عن نطاق الدراسة. كما أن موضوع الاختصاص القضائي في المجال البحري لا يقتصر على القضاء الوطني فقط، بل يمتد إلى التحكيم وتنفيذ الأحكام الأجنبية والاتفاقيات البحرية، وهو ما يفرض معالجة متدرجة ومنظمة.

**إشكالية الدراسة:**

انطلاقا مما سبق، تتمحور إشكالية هذه الدراسة حول السؤال الآتي:

إلى أي مدى يساهم الإطار القانوني الوطني والدولي في تحديد الاختصاص القضائي وتسوية المنازعات البحرية بفعالية؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية مجموعة من التساؤلات الفرعية:

ما المقصود بالمنازعات البحرية، وما هي أهم صورها وخصائصها القانونية؟

كيف يتم تحديد الاختصاص القضائي الوطني في المنازعات البحرية من حيث النوع والمكان؟

ما مدى فعالية الإجراءات الوقتية والتحفظية في حماية الحقوق المرتبطة بالمنازعات البحرية؟

كيف تؤثر شروط الاختصاص القضائي والتحكيم البحري وتنفيذ الأحكام الأجنبية في تسوية المنازعات البحرية ذات الطابع الدولي؟

**منهج الدراسة:**

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من خلال وصف المنازعات البحرية وبيان خصائصها وصورها المختلفة، ثم تحليل النصوص القانونية الوطنية والدولية المتعلقة بالاختصاص القضائي والإجراءات الخاصة بالدعاوى البحرية. كما تم الاعتماد على المنهج المقارن بصفة محدودة عند الإشارة إلى بعض القواعد الدولية والاتفاقيات البحرية التي تؤثر في تحديد الجهة المختصة أو في تسوية النزاع البحري.

**خطة الدراسة:**

للإجابة عن الإشكالية المطروحة، تم تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاثة فصول.

يتناول الفصل الأول الطبيعة القانونية للمنازعات البحرية وأساس الاختصاص القضائي فيها، من خلال دراسة ماهية الحوادث البحرية وأنواع المنازعات الناشئة عنها، ثم بيان الإطار القانوني الوطني والدولي المنظم للاختصاص القضائي في هذا المجال.

أما الفصل الثاني، فيخصص لدراسة الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية على المستوى الوطني، وذلك من خلال التطرق إلى الاختصاص النوعي والإقليمي للقضاء الوطني، ثم دراسة المسائل الإجرائية الخاصة بالدعاوى البحرية، خاصة إجراءات رفع الدعوى، ووسائل الإثبات، والتدابير الوقتية والتحفظية.

بينما يعالج الفصل الثالث الاختصاص الدولي في المنازعات البحرية ذات الطابع العابر للحدود، من خلال دراسة شرط الاختصاص القضائي وتنفيذ الأحكام الأجنبية، ثم بيان دور التحكيم البحري الدولي والمنظمات والاتفاقيات البحرية في تنظيم الاختصاص وتسوية المنازعات البحرية.

# الفصل الأول: الطبيعة القانونية للمنازعات البحرية وأساس الاختصاص القضائي فيها

## تمهيد

تُعدّ المنازعات البحرية من المنازعات ذات الطبيعة الخاصة، لأنها ترتبط بنشاط ملاحي وتجاري يتسم بالحركة والاستمرارية وتعدد الأطراف وتداخل المصالح. فهي قد تنشأ عن حادث مادي يقع أثناء استغلال السفينة، كما قد تنشأ عن إخلال بالتزامات عقدية متعلقة بالنقل البحري أو الشحن أو التفريغ أو تسليم البضائع. ومن ثم، فإن خصوصيتها لا ترجع فقط إلى وقوعها في البحر أو اتصالها بالسفينة، بل ترجع كذلك إلى آثارها القانونية، إذ قد تثير مسائل المسؤولية، التعويض، التأمين، القانون الواجب التطبيق، والجهة القضائية المختصة.

وتزداد أهمية تحديد الطبيعة القانونية للمنازعات البحرية عندما تكون مرتبطة بحادث بحري، لأن الحادث لا يبقى مجرد واقعة مادية، بل يتحول غالبًا إلى مصدر لدعوى قضائية يطالب فيها المتضرر بالتعويض أو بإثبات المسؤولية أو بضمان حقه في مواجهة مالك السفينة أو الناقل أو المؤمن أو غيرهم من المتدخلين في العملية البحرية. لذلك فإن ضبط مفهوم الحادث البحري وتمييزه عن غيره من وقائع الملاحة يمثل خطوة أولى لفهم أساس الاختصاص القضائي في هذه المنازعات.

وعليه، سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين: يتناول المبحث الأول ماهية الحوادث البحرية وأنواع المنازعات الناشئة عنها، في حين يخصص المبحث الثاني لبيان الإطار القانوني الوطني والدولي المنظم للاختصاص القضائي في هذه المنازعات.

## المبحث الأول

## ماهية الحوادث البحرية وأنواع المنازعات الناشئة عنها

تقوم المنازعة البحرية في الغالب على واقعة أو علاقة قانونية ذات صلة بالملاحة البحرية أو باستغلال السفينة. غير أن تحديد هذه المنازعة يقتضي أولًا ضبط مفهوم الحادث البحري، لأن كل حادث يقع في البحر لا يعد بالضرورة حادثًا بحريًا بالمعنى القانوني. فقد تكون الواقعة مجرد مخالفة ملاحية أو خطر تنظيمي لم يترتب عليه ضرر، وقد تكون حادثًا بحريًا كاملًا متى نتج عنها ضرر يمس السفينة أو البضائع أو الأشخاص أو البيئة البحرية.

ومن الناحية القضائية، لا تكتسب الواقعة البحرية أهميتها بمجرد حدوثها، بل بما تولده من آثار قانونية. فإذا ترتب عن التصادم أو التلوث أو الإنقاذ أو تلف البضاعة ضرر قابل للمطالبة به أمام القضاء، فإن الواقعة تتحول إلى منازعة بحرية تطرح إشكالات تتعلق بالمسؤولية، التعويض، الاختصاص، التقادم، أو القانون الواجب التطبيق.

لذلك يعالج هذا المبحث مفهوم الحوادث البحرية وتمييزها عن حوادث الملاحة العامة في مطلب أول، ثم يبين أهم أنواع المنازعات البحرية الناشئة عنها في مطلب ثان.

## المطلب الأول: مفهوم الحوادث البحرية وتمييزها عن حوادث الملاحة العامة

يقتضي تحديد مفهوم الحوادث البحرية بيان طبيعتها القانونية والعناصر التي تميزها عن غيرها من وقائع الملاحة. فالحادث البحري لا ينحصر في مجرد واقعة مادية تقع أثناء الملاحة، بل يعد واقعة قانونية متى ترتب عنها ضرر أو خطر جسيم يؤدي إلى قيام مسؤولية أو فتح تحقيق أو نشوء حق في التعويض. وتظهر أهمية هذا التحديد في كونه يساعد على معرفة القواعد القانونية الواجبة التطبيق، والجهة القضائية المختصة، وطبيعة الدعوى التي يمكن مباشرتها.1

### أولًا: مفهوم الحوادث البحرية

يقصد بالحوادث البحرية الوقائع التي تقع نتيجة استغلال السفينة أو تشغيلها، وتؤدي إلى أضرار تمس السفينة أو الأشخاص أو البضائع أو المنشآت البحرية أو البيئة. ويشمل ذلك، بوجه خاص، التصادم، الجنوح، الغرق، الحريق، فقدان السفينة، تلف الحمولة، التسربات الملوثة، أو كل واقعة أخرى يكون مصدرها النشاط الملاحي وتترتب عنها آثار قانونية.2

ولا ينظر القانون إلى الحادث البحري باعتباره واقعة مادية مجردة، بل باعتباره مصدرًا محتملًا للمسؤولية. فقد ينشأ عنه التزام بالتعويض في مواجهة المتضرر، أو مطالبة تأمينية، أو دعوى رجوع بين الناقل ومالك السفينة أو الشاحن أو المؤمن. كما قد يؤدي إلى تدخل السلطات الإدارية أو

1 Force, R., Admiralty and Maritime Law, 2nd ed., Washington, DC: Federal Judicial Center, 2013, p. 10.

2 International Maritime Organization, Resolution MSC.255(84): Adoption of the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident, London: IMO, 2008, Chapter 2, para. 2.9, p. 7.

القضائية المختصة، خاصة إذا تعلق الأمر بتلوث بحري أو حادث جسيم يمس السلامة العامة أو البيئة.1

ويظهر من التعاريف الحديثة للحادث البحري أن العنصر الحاسم لا يتمثل فقط في مكان وقوع الواقعة، وإنما في صلتها بتشغيل السفينة وما تحدثه من نتيجة ضارة أو خطرة. لذلك يمكن أن يقع الحادث في البحر، أو داخل الميناء، أو في المياه الداخلية، متى كانت السفينة أو العملية البحرية طرفًا جوهريًا في الواقعة.2

ومن ثم، فإن الحادث البحري يقوم على ثلاثة عناصر أساسية: وجود واقعة مرتبطة بالسفينة أو بالملاحة البحرية، تحقق ضرر أو خطر جدي، وقيام رابطة بين هذه الواقعة والنتائج القانونية المترتبة عنها. وبهذا المعنى، يصبح الحادث البحري أساسًا لنشوء منازعة قضائية كلما كان الضرر محل مطالبة أو كان تحديد المسؤولية محل خلاف بين الأطراف.3

**ثانيًا: تمييز الحوادث البحرية عن حوادث الملاحة العامة**

يختلف الحادث البحري عن حوادث الملاحة العامة من حيث النطاق والآثار القانونية. فحوادث الملاحة العامة قد تشمل كل اضطراب أو مخالفة أو خطر يقع أثناء الملاحة، ولو لم ينتج عنه ضرر فعلي، مثل الاقتراب الخطر بين سفينتين، مخالفة قواعد المرور البحري، عدم احترام الإشارات الملاحية، أو الإخلال بواجب اليقظة أثناء الإبحار.

1 United Nations, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, United Nations Treaty Series, Vol. 1050, 1977, p. 16, Rule 1.

2 United Nations, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, United Nations Treaty Series, Vol. 1050, No. 15824, Rule 1, p. 22, 1977.

3 International Maritime Organization, Resolution MSC.255(84), op. cit., Chapter 2, paras. 2.9–2.11, pp. 7–8.

أما الحادث البحري فيفترض غالبًا تحقق نتيجة ضارة أو خطر جسيم يترتب عنه أثر قانوني مباشر. فالتصادم الذي يؤدي إلى تلف سفينة أو إصابة أشخاص، أو التسرب النفطي الذي يلحق ضررًا بالبيئة البحرية، أو تلف البضاعة أثناء الشحن أو التفريغ، كلها وقائع تتجاوز مجرد المخالفة التنظيمية لتدخل في نطاق المنازعة البحرية.

وتظهر أهمية هذا التمييز في تحديد طبيعة الدعوى. فإذا بقيت الواقعة في حدود مخالفة ملاحية أو خطر لم يتحقق، فقد يقتصر الأمر على تدخل إداري أو جزائي أو تنظيمي. أما إذا نتج عنها ضرر، فإنها تصبح أساسًا لدعوى مدنية أو تجارية أو بحرية، وقد تطرح أمام القضاء مسائل تتعلق بإثبات الخطأ، تحديد المسؤول، تقدير الضرر، التأمين، أو الاختصاص القضائي.

كما أن حوادث الملاحة العامة ترتبط أساسًا بالقواعد الوقائية التي تهدف إلى ضمان سلامة الملاحة ومنع التصادم، بينما ترتبط الحوادث البحرية بالقواعد التي تعالج النتائج القانونية للحادث بعد وقوعه. ومن ثم، يمكن القول إن حوادث الملاحة العامة تمثل الجانب الوقائي والتنظيمي، أما الحوادث البحرية فتمثل الجانب النزاعي والقضائي الناتج عن تحقق الخطر أو تحوله إلى ضرر.1

وبناءً على ذلك، فإن التمييز بين المفهومين ضروري في هذا الفصل، لأن موضوع البحث لا يتعلق بكل وقائع الملاحة، بل بالمنازعات التي تنشأ عن الحوادث البحرية وتؤدي إلى البحث عن الجهة القضائية المختصة بالفصل فيها.2

1. United Nations, United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 1978, Article 2.

2 Force, R., op. cit., pp. 10, 133, 163, 207.

## المطلب الثاني: أنواع المنازعات البحرية الناشئة عن الحوادث البحرية

بعد تحديد مفهوم الحوادث البحرية وتمييزها عن حوادث الملاحة العامة، يتعين بيان أهم المنازعات التي قد تنشأ عنها. فالحادث البحري لا يأخذ صورة واحدة، بل قد يظهر في شكل تصادم بين السفن، أو خسائر مشتركة، أو إنقاذ بحري، أو تلوث، أو منازعة مرتبطة بالشحن والتفريغ والنقل البحري. وتختلف هذه المنازعات من حيث أطرافها وأساس المسؤولية فيها، غير أنها تشترك في كونها تثير مسائل قانونية وقضائية تتعلق بإثبات الضرر، تحديد المسؤول، المطالبة بالتعويض، وتحديد الجهة المختصة بالفصل في النزاع.

### الفرع الأول: التصادم البحري

#### أولًا: مفهوم التصادم البحري

يُعدّ التصادم البحري من أهم صور الحوادث البحرية وأكثرها اتصالًا بمسألة المسؤولية والاختصاص القضائي، لأنه يقوم غالبًا على واقعة مادية مباشرة تتمثل في ارتطام سفينتين أو أكثر، أو ارتطام سفينة بمنشأة بحرية أو جسم ثابت، وما يترتب عن ذلك من أضرار تمس السفن أو البضائع أو الأشخاص أو المنشآت المينائية.

وقد نظم القانون البحري الجزائري التصادم ضمن أحكام أحداث البحر، واعتبر أن التصادم يتحقق عندما يقع ارتطام بين السفن البحرية، أو بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية، دون الاعتداد بالمياه التي وقع فيها الحادث. وبذلك فإن المشرع الجزائري لم يجعل مكان وقوع التصادم هو المعيار الحاسم، بل ركز على طبيعة الوسائل المتصادمة وعلاقتها بالملاحة البحرية.1

1 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد29 ، الصادر في 10 أبريل1977 ، المادة273 ، ص.410

ولا يقتصر التصادم، في معناه القضائي، على الارتطام المادي المباشر بين سفينتين أثناء الإبحار، بل قد تمتد آثاره إلى حالات أخرى متى ترتب عن مناورة خاطئة أو إهمال ملاحي ضرر لسفينة أخرى أو للأشخاص أو للأموال الموجودة على متنها. ولهذا وسّع القانون البحري الجزائري من نطاق التصادم، فألحق به الضرر الذي تسببه سفينة لسفينة أخرى أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين عليها، ولو لم يقع اصطدام مادي مباشر، متى كان الضرر نتيجة مناورة أو عدم احترام قواعد الملاحة.1

ومن الناحية القضائية، تظهر أهمية التصادم البحري في أنه يفتح المجال لدعاوى متعددة، منها دعوى التعويض عن الأضرار المادية، ودعوى المسؤولية عن الخطأ الملاحي، ودعاوى الرجوع بين ملاك السفن أو المؤمنين، فضلًا عن المنازعات المتعلقة بتحديد المحكمة المختصة إذا كان الحادث يتضمن عنصرًا أجنبيًا، كاختلاف جنسية السفن أو وقوع التصادم خارج المياه الإقليمية.

**ثانيًا: شروط قيام التصادم البحري**

يشترط لقيام التصادم البحري وجود سفينة أو أكثر تكون طرفًا في الحادث. فلا يكفي أن يقع الضرر في البحر حتى نكون أمام تصادم بحري، بل يجب أن تكون الواقعة مرتبطة بسفينة بحرية أو بمركب ملاحة داخلية أو بمنشأة عائمة ذات صلة بالنشاط الملاحي. ويترتب على هذا الشرط أن التصادم البحري يخضع لقواعد خاصة تختلف عن القواعد العامة للمسؤولية المدنية.2

كما يشترط وقوع ضرر ناتج عن التصادم أو عن الواقعة الملاحية المرتبطة به. فقد يكون الضرر ماديًا، كتحطم السفينة أو تلف البضائع، وقد يكون جسديًا، كإصابة البحارة أو الركاب، وقد يكون

1 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون البحري، المرجع السابق، المادة274 ، ص.410

2 Force, R., op. cit., p. 133.

اقتصاديًا، كتعطل السفينة أو توقف الرحلة أو تحمل مصاريف إضافية. وبدون ضرر لا تقوم دعوى التعويض، ولو وجدت مخالفة لقواعد الملاحة.

ويشترط كذلك وجود علاقة سببية بين الخطأ أو الواقعة البحرية والضرر الناتج عنها. فالقاضي لا يكتفي بإثبات وقوع التصادم، بل يبحث في ظروفه، مثل حالة البحر، الرؤية، السرعة، المناورة، الإشارات المستعملة، واحترام قواعد منع التصادم. فإذا ثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ إحدى السفن أو إلى خطأ مشترك، ترتبت المسؤولية بحسب درجة مساهمة كل طرف في وقوع الحادث.1

**الفرع الثاني: الخسائر المشتركة**

**أولًا: مفهوم الخسائر المشتركة**

تُعدّ الخسائر المشتركة من الأنظمة الخاصة في القانون البحري، لأنها تقوم على فكرة توزيع عبء التضحية أو المصاريف الاستثنائية بين المصالح البحرية المشتركة. فالأصل أن كل مالك يتحمل الخسارة التي تصيب ماله، غير أن الخسائر المشتركة تشكل استثناءً على هذا الأصل، إذ تسمح بإشراك مالك السفينة وأصحاب البضائع في تحمل الخسارة متى كانت التضحية قد بذلت عمدًا وبصورة معقولة من أجل إنقاذ الرحلة البحرية كلها.

وتتحقق الخسائر المشتركة عندما توجد سفينة وبضائع أو مصالح بحرية مشتركة مهددة بخطر عام، فيقرر الربان أو من له سلطة اتخاذ القرار بذل تضحية أو نفقة غير عادية بقصد إنقاذ هذه المصالح. ومثال ذلك إلقاء جزء من البضاعة في البحر لتخفيف السفينة، أو تحمل مصاريف استثنائية لدخول ميناء ملجأ، أو إتلاف جزء من الحمولة لمنع انتشار حريق يهدد السفينة والبضائع معًا.

1 Force, R., op. cit., pp. 134–135.

وقد كرست قواعد يورك . أنفرس هذا المعنى، إذ تشترط لقيام الخسائر المشتركة أن تكون هناك تضحية أو نفقة غير عادية، تمت عمدًا وبصورة معقولة، من أجل السلامة المشتركة، وبقصد حفظ الأموال الداخلة في مغامرة بحرية مشتركة من خطر يهددها.1

**ثانيًا: شروط قيام الخسائر المشتركة**

يشترط أولًا وجود خطر مشترك يهدد السفينة والبضائع أو المصالح المرتبطة بالرحلة البحرية. فإذا كان الخطر لا يمس إلا مصلحة فردية أو مالًا معينًا دون بقية المصالح، فلا نكون أمام خسارة مشتركة، بل أمام خسارة خاصة يتحملها صاحب المال المتضرر وحده.

ويشترط ثانيًا أن تكون التضحية أو النفقة غير عادية ومقصودة. فلا تدخل ضمن الخسائر المشتركة المصاريف العادية للرحلة أو الأضرار الطبيعية الناتجة عن الاستعمال المعتاد للسفينة، وإنما يجب أن يكون التصرف استثنائيًا فرضته ضرورة إنقاذ الرحلة البحرية من خطر حقيقي أو محتمل بصورة جدية.2

كما يشترط أن تكون التضحية معقولة وموجهة لتحقيق مصلحة جماعية. فإذا كانت التضحية غير لازمة أو مبالغًا فيها أو قصد بها إنقاذ مصلحة أحد الأطراف دون غيره، فلا تقبل ضمن الخسائر المشتركة. وأخيرًا، يجب أن تؤدي التضحية إلى نتيجة مفيدة، أي أن يتحقق إنقاذ فعلي أو جزئي للمصالح البحرية المشتركة، لأن أساس المساهمة يقوم على استفادة الأطراف من التضحية أو النفقة.

تثير الخسائر المشتركة منازعات دقيقة تتعلق بإثبات توافر شروطها، وتحديد المصاريف المقبولة، وحساب مساهمة كل طرف، والتمييز بين الخسارة المشتركة والخسارة الخاصة. ولذلك فإنها لا تعد

1. Comité Maritime International, York-Antwerp Rules 2016, Rule A, p. 1.

2 Baatz, Y., Maritime Law, 3rd ed., London/New York: Informa Law from Routledge, 2014, pp. 246–247.

مجرد مسألة حسابية، بل منازعة بحرية ذات طبيعة قانونية ومالية قد تطرح أمام القضاء عند اختلاف الأطراف حول أساس المساهمة أو مقدارها.

**الفرع الثالث: الإنقاذ أو المساعدة البحرية**

**أولًا: مفهوم الإنقاذ البحري**

يقصد بالإنقاذ البحري كل عمل يهدف إلى تقديم المساعدة لسفينة أو أموال بحرية تكون في حالة خطر. وقد يستعمل القانون البحري الجزائري مصطلح "المساعدة البحرية"، بينما يستعمل الفقه والاتفاقيات الدولية مصطلح "الإنقاذ البحري" أو Salvage. ورغم اختلاف التسمية، فإن المقصود واحد، وهو تدخل شخص أو سفينة أو جهة مختصة لإنقاذ سفينة أو بضائع أو أموال بحرية من خطر يهددها.

وقد عرف القانون البحري الجزائري المساعدة البحرية بأنها كل إسعاف يقدم إلى السفن البحرية الموجودة في خطر، أو إلى الأموال الموجودة على متنها، وكذلك الخدمات ذات الطبيعة نفسها التي تقدم بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية، دون الاعتداد بالمياه التي قدمت فيها المساعدة.1

أما الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري لسنة 1989 فقد عرفت عملية الإنقاذ بأنها كل عمل أو نشاط يتخذ لمساعدة سفينة أو أي أموال أخرى تكون في حالة خطر في المياه الصالحة للملاحة أو في أي مياه أخرى. ويظهر من هذا التعريف أن الإنقاذ لا يقتصر على السفينة وحدها، بل يشمل كذلك البضائع والأموال البحرية المعرضة للخطر.2

1 القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، المادة.332

2 International Maritime Organization, International Convention on Salvage, London: IMO, 1989, Article 1.

**ثانيًا: شروط قيام الإنقاذ البحري**

يشترط لقيام الإنقاذ البحري وجود خطر يهدد السفينة أو الأموال البحرية. ولا يشترط أن يكون الخطر محققًا بصورة مطلقة، بل يكفي أن يكون جديًا ومعقولًا، بحيث لو لم تقدم المساعدة لتعرضت السفينة أو البضائع للهلاك أو الضرر.

كما يشترط أن تكون خدمة الإنقاذ اختيارية، أي أن يقدم المنقذ المساعدة دون أن يكون ملزمًا بها بموجب عقد سابق أو واجب قانوني عادي. فإذا كان الشخص ملتزمًا أصلًا بتقديم الخدمة، فلا يعد عمله إنقاذًا بالمعنى الدقيق، إلا إذا تجاوز حدود الالتزام المعتاد وقدم خدمات استثنائية فرضتها حالة الخطر.

ويشترط كذلك أن تحقق عملية الإنقاذ نتيجة نافعة. وقد أخذ القانون البحري الجزائري بهذا الشرط عندما نص على أن كل عمل مساعدة يحقق نتيجة مفيدة يعطي الحق في مكافأة عادلة، وأنه لا تستحق أي مكافأة إذا بقي الإسعاف دون نتيجة نافعة.1

وتظهر الطبيعة القضائية لمنازعات الإنقاذ في الخلاف حول وجود الخطر، وقيمة الأموال المنقذة، ومدى نفع الخدمة المقدمة، ومقدار المكافأة المستحقة. كما قد يثور النزاع حول ما إذا كانت الخدمة تدخل في نطاق الإنقاذ البحري أم مجرد تنفيذ لالتزام تعاقدي سابق، وهو ما يجعل تدخل القضاء ضروريًا للفصل في طبيعة العملية وآثارها المالية.

1 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون البحري، المرجع السابق، المادتان 336 و337.

**الفرع الرابع: التلوث البحري**

**أولًا: مفهوم التلوث البحري كمنازعة بحرية**

يُعدّ التلوث البحري من أخطر صور المنازعات البحرية، لأنه لا يمس فقط مصالح أطراف الرحلة البحرية، بل يمتد أثره إلى البيئة البحرية والسواحل والموانئ والصيد والسياحة والصحة العامة. وقد ينشأ التلوث عن تسرب المحروقات أو المواد الخطرة من السفينة، أو عن طرح نفايات أو مواد ملوثة في البحر، أو عن حادث بحري يؤدي إلى انتشار مواد ضارة في المياه البحرية.

وتكتسب منازعات التلوث البحري أهمية خاصة لأنها تجمع بين المسؤولية المدنية والبعد البيئي والتدخل الإداري. فالمتضرر قد يطالب بالتعويض عن الضرر، والسلطات المختصة قد تتدخل لاتخاذ تدابير وقائية أو علاجية، كما قد يثار النزاع بشأن تحديد المسؤول عن التلوث ومقدار التعويض وحدود المسؤولية.

وقد نظمت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتلوث الزيتي نظامًا خاصًا للمسؤولية والتعويض، يقوم في أساسه على تحميل مالك السفينة مسؤولية أضرار التلوث الناتجة عن تسرب الزيت أو طرحه، مع تقرير نظام للتأمين والتعويض يهدف إلى حماية المتضررين وتسهيل حصولهم على التعويض.[1]

أما القانون البحري الجزائري فقد قرر مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن تسرب أو طرح المحروقات من السفينة التي تنقل محروقات سائبة كبضاعة، ما لم يثبت إحدى حالات الإعفاء المنصوص عليها قانونًا.[2]

1 International Oil Pollution Compensation Funds, Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: Texts of the 1992 Civil Liability Convention, the 1992 Fund Convention and the Supplementary Fund Protocol, London: IOPC Funds, 2018, 1992 Civil Liability Convention, Articles I–II.

2 الفقي عاطف محمد، نفسه، ص 6

**ثانيًا: شروط قيام مسؤولية التلوث البحري**

يشترط لقيام مسؤولية التلوث البحري وجود سفينة تنقل مواد ملوثة، خاصة المحروقات، وحدوث تسرب أو طرح لهذه المواد، وترتب ضرر بيئي أو اقتصادي أو مادي عن ذلك. فلا يكفي مجرد وجود السفينة في المياه البحرية، بل يجب أن يكون الضرر ناتجًا عن نشاطها أو عن حادث مرتبط بها.

وتتميز مسؤولية التلوث البحري بطابعها المشدد، لأنها لا تقوم دائمًا على الخطأ الشخصي بالمعنى التقليدي، بل قد يكفي تحقق الضرر وعلاقته بالسفينة أو بالمادة الملوثة لتثور مسؤولية مالك السفينة. ويبرر هذا التشديد خطورة التلوث وصعوبة إثبات الخطأ في مثل هذه الحوادث، إضافة إلى ضرورة حماية المتضررين والبيئة البحرية.

**الفرع الخامس: منازعات الشحن والتفريغ والنقل البحري**

**أولًا: مفهوم منازعات الشحن والتفريغ**

لا تعد منازعات الشحن والتفريغ حوادث بحرية بالمعنى الضيق في جميع الحالات، لأنها ترتبط غالبًا بتنفيذ عقد النقل البحري أو عقد المناولة المينائية. غير أنها تدخل ضمن المنازعات البحرية متى ارتبطت بتلف البضاعة أو نقصها أو تأخر تسليمها أو سوء رصها أو الإخلال بواجب العناية بها أثناء إدخالها إلى السفينة أو إخراجها منها.

وتشمل عمليات الشحن والتفريغ، وفقًا للقانون البحري الجزائري، أعمال شحن البضائع ورصها وفك رصها وتفريغها ووضعها في المسطحات أو المخازن أو استعادتها منها. ويظهر من ذلك أن

المناولة لا تقتصر على نقل البضاعة ماديًا بين الرصيف والسفينة، بل تشمل كذلك عمليات مرتبطة بحفظها وتنظيمها وضمان سلامتها داخل الميناء.1

وتكتسب هذه المنازعات أهمية خاصة في مجال النقل البحري، لأنها غالبًا ما ترتبط بسند الشحن وبمسؤولية الناقل عن البضائع. فإذا وصلت البضاعة تالفة أو ناقصة، أو تأخر تسليمها، ثار النزاع حول وقت حدوث الضرر، وما إذا كان قد وقع أثناء الشحن أو الرحلة أو التفريغ أو التسليم.

**ثانيًا: مسؤولية الناقل في منازعات الشحن والتفريغ**

يلتزم الناقل البحري باتخاذ العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة، وتجهيز العنابر والأماكن المخصصة لاستقبال البضائع وحفظها. كما يلتزم بالشحن والرص والنقل والحراسة والتفريغ بطريقة ملائمة وحذرة، وفقًا لطبيعة البضاعة واتفاق الأطراف وأعراف الميناء.2

وتظهر مسؤولية الناقل عندما يثبت أن تلف البضاعة أو نقصها أو تأخر تسليمها يرجع إلى إخلاله بهذه الالتزامات. وقد يكون الإخلال ناتجًا عن سوء الرص، أو عدم ملاءمة أماكن التخزين، أو استعمال وسائل غير مناسبة في التفريغ، أو التأخر غير المبرر في التسليم، أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة للبضائع ذات الطبيعة الخاصة.

ومن ثم، فإن منازعات الشحن والتفريغ تمثل حلقة وصل بين الحوادث البحرية من جهة، ومنازعات النقل البحري من جهة أخرى. فهي قد لا تقوم دائمًا على حادث بحري مستقل، لكنها تدخل في نطاق المنازعات البحرية متى تعلقت بتنفيذ النقل البحري، أو بسند الشحن، أو بمسؤولية الناقل، أو بالمطالبة بالتعويض عن ضرر أصاب البضاعة.

---

1 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون البحري، المرجع السابق، المادة.912

2 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون البحري، المرجع السابق، المواد770 ،773 ،.780

## المبحث الثاني

## الإطار القانوني المنظم للاختصاص القضائي في الحوادث البحرية

بعد تحديد ماهية الحوادث البحرية وأنواع المنازعات التي قد تنشأ عنها، يقتضي البحث بيان الإطار القانوني الذي يؤسس للاختصاص القضائي فيها. فالمنازعة البحرية لا تخضع دائمًا لقاعدة قانونية واحدة، بل قد تتداخل فيها قواعد القانون البحري، وقانون الإجراءات المدنية والإدارية، والقوانين الخاصة المرتبطة بالبيئة والساحل والكوارث، إضافة إلى الاتفاقيات الدولية التي تنظم بعض الصور الخاصة للمنازعات البحرية.

وتظهر أهمية هذا الإطار في أن تحديد الجهة المختصة لا يكون بمعزل عن طبيعة النزاع. فإذا تعلق الأمر بتصادم بحري، أو تلوث، أو إنقاذ، أو تلف بضائع أثناء النقل البحري، فإن القاضي يحتاج أولًا إلى تكييف الواقعة ومعرفة النصوص التي تحكمها، ثم الانتقال إلى تحديد المحكمة المختصة والقانون الواجب التطبيق. لذلك فإن هذا المبحث يقتصر على بيان القواعد الوطنية والدولية التي تشكل الأساس القانوني العام للاختصاص القضائي في المنازعات البحرية. وعليه، سيتم التطرق أولًا إلى القواعد الوطنية، ثم إلى القواعد الدولية ذات الصلة.

### المطلب الأول

### القواعد الوطنية

تعد القواعد الوطنية نقطة الانطلاق في تحديد الإطار القانوني للمنازعات البحرية التي تعرض على القضاء الوطني. ويأتي في مقدمة هذه القواعد القانون البحري باعتباره النص الخاص المنظم للملاحة البحرية واستغلال السفينة، ثم قانون الإجراءات المدنية والإدارية باعتباره النص العام الذي

يحدد قواعد التقاضي والاختصاص، إضافة إلى بعض القوانين الخاصة التي تتدخل عندما يكون الحادث البحري ذا أثر بيئي أو ساحلي أو كارثي.

**الفرع الأول: القانون البحري الجزائري**

يُعد القانون البحري الجزائري المصدر الوطني الأساسي في تنظيم المنازعات البحرية، لأنه يتضمن القواعد الخاصة بالسفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، النقل البحري، أحداث البحر، المسؤولية والتعويض. وتظهر أهميته في مجال الحوادث البحرية من خلال الأحكام التي خصصها للتصادم، الخسائر المشتركة، المساعدة البحرية، الحطام، والتلوث البحري.

ولا يقتصر دور القانون البحري على تحديد طبيعة الحادث أو شروط المسؤولية، بل يمتد إلى وضع بعض الضوابط التي تساعد على تحديد القانون الواجب التطبيق والجهة المختصة، خاصة عندما تكون المنازعة ذات عنصر أجنبي. فالحوادث البحرية قد تقع في المياه الإقليمية، أو في أعالي البحار، أو بين سفن مختلفة الجنسية، وقد تمتد آثارها إلى أكثر من دولة، وهو ما يجعل القانون البحري نصًا خاصًا يجب الرجوع إليه قبل تطبيق القواعد العامة.1

وقد نظم المشرع الجزائري التصادم البحري ضمن أحكام أحداث البحر، وحدد الحالات التي يعد فيها التصادم قائمًا، كما عالج آثار هذا التصادم من حيث المسؤولية والتعويض. كما نظم المساعدة البحرية، ورتب الحق في المكافأة متى حققت عملية المساعدة نتيجة نافعة. وهذه الأحكام تؤكد أن القانون البحري لا ينظر إلى الحادث البحري كواقعة مادية فقط، بل كواقعة منتجة لآثار قانونية قد تنشأ عنها دعوى قضائية.2

1 القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، المواد.357–273

2 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون البحري، المرجع السابق، المواد273 ،274 ،332 ، 336 و.337

كما تظهر أهمية القانون البحري في منازعات النقل البحري، خاصة من خلال تنظيم مسؤولية الناقل عن البضائع، والتزاماته المتعلقة بصلاحية السفينة للملاحة، والشحن، والرص، والنقل، والحراسة، والتفريغ. وبذلك فإن التلف أو النقص أو التأخير في تسليم البضائع لا يطرح فقط مسألة تنفيذ عقد النقل، بل قد يطرح أيضًا مسألة الاختصاص القضائي إذا كان النقل ذا طابع دولي أو إذا تضمن سند الشحن شرطًا خاصًا بالاختصاص.1

**الفرع الثاني: قانون الإجراءات المدنية والإدارية**

إلى جانب القانون البحري، يمثل قانون الإجراءات المدنية والإدارية الإطار العام الذي ينظم اللجوء إلى القضاء، ويحدد القواعد الأساسية المتعلقة بالاختصاص، شروط رفع الدعوى، سير الخصومة، التبليغ، الدفوع، وطرق الطعن. وتظهر أهمية هذا القانون في المنازعات البحرية لأنه يكمل القانون البحري كلما لم يتضمن هذا الأخير حكمًا إجرائيًا خاصًا.

فالقانون البحري يحدد في الغالب القواعد الموضوعية المرتبطة بالتصادم أو الإنقاذ أو النقل أو التلوث، أما قانون الإجراءات المدنية والإدارية فيبين كيفية عرض النزاع أمام القضاء، والجهة القضائية التي تملك صلاحية الفصل فيه، والقواعد الإجرائية الواجبة الاتباع. وبذلك، فإن العلاقة بين النصين هي علاقة تكامل بين النص الخاص والنص العام.2

وتعد المحكمة، وفق القواعد العامة، الجهة القضائية ذات الاختصاص العام في القضايا المدنية والتجارية والبحرية، ما لم يوجد نص خاص يسند النزاع إلى جهة أخرى. وبناءً على ذلك، فإن

1 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون البحري، المرجع السابق، المواد770 ،773 ، 780 و.912

2 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 09-08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 ، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد21 ، الصادر في 23 أبريل2008 ، المواد1 ،3 ، 14 و.15

المنازعات البحرية التي تنشأ بين أشخاص القانون الخاص، أو بين الناقل والشاحن، أو بين مالك السفينة والمتضرر، أو بين أطراف عقد النقل البحري، تخضع من حيث الأصل للقضاء العادي، مع مراعاة القواعد الخاصة التي يقررها القانون البحري.[1]

وتبرز أهمية قانون الإجراءات المدنية والإدارية بصورة أوضح عندما تتحول الواقعة البحرية إلى دعوى قضائية، لأن القاضي لا يكتفي بتطبيق قواعد المسؤولية، بل يتعين عليه النظر في الدفع بعدم الاختصاص، وقبول الدعوى، وصفة ومصلحة الأطراف، والاختصاص الإقليمي، والطلبات المستعجلة، وطرق التنفيذ.

**الفرع الثالث: القوانين الخاصة ذات الصلة بالحوادث البحرية**

إلى جانب القانون البحري وقانون الإجراءات المدنية والإدارية، توجد قوانين خاصة تتدخل في بعض الحوادث البحرية عندما تتجاوز آثار الحادث حدود العلاقة الخاصة بين الأطراف. ويظهر ذلك خاصة في حوادث التلوث البحري، أو الأضرار التي تمس الساحل، أو الحوادث الكبرى التي تهدد البيئة أو السلامة العامة.

**أولًا: قانون حماية البيئة**

يعد قانون حماية البيئة من أهم القوانين الخاصة التي قد تتداخل مع المنازعات البحرية، خاصة عندما يؤدي الحادث إلى تلوث المياه البحرية أو الإضرار بالساحل أو الموارد الطبيعية. فالتلوث البحري لا يثير فقط مسؤولية مالك السفينة أو الناقل، بل يثير أيضًا تدخل السلطات المختصة لحماية البيئة ومنع تفاقم الضرر.

1 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة.32

وقد عرف قانون حماية البيئة التلوث بأنه كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة يتسبب فيه فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والماء والأرض والممتلكات. وبناءً على ذلك، فإن الحادث البحري الذي يؤدي إلى تسرب محروقات أو مواد خطرة لا يبقى مجرد حادث ملاحي، بل يصبح أيضًا واقعة ذات أثر بيئي.1

كما يمنع القانون داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية أو بالأنظمة البيئية البحرية أو عرقلة الأنشطة البحرية. وتظهر أهمية هذا الحكم في أنه يربط بين الحادث البحري والنظام القانوني لحماية البيئة، خاصة عندما يترتب عن الحادث ضرر يمس الصيد أو الملاحة أو النشاط الساحلي.2

أما قضائيا, تفيد هذه النصوص في تحديد طبيعة النزاع، هل هو نزاع تعويض مدني فقط، أم نزاع ذو بعد بيئي أيضًا. كما تساعد القاضي في تقدير خطورة الضرر وتحديد التدابير المناسبة، خاصة إذا كان الضرر ممتدًا أو يمس مصلحة جماعية.

**ثانيًا: قانون حماية الساحل وتثمينه**

يمثل قانون حماية الساحل وتثمينه نصًا خاصًا مهمًا في الحوادث البحرية التي تمتد آثارها إلى الشواطئ أو المناطق الساحلية. فبعض الحوادث البحرية، خاصة التلوث أو جنوح السفن أو تسرب المحروقات، قد تؤدي إلى أضرار مباشرة بالساحل والمنشآت الساحلية، وهو ما يجعل النزاع لا يقتصر

1 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 10-03 المؤرخ في 19 يوليو2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد43 ، الصادر في 20 يوليو2003 ، المادة.4

2 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون حماية البيئة، المرجع السابق، المادة.52

على العلاقة بين مالك السفينة والمتضرر، بل يمتد إلى حماية المجال الساحلي باعتباره مرفقًا وطنيًا وبيئيًا مهمًا.[1]

وتظهر أهمية هذا القانون في أنه يضع إطارًا لحماية الساحل من التدهور والاستغلال غير المشروع، ويسمح بتدخل السلطات المختصة عند وقوع أضرار تمس المناطق الساحلية. ولذلك فإن القاضي، عند نظر منازعة ناشئة عن حادث بحري امتدت آثاره إلى الساحل، قد يحتاج إلى الرجوع إلى هذه النصوص لتكييف الضرر وتحديد نطاق المسؤولية.

**ثالثًا: القوانين المتعلقة بالوقاية من الكوارث والتدخل عند الأخطار الكبرى**

قد يبلغ الحادث البحري درجة من الخطورة تجعله يتجاوز حدود النزاع الفردي، خاصة إذا تعلق الأمر بتلوث واسع النطاق أو حادث يمس سلامة السكان أو المنشآت أو البيئة. في هذه الحالة، تتدخل القوانين المتعلقة بالوقاية من الكوارث والتدخل عند الأخطار الكبرى، باعتبارها نصوصًا مكملة للقانون البحري وقوانين البيئة.

وتظهر أهمية هذه النصوص عندما يكون الحادث البحري سببًا في خطر جماعي يستدعي تعبئة السلطات العمومية واتخاذ تدابير عاجلة للوقاية أو التدخل أو الحد من الأضرار. وبذلك، فإن هذه القوانين لا تحل محل القانون البحري، لكنها تكمله في الحالات التي يتحول فيها الحادث البحري إلى وضعية استثنائية ذات أثر عام.[2]

---

1 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002 ، المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد10 ، الصادر في 12 فبراير 2002 ، المادة.1

2 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 04-24 المؤرخ في 26 فبراير 2024 ، المتضمن قواعد الوقاية والتدخل والحد من أخطار الكوارث في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد16 ، الصادر في 6 مارس 2024، المواد.3-1

ومن ثم، يمكن القول إن القوانين الخاصة لا تحدد دائمًا المحكمة المختصة بصورة مباشرة، لكنها تؤثر في تكييف النزاع وتحديد طبيعته. فقد يكون النزاع مدنيًا من حيث المطالبة بالتعويض، وبيئيًا من حيث موضوع الضرر، وإداريًا من حيث تدخل السلطات المختصة. وهذا التداخل يبرر أهمية الإطار القانوني الوطني في فهم أساس الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية.

**المطلب الثاني: القواعد الدولية**

لا يكتمل الإطار القانوني للاختصاص القضائي في المنازعات البحرية دون الرجوع إلى القواعد الدولية، لأن النشاط البحري بطبيعته نشاط عابر للحدود. فقد تكون السفينة تابعة لدولة، والبضاعة مملوكة لشخص من دولة ثانية، ويقع الحادث في مياه دولة ثالثة، أو في أعالي البحار. لذلك لا تكفي القواعد الوطنية وحدها في كثير من الحالات، بل لا بد من الرجوع إلى الاتفاقيات الدولية التي حاولت توحيد بعض قواعد المسؤولية والاختصاص والقانون الواجب التطبيق.

وتظهر أهمية القواعد الدولية بوجه خاص في منازعات التصادم البحري، النقل البحري للبضائع، التلوث البحري، الإنقاذ، والحوادث التي تقع في أعالي البحار. غير أن تناول هذه القواعد في هذا الفصل يبقى في حدود بيان دورها في تأسيس الاختصاص القضائي، دون التوسع في تنفيذ الأحكام الأجنبية أو التحكيم البحري الدولي، لأن ذلك سيكون محل دراسة لاحقة في الفصل الثالث.

**الفرع الأول: اتفاقيات بروكسل ذات الصلة بالمنازعات البحرية**

تُعد اتفاقيات بروكسل من أهم الاتفاقيات التي ساهمت في توحيد بعض قواعد القانون البحري، خاصة في مجال التصادم البحري والاختصاص القضائي. ويجب التنبيه إلى أن عبارة "اتفاقية بروكسل" لا تشير إلى اتفاقية واحدة فقط، بل إلى عدة اتفاقيات بحرية، منها اتفاقية بروكسل لسنة 1952 الخاصة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم، واتفاقية بروكسل لسنة 1952 الخاصة

بالاختصاص الجزائي في مسائل التصادم أو حوادث الملاحة، فضلًا عن الاتفاقيات المتعلقة بالحجز على السفن وسندات الشحن.

وقد جاءت هذه الاتفاقيات لمعالجة الإشكالات التي يثيرها الحادث البحري عندما يتضمن عنصرًا أجنبيًا، مثل اختلاف جنسية السفن، أو وقوع التصادم في مياه لا تخضع لاختصاص دولة معينة، أو وجود السفينة في ميناء غير ميناء دولة العلم. ففي مثل هذه الحالات قد تتعدد المحاكم التي يمكن عرض النزاع أمامها، مما يخلق خطر تنازع الاختصاص أو صدور أحكام متعارضة.

لذلك سعت اتفاقية بروكسل الخاصة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم إلى تحديد المحاكم التي يجوز رفع دعوى التصادم أمامها.[1]

وقد أجازت هذه الاتفاقية رفع دعوى التصادم أمام محكمة موطن المدعى عليه أو مركز أعماله، أو أمام محكمة المكان الذي تم فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة له يجوز حجزها، أو أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان قد وقع داخل حدود ميناء أو في المياه الداخلية. ويظهر من ذلك أن الاتفاقية لا تترك الاختصاص مفتوحًا بلا ضوابط، بل تربطه بمعايير عملية تسمح للمدعي باختيار المحكمة الأقرب إلى النزاع أو الأكثر فعالية في حماية حقه.[2]

كما منحت الاتفاقية للمدعي حق اختيار إحدى المحاكم المحددة، لكنها منعته من رفع دعوى جديدة ضد المدعى عليه نفسه وبناءً على الوقائع نفسها أمام محكمة أخرى، ما لم يتنازل عن الدعوى

1 United Kingdom Foreign Office, International Conventions on Maritime Law: International Convention on Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, signed at Brussels on May 10, 1952, Treaty Series No. 47, London: HMSO, 1960, p. 4.

2 United Kingdom Foreign Office, International Convention on Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, op. cit., Article 1, p. 4.

الأولى. والغرض من ذلك هو منع تعدد الدعاوى الموازية وتفادي تناقض الأحكام في النزاع البحري الواحد.[1]

وتظهر أهمية هذه القواعد بأنها تجعل الاختصاص القضائي في التصادم البحري قائمًا على ضوابط دولية موحدة نسبيًا، لا على القواعد الداخلية وحدها. ومع ذلك، فإن تطبيق هذه الاتفاقيات يظل مرتبطًا بمدى انضمام الدول إليها، وبمدى إدماج أحكامها في النظام القانوني الوطني.

**الفرع الثاني: اتفاقية هامبورغ لسنة 1978**

تحتل اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 أهمية خاصة في منازعات النقل البحري للبضائع، لأنها لا تنظم التصادم أو الإنقاذ، وإنما تعالج العلاقة بين الناقل والشاحن والمرسل إليه في عقد النقل البحري. ولذلك تظهر صلتها بموضوع الاختصاص القضائي من خلال المنازعات المرتبطة بتلف البضائع، نقصها، التأخير في تسليمها، ومسؤولية الناقل أثناء وجود البضاعة في عهدته.

وتطبق اتفاقية هامبورغ على عقود النقل البحري للبضائع بين دولتين مختلفتين متى توافرت إحدى الروابط التي تقررها الاتفاقية، كأن يكون ميناء الشحن أو ميناء التفريغ في دولة متعاقدة، أو أن يصدر سند الشحن في دولة متعاقدة، أو أن يتضمن سند الشحن أو وثيقة النقل شرطًا يقضي بتطبيق الاتفاقية أو قانون دولة يطبقها.[2]

وتبرز أهمية الاتفاقية في أنها وسعت نطاق مسؤولية الناقل، إذ جعلت مسؤوليته قائمة عن الفقد أو التلف أو التأخير إذا وقع أثناء وجود البضاعة في عهدته. وتمتد هذه العهدة، بحسب الاتفاقية، إلى الفترة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسة الناقل في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء

1 United Kingdom Foreign Office, International Convention on Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, op. cit., Article 1, paras. 2–3, p. 4.

2 United Nations, Hamburg Rules, op. cit., Article 2.

التفريغ. وهذا الحكم له أثر مباشر على منازعات الشحن والتفريغ، لأنه يساعد على تحديد المرحلة التي وقع فيها الضرر والجهة التي تتحمل المسؤولية.[1]

وضعت اتفاقية هامبورغ قضائيا قواعد خاصة تتيح للمدعي رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم التي تربطها صلة جدية بالنزاع، مثل محكمة موطن المدعى عليه أو مركز أعماله، أو محكمة مكان إبرام العقد إذا كان للمدعى عليه فيه مقر أو فرع أو وكالة، أو محكمة ميناء الشحن، أو محكمة ميناء التفريغ، أو أي مكان آخر يعينه عقد النقل. وتكمن أهمية هذه القاعدة في أنها تمنع إفراغ حق المتضرر من مضمونه، خاصة عندما يكون الشاحن أو المرسل إليه في مركز أضعف من الناقل.[2]

وبذلك، فإن اتفاقية هامبورغ لا تقتصر على تنظيم مسؤولية الناقل، بل تسهم كذلك في تحديد الجهة القضائية المختصة بنظر النزاع الناشئ عن النقل البحري. غير أن التوسع في شروط الاختصاص القضائي أو التحكيمي في سندات الشحن يترك للفصل الثالث، لأن هذا الفصل يكتفي ببيان الأساس الدولي العام لهذه القواعد.

**الفرع الثالث: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982**

تُعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 الإطار الدولي العام الذي ينظم استعمال البحار والمناطق البحرية المختلفة، مثل البحر الإقليمي، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، وأعالي البحار. وتظهر صلتها بالاختصاص القضائي في الحوادث البحرية من خلال تحديد ولاية دولة العلم، وحقوق الدولة الساحلية، وقواعد حماية البيئة البحرية، وتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية.

---

United Nations, Hamburg Rules, op. cit., Articles 4–5.1

2 United Nations, Hamburg Rules, op. cit., Article 21.

ففي أعالي البحار، تقرر الاتفاقية مبدأ اختصاص دولة العلم، إذ تخضع السفينة في الأصل لاختصاص الدولة التي ترفع علمها. ويترتب على ذلك أن السفينة لا تخضع، في أعالي البحار، لاختصاص أي دولة أخرى إلا في الحالات التي تجيزها الاتفاقية أو قواعد القانون الدولي. وهذا المبدأ مهم في الحوادث البحرية التي تقع خارج المياه الإقليمية، لأنه يحدد الدولة التي تملك سلطة الرقابة والتحقيق والمتابعة في الأصل.1

كما تلزم الاتفاقية دولة العلم بأن تمارس رقابة فعلية على السفن التي ترفع علمها في المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية، وأن تتخذ التدابير الضرورية لضمان السلامة في البحر، بما في ذلك صلاحية السفينة للملاحة، كفاءة الطاقم، استعمال الإشارات، منع التصادم، ومنع التلوث البحري. ومن ثم فإن اختصاص دولة العلم لا يعد مجرد امتياز قانوني، بل يقابله واجب في الرقابة والضبط والتحقيق.2

وتتضح الصلة المباشرة بموضوع الحوادث البحرية في المادة المتعلقة بالتصادم أو أي حادث ملاحي آخر يقع في أعالي البحار، حيث تقرر الاتفاقية أنه إذا ترتبت مسؤولية جزائية أو تأديبية على الربان أو أحد أفراد الطاقم بسبب تصادم أو حادث ملاحي، فلا تجوز مباشرة الإجراءات إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو دولة جنسية الشخص المعني. كما لا يجوز توقيف السفينة أو احتجازها، ولو لأغراض التحقيق، إلا بأمر من سلطات دولة العلم.3

في مجال البيئة البحرية، فقد قررت الاتفاقية التزامًا عامًا على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، كما ألزمتها باتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث والحد منه والسيطرة عليه. وتفيد

1 United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 1982, Article 92.

2 United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea, op. cit., Article 94.

3 United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea, op. cit., Article 97.

هذه القواعد في منازعات التلوث البحري لأنها تمنح الدولة الساحلية أساسًا للتدخل عندما يمس الحادث البحري مياهها أو بيئتها البحرية أو مصالحها الساحلية.[1]

وعليه، فإن اتفاقية قانون البحار لا تنظم الاختصاص القضائي في كل منازعة بحرية خاصة، لكنها تضع الإطار العام الذي يحدد حدود ولاية الدول في البحر، ويبين متى تكون الأولوية لدولة العلم، ومتى يكون للدولة الساحلية مصلحة قانونية في التدخل، ومتى تخضع المنازعة لآليات التسوية الدولية.

**الفرع الرابع: الاتفاقيات الخاصة بالتلوث البحري**

تعد الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث البحري من أهم مصادر الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية، لأنها تنظم مسؤولية مالك السفينة والتعويض عن أضرار التلوث، وتحدد في بعض الحالات المحكمة المختصة بدعاوى التعويض. ومن أبرز هذه الاتفاقيات اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1992، واتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1992.

**أولًا: اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1992**

تهدف اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1992 إلى ضمان تعويض الأشخاص المتضررين من التلوث الناتج عن تسرب الزيت أو طرحه من السفن الناقلة للنفط. وقد أقامت الاتفاقية المسؤولية، في الأصل، على عاتق مالك السفينة، وقررت نظامًا خاصًا للتأمين أو الضمان المالي حتى يتمكن المتضررون من الحصول على التعويض بفعالية.[2]

1 United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea, op. cit., Articles 192 and 194.

2 International Oil Pollution Compensation Funds, Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, op. cit., 1992 Civil Liability Convention, Articles I–III.

وتطبق الاتفاقية على أضرار التلوث التي تقع في إقليم الدولة المتعاقدة، بما في ذلك بحرها الإقليمي، وكذلك في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو في منطقة بحرية معادلة لا تتجاوز مائتي ميل بحري من خطوط الأساس. كما تشمل التدابير الوقائية المتخذة لمنع الضرر أو الحد منه، ولو اتخذت هذه التدابير خارج الإقليم، متى كانت موجهة لتجنب ضرر يدخل في نطاق الاتفاقية.[1]

قررت الاتفاقية أنه إذا وقع ضرر التلوث في إقليم دولة متعاقدة، أو اتخذت تدابير وقائية لمنع الضرر أو التقليل منه، فإن دعاوى التعويض لا ترفع إلا أمام محاكم تلك الدولة أو الدول المتضررة. وتكمن أهمية هذا الحكم في أنه يربط الاختصاص بمكان تحقق الضرر أو التدابير الوقائية، لا بجنسية السفينة أو مالكها فقط.[2]

**ثانيًا: اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1992**

جاءت اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 لتكمل نظام المسؤولية المدنية، وذلك عندما لا يتمكن المتضرر من الحصول على تعويض كامل وكافٍ من مالك السفينة أو من ضامنه. وتقوم فكرة الصندوق على توزيع عبء التعويض بين قطاع النقل البحري وقطاع استقبال أو شحن الزيت، بما يحقق حماية أوسع للضحايا والمتضررين.[3]

ترتبط دعاوى الصندوق بالمحكمة المختصة وفق اتفاقية المسؤولية المدنية. فإذا رفعت دعوى التعويض ضد مالك السفينة أو ضامنه أمام محكمة مختصة، فإن هذه المحكمة تملك كذلك

1 International Oil Pollution Compensation Funds, Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, op. cit., 1992 Civil Liability Convention, Article II.

2 International Oil Pollution Compensation Funds, Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, op. cit., 1992 Civil Liability Convention, Article IX.

3 International Oil Pollution Compensation Funds, Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, op. cit., 1992 Fund Convention, Articles 1–2.

الاختصاص في الدعوى ضد الصندوق عن الضرر نفسه. وتهدف هذه القاعدة إلى تجميع دعاوى التعويض المرتبطة بحادث التلوث أمام جهة واحدة قدر الإمكان، تفاديًا لتشتت الإجراءات وتعارض الأحكام.[1]

ومن ثم، فإن اتفاقيات التلوث البحري تعد من أوضح الاتفاقيات في ربط المسؤولية بالاختصاص القضائي، لأنها لا تكتفي بتحديد المسؤول عن الضرر، بل تحدد أيضًا المحكمة التي تنظر دعوى التعويض، وهو ما يجعلها مهمة جدًا في موضوع الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية.

**الفرع الخامس: الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري لسنة 1989**

تعد الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري لسنة 1989 من أهم الاتفاقيات التي تنظم عمليات الإنقاذ أو المساعدة البحرية. وهي لا تضع، في الأصل، نظامًا تفصيليًا للاختصاص القضائي كما تفعل بعض اتفاقيات التلوث، لكنها تضع القواعد الموضوعية التي يعتمد عليها القاضي عند الفصل في منازعات الإنقاذ، خاصة من حيث شروط استحقاق المكافأة ومعايير تقديرها.

وقد عرفت الاتفاقية عملية الإنقاذ بأنها كل عمل أو نشاط يهدف إلى مساعدة سفينة أو أي أموال أخرى تكون في حالة خطر في المياه الصالحة للملاحة أو في أي مياه أخرى. وهذا التعريف يبرز اتساع نطاق الإنقاذ، لأنه لا يقتصر على السفينة، بل يشمل الأموال البحرية الأخرى المعرضة للخطر.[2]

كما فرضت الاتفاقية على المنقذ التزامات أساسية، منها بذل العناية الواجبة في تنفيذ عملية الإنقاذ، ومنع أو تقليل الضرر الذي قد يصيب البيئة. وفي المقابل، يلتزم مالك السفينة أو ربانها

1 International Oil Pollution Compensation Funds, Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, op. cit., 1992 Fund Convention, Article 7.

2 International Maritime Organization, International Convention on Salvage, op. cit., Article 1.

بالتعاون مع المنقذ أثناء العملية. وهذا يبين أن الإنقاذ البحري لم يعد مرتبطًا فقط بحماية الأموال، بل أصبح مرتبطًا كذلك بحماية البيئة البحرية.[1]

وتقرر الاتفاقية أن عمليات الإنقاذ التي تحقق نتيجة نافعة تمنح الحق في مكافأة، أما إذا لم تتحقق نتيجة مفيدة فلا تستحق المكافأة، ما لم يوجد نص خاص. كما وضعت معايير لتقدير المكافأة، منها قيمة السفينة أو الأموال المنقذة، درجة النجاح، طبيعة الخطر، مهارة المنقذين، الوقت المستغرق، والمصاريف والمخاطر التي تحملها المنقذون.[2]

و منه يتضح من القواعد الدولية أن الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية لا يتحدد دائمًا وفق القانون الوطني وحده، بل يتأثر بالاتفاقيات الدولية التي تنظم طبيعة النزاع ومحل الضرر والأطراف المرتبطة به. فبروكسل تبرز في التصادم البحري، وهامبورغ في النقل البحري للبضائع، واتفاقية قانون البحار في تحديد ولاية دولة العلم والدولة الساحلية، أما اتفاقيات التلوث والإنقاذ فتحدد الأساس الموضوعي للمسؤولية والتعويض.

وبذلك، فإن القواعد الدولية لا تلغي القواعد الوطنية، بل تكملها وتوجه تطبيقها، خاصة عندما تتضمن المنازعة عنصرًا أجنبيًا أو يمتد أثرها إلى أكثر من دولة. وهذا ما يجعل الإطار القانوني الدولي أساسًا ضروريًا قبل الانتقال إلى الفصل الثاني، الذي سيتناول الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية على المستوى الوطني من حيث الاختصاص النوعي والإقليمي والمسائل الإجرائية.

1 International Maritime Organization, International Convention on Salvage, op. cit., Article 8.

2 International Maritime Organization, International Convention on Salvage, op. cit., Articles 12–13.

**ملخص الفصل الأول**

خلص هذا الفصل إلى أن المنازعات البحرية ذات طبيعة قانونية خاصة، لأنها لا تقوم على مجرد وقوع حادث بحري، بل على الآثار القانونية المترتبة عنه، كالمطالبة بالتعويض أو قيام المسؤولية تجاه السفينة أو البضائع أو الأشخاص أو البيئة البحرية. وقد بيّن الفصل أن الحوادث البحرية تختلف عن حوادث الملاحة العامة، لأنها غالبًا تؤدي إلى ضرر أو خطر جسيم يفتح المجال لنشوء دعوى قضائية، كما تتنوع صورها بين التصادم، والخسائر المشتركة، والإنقاذ، والتلوث، ومنازعات الشحن والتفريغ والنقل البحري. كما أوضح أن تحديد الاختصاص القضائي في هذه المنازعات يستند إلى إطار قانوني وطني ودولي. فعلى المستوى الوطني، يشكل القانون البحري الجزائري المصدر الخاص، بينما يحدد قانون الإجراءات المدنية والإدارية القواعد العامة للتقاضي، وتكمل القوانين الخاصة هذا التنظيم في حالات التلوث أو الأضرار الجماعية. أما دوليًا، فتسهم الاتفاقيات البحرية، مثل اتفاقيات بروكسل وهامبورغ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، في تنظيم الاختصاص والمسؤولية في المنازعات ذات الطابع الدولي. وبذلك، يشكل هذا الفصل أساسًا نظريًا وقانونيًا لفهم موضوع الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية، تمهيدًا لدراسة الاختصاص النوعي والإقليمي والإجراءات الخاصة بالدعاوى البحرية في الفصل الثاني.

# الفصل الثاني :الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية على المستوى الوطني

## تمهيد

بعد التطرق في الفصل الأول إلى الطبيعة القانونية للمنازعات البحرية والأساس القانوني للاختصاص القضائي فيها، يقتضي البحث الانتقال إلى دراسة الاختصاص القضائي على المستوى الوطني، باعتبار أن القضاء الداخلي يعد الجهة الأصلية المختصة بالفصل في المنازعات البحرية متى ارتبط النزاع بإقليم الدولة أو بموانئها أو بسفنها أو بالأشخاص الخاضعين لولايتها القضائية.

وتكتسي هذه الدراسة أهمية خاصة بالنظر إلى الطبيعة المتميزة للمنازعات البحرية، فهي غالبا ما تجمع بين الطابع التجاري والفني والاستعجالي، كما قد تتعلق بحوادث بحرية خطيرة مثل التصادم، والإنقاذ، والتلوث، ومنازعات الشحن والتفريغ .لذلك لا يقتصر دور القضاء الوطني على الفصل في أصل النزاع، بل يمتد أيضا إلى اتخاذ إجراءات وقتية وتحفظية لحماية الحقوق، خاصة عندما تكون السفينة قابلة للمغادرة أو تكون الضمانات معرضة للضياع.

وعليه، سيتم تناول هذا الفصل من خلال مبحثين؛ يخصص المبحث الأول لدراسة الاختصاص النوعي والإقليمي للقضاء الوطني في المنازعات البحرية، أما المبحث الثاني فيعالج المسائل الإجرائية الخاصة بالدعاوى البحرية، ولا سيما الإجراءات المستعجلة والتحفظية التي تفرضها خصوصية النشاط البحري.

## المبحث الأول

## الاختصاص النوعي والإقليمي للقضاء الوطني

يعد تحديد الاختصاص القضائي من المسائل الأساسية في المنازعات البحرية، لأن قبول الدعوى والنظر فيها يتوقفان على معرفة الجهة القضائية المختصة نوعيا وإقليميا .فالمنازعة البحرية، بحكم طبيعتها الخاصة، قد تعرض على أكثر من جهة قضائية بحسب موضوعها؛ فقد تكون مرتبطة بعقد نقل بحري، أو بحادث تصادم، أو بحجز سفينة، أو بطلب إجراء تحفظي أو استعجالي.

كما أن تحديد المحكمة المختصة إقليميا يكتسي أهمية عملية كبيرة في المجال البحري، نظرا لارتباط النزاع غالبا بمكان وقوع الحادث، أو مكان وجود السفينة، أو ميناء الوصول أو المغادرة، أو موطن المدعى عليه .لذلك فإن دراسة الاختصاص النوعي والإقليمي تسمح بضبط الجهة القضائية التي تملك سلطة الفصل في النزاع البحري، وتجنب تضارب الاختصاص بين المحاكم.

وعليه، سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين؛ يتناول المطلب الأول الاختصاص النوعي للقضاء الوطني في المنازعات البحرية، بينما يخصص المطلب الثاني لدراسة الاختصاص الإقليمي، من خلال المعايير المعتمدة في تحديد المحكمة المختصة مكانيا.

### المطلب الأول

### الاختصاص النوعي للقضاء الوطني في المنازعات البحرية

يقصد بالاختصاص النوعي تحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر في النزاع بحسب طبيعة الدعوى وموضوعها، لا بحسب مكان وقوعها .وتظهر أهمية هذا الاختصاص في المنازعات البحرية بالنظر إلى خصوصية هذه الأخيرة، إذ قد تتعلق بعقود النقل البحري، أو سندات الشحن، أو استغلال

السفينة، أو الحجز عليها، أو طلب اتخاذ إجراء وقتي أو تحفظي لحماية الحقوق .لذلك لا يمكن التعامل مع المنازعة البحرية باعتبارها منازعة مدنية أو تجارية عادية، بل هي منازعة ذات طبيعة خاصة تجمع بين الجانب التجاري والفني والاستعجالي[1].

وقد أصبح الاختصاص النوعي في المنازعات البحرية أكثر وضوحا بعد تعديل قانون الإجراءات المدنية والإدارية بموجب القانون رقم 13-22، حيث أدرج المشرع الجزائري المنازعات البحرية ضمن اختصاص المحكمة التجارية المتخصصة [2].غير أن هذا لا يمنع تدخل رئيس الجهة القضائية في بعض الإجراءات الخاصة، كالحجز البحري، والأوامر على عرائض، والتدابير الاستعجالية والتحفظية، وهي إجراءات تفرضها طبيعة النشاط البحري وسرعة حركة السفن وإمكانية مغادرتها للميناء في وقت قصير[3].

**الفرع الأول :اختصاص المحكمة التجارية المتخصصة بالمنازعات البحرية**

تعد المحكمة التجارية المتخصصة الجهة القضائية المختصة نوعيا بالنظر في المنازعات البحرية، وذلك بعد أن نص المشرع الجزائري صراحة على إدراجها ضمن المنازعات التي تختص بها هذه المحكمة .ويظهر من ذلك

1 بن ددوش سيد أحمد، 2024-2023، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، أطروحة دكتوراه ل م د، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص القانون البحري والنقل، ص 120وما بعدها.

2 القانون رقم 13-22المؤرخ في 12يوليو 2022، المعدل والمتمم للقانون رقم 09-08المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 48، الصادرة بتاريخ 17يوليو 2022، المادة 536مكرر.

3 ربحيوي هواري، 2024، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد XI، العدد العادي، جامعة وهران 2محمد بن أحمد، ص .59-56

أن المشرع لم يترك هذا النوع من المنازعات للقسم التجاري العادي، وإنما خصص لها جهة قضائية ذات طابع تجاري متخصص، بالنظر إلى ما تثيره من مسائل قانونية وفنية دقيقة[1].

وتشمل المنازعات البحرية التي يمكن عرضها أمام المحكمة التجارية المتخصصة تلك المرتبطة بالنشاط البحري التجاري، مثل منازعات النقل البحري للبضائع، وسندات الشحن، ومشارطات إيجار السفن، والتأمين البحري، واستغلال السفينة، والمسؤولية الناتجة عن بعض الحوادث البحرية ذات الطابع التجاري [2].فالعبرة هنا ليست بصفة الأطراف فقط، وإنما بطبيعة النزاع ومدى ارتباطه بالنشاط البحري وبالمعاملات البحرية[3].

كما أن اختصاص المحكمة التجارية المتخصصة بالمنازعات البحرية ينسجم مع طبيعة القانون البحري ذاته، باعتباره قانونا يجمع بين القواعد التجارية وقواعد المسؤولية المدنية والقواعد الإجرائية، فضلا عن تأثره بالاتفاقيات الدولية والأعراف البحرية [4].ولهذا فإن إسناد هذه المنازعات إلى جهة قضائية متخصصة يهدف إلى تحقيق سرعة الفصل، وضمان فهم أدق لطبيعة العلاقات البحرية، وتفادي تشتت الاختصاص بين جهات قضائية متعددة[5].

1 القانون رقم 13-22، المرجع السابق، المادة 536مكرر.

2 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص .61-60

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 124وما بعدها.

4 سي فضيل، 2023، »النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر«، مقال منشور في منصة ASJP، ص 214 وما بعدها.

5 القانون رقم 13-22، المرجع السابق، المواد 536مكرر إلى 536مكرر .7

**الفرع الثاني :اختصاص رئيس الجهة القضائية في الحجز البحري**

يعد الحجز البحري أو الحجز التحفظي على السفينة من أهم الإجراءات الخاصة بالمنازعات البحرية، لأنه يهدف إلى ضمان حقوق الدائن البحري ومنع السفينة من مغادرة الميناء قبل تسوية النزاع أو تقديم ضمان كاف [1].ويتميز هذا الإجراء عن غيره من صور الحجز بكونه ينصب على السفينة، وهي مال منقول ذو طبيعة خاصة، قابل للانتقال السريع من ميناء إلى آخر، مما يجعل الدائن في حاجة إلى إجراء قضائي عاجل يحفظ حقه[2].

ويصدر الحجز البحري غالبا بأمر قضائي بناء على طلب الدائن، متى توافرت شروطه القانونية، خاصة وجود دين بحري أو مطالبة جدية مرتبطة بالسفينة أو باستغلالها [3].ولا يقصد بالحجز هنا الفصل النهائي في أصل الحق، وإنما المحافظة على الضمان إلى غاية الفصل في النزاع .ومن ثم، فإن سلطة القاضي في هذه المرحلة تكون سلطة وقتية وتحفظية، لا تمس أصل الحق ولا تفصل في المسؤولية النهائية[4].

1 القانون البحري الجزائري، الأمر رقم 80-76المؤرخ في 23أكتوبر 1976، المعدل والمتمم، المواد المتعلقة بالحجز على السفن.

2 مباركي سهيلة ومخلوفي صبرينة، 2013، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ص .47-46

3 تايب، راضية، ولمطاعي، نور الدين 2024، »الحجز التحفظي على السفن في تحقيق الضمان للدائن«، مقال منشور في ASJP، ص 150وما بعدها.

4 قيشو وردية، 2022-2021، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، أطروحة دكتوراه، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون الأعمال، ص .110-108

وتظهر أهمية الحجز البحري من الناحية العملية في كونه يحقق نوعا من التوازن بين مصلحة الدائن في ضمان حقه، ومصلحة مالك السفينة أو مستغلها في عدم تعطيل نشاطه البحري دون مبرر [1].لذلك قد يرفع الحجز إذا قدم المدين ضمانا كافيا أو كفالة مناسبة، لأن الغاية من الحجز ليست توقيف السفينة في حد ذاته، وإنما تأمين الدين أو المطالبة البحرية إلى حين البت فيها[2].

**الفرع الثالث :اختصاص القاضي في الأوامر على عرائض**

تعد الأوامر على عرائض من الإجراءات المهمة في المنازعات البحرية، لأنها تسمح بالحصول على أمر قضائي سريع دون مواجهة مسبقة بين الخصوم، متى كان الإجراء المطلوب لا يحتمل التأخير أو كان عنصر المفاجأة ضروريا لتحقيق الغرض منه [3].ويظهر ذلك بصفة خاصة في الحجز على السفن، أو إثبات حالة البضاعة، أو تعيين خبير لمعاينة الأضرار قبل زوال آثارها[4].

وتكتسي الأوامر على عرائض أهمية خاصة في المجال البحري بسبب السرعة التي تطبع النشاط البحري، فالسفينة قد تغادر الميناء في وقت قصير، والبضاعة قد تتلف أو تتغير حالتها، وآثار

1 مباركي سهيلة ومخلوفي صبرينة، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 51وما بعدها.

2 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 126وما بعدها.

3 قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، القانون رقم 09-08المؤرخ في 25فبراير 2008، المعدل والمتمم، المواد 310إلى 312.

4 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .124

الحادث البحري قد يصعب إثباتها لاحقا [1].لذلك فإن اللجوء إلى الأمر على عريضة يسمح للقاضي بالتدخل في الوقت المناسب لحماية الدليل أو حفظ الضمان أو اتخاذ إجراء تحفظي عاجل[2].

غير أن الأمر على عريضة لا يعد حكما فاصلا في موضوع النزاع، وإنما هو إجراء ولائي أو وقتي يصدر في حدود ما يطلبه صاحب العريضة، ويظل قابلا للمراجعة أو الاعتراض عليه وفق القواعد العامة [3].وهذا ما يجعله مناسبا لطبيعة بعض المنازعات البحرية التي تتطلب تدخلا قضائيا سريعا دون الدخول مباشرة في مناقشة أصل الحق[4].

**الفرع الرابع :اختصاص القضاء الاستعجالي في التدابير الوقتية والتحفظية**

إلى جانب الأوامر على عرائض، يملك القضاء الاستعجالي دورا مهما في المنازعات البحرية، خاصة عندما توجد حالة استعجال تستدعي اتخاذ تدبير مؤقت أو تحفظي دون المساس بأصل الحق .وقد نص القانون رقم 13-22على إمكانية اتخاذ رئيس قسم بالمحكمة التجارية المتخصصة، عن طريق الاستعجال، الإجراءات المؤقتة أو التحفظية للحفاظ على الحقوق موضوع النزاع، وفقا للإجراءات المنصوص عليها في القانون والنصوص الخاصة[5].

1 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .110-109

2 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 124وما بعدها.

3 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المواد 310إلى .312

4 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .124

5 القانون رقم 13-22، المرجع السابق، المادة 536مكرر .6

وتبرز أهمية القضاء الاستعجالي في المجال البحري في الحالات التي يكون فيها التأخير سببا في ضياع الحق أو تفاقم الضرر، مثل طلب وقف مغادرة السفينة، أو المحافظة على البضائع، أو تعيين خبير بصورة عاجلة، أو اتخاذ إجراء لمنع استمرار الضرر الناتج عن حادث بحري [1].فهذه الحالات لا تحتمل غالبا انتظار الفصل في دعوى الموضوع، لأن طبيعة الملاحة البحرية تفرض السرعة والفعالية[2].

ومع ذلك، فإن اختصاص القضاء الاستعجالي يظل مقيدا بعدم المساس بأصل الحق، فلا يجوز للقاضي الاستعجالي أن يفصل في المسؤولية النهائية أو يحدد بصفة قطعية من يتحمل التعويض،[3] وإنما يقتصر دوره على اتخاذ تدبير مؤقت يحفظ الحقوق أو يمنع الضرر إلى حين عرض النزاع على قاضي الموضوع المختص[4].

وعليه، يتضح أن الاختصاص النوعي في المنازعات البحرية يتوزع بين عدة صور متكاملة؛[5] فالمحكمة التجارية المتخصصة تختص بالفصل في أصل المنازعة البحرية ذات الطابع التجاري، بينما يتدخل رئيس الجهة القضائية أو رئيس القسم لاتخاذ إجراءات وقتية وتحفظية، كالحجز البحري والأوامر على عرائض والتدابير الاستعجالية .وهذا التعدد في صور الاختصاص يجد مبرره في

1 مزعاش عبد الرحيم، 2022، »قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية«، مجلة صوت القانون، المجلد التاسع، العدد 01، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، ص .411-408

2 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 109وما بعدها.

3 القانون رقم 13-22، المرجع السابق، الأحكام العامة المتعلقة بالاستعجال.

4 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .110-108

5 القانون رقم 13-22، المرجع السابق، المواد 536مكرر، 536مكرر 4، 536مكرر .6

خصوصية المنازعة البحرية، التي تتطلب قضاء متخصصا من جهة، وتدخلا سريعا وفعالا من جهة أخرى[1].

**المطلب الثاني :الاختصاص الإقليمي للقضاء الوطني في المنازعات البحرية**

يقصد بالاختصاص الإقليمي تحديد المحكمة المختصة مكانيا بالنظر في النزاع، وذلك بعد تحديد الجهة القضائية المختصة نوعيا [2].وإذا كان الاختصاص النوعي يجيب عن سؤال :ما هي الجهة القضائية المختصة؟ فإن الاختصاص الإقليمي يجيب عن سؤال :أين ترفع الدعوى؟ وتظهر أهمية هذا الاختصاص في المنازعات البحرية بالنظر إلى تعدد الروابط المكانية التي قد يتصل بها النزاع، فقد يرتبط بمكان وقوع الحادث البحري، أو بمكان وجود السفينة، أو بميناء التسجيل، أو بميناء الوصول أو المغادرة، أو بمكان تنفيذ العقد البحري[3].

وقد نص القانون رقم 13-22على أن المحكمة التجارية المتخصصة تخضع، من حيث الاختصاص الإقليمي، للأحكام العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية [4]. وبذلك فإن المنازعات البحرية، رغم اختصاص المحكمة التجارية المتخصصة بها نوعيا، لا تنفصل

1 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص .127-120

2 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المواد 37إلى .40

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 124وما بعدها.

4 القانون رقم 13-22، المرجع السابق، المادة 536مكرر .1

من حيث المكان عن القواعد العامة والخاصة للاختصاص الإقليمي، مع ضرورة مراعاة طبيعة النزاع البحري والروابط المكانية التي تميزه[1].

**الفرع الأول :القاعدة العامة في تحديد الاختصاص الإقليمي**

الأصل في الاختصاص الإقليمي أن ترفع الدعوى أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، فإذا لم يكن له موطن معروف، عاد الاختصاص إلى الجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، أما في حالة اختيار موطن، فينعقد الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم يوجد نص خاص يقضي بخلاف ذلك [2].وتطبق هذه القاعدة على المنازعات البحرية متى لم يوجد معيار خاص أكثر ارتباطا بالنزاع[3].

غير أن خصوصية المنازعات البحرية تجعل القاعدة العامة غير كافية دائما، لأن النزاع البحري قد لا يرتبط بموطن المدعى عليه وحده، بل قد يكون مكان وقوع الحادث أو مكان وجود السفينة أو ميناء الوصول أكثر اتصالا بالنزاع [4].ولذلك يلتجئ القاضي إلى المعايير الخاصة التي يقررها القانون أو التي تفرضها طبيعة المنازعة، خاصة عندما يتعلق الأمر بدعوى تعويض عن حادث بحري أو دعوى ناشئة عن عقد نقل بحري أو إجراء تحفظي على السفينة[5].

1 سي فضيل، الحاج، »النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر«، المرجع السابق، ص 214وما بعدها.

2 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 37.

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 126.

4 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص 62-59.

5 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 39.

**الفرع الثاني :مكان وقوع الحادث البحري كمعيار للاختصاص الإقليمي**

يعد مكان وقوع الحادث البحري من أهم معايير الاختصاص الإقليمي في المنازعات البحرية، خاصة إذا تعلق الأمر بحادث تصادم بحري، أو تلوث بحري، أو ضرر وقع أثناء الشحن والتفريغ، أو حادث نتج عنه مساس بالسفينة أو البضاعة أو الأشخاص [1].ففي هذه الحالات يكون مكان الحادث هو المكان الأقرب إلى وقائع النزاع، والأقدر على تسهيل الإثبات والمعاينة والخبرة[2].

ويجد هذا المعيار أساسه في القواعد العامة لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، إذ ترفع دعاوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن فعل تقصيري أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار [3].وبما أن بعض الحوادث البحرية تشكل فعلا ضارا يرتب مسؤولية مدنية أو تجارية، فإن المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها الحادث تكون مؤهلة للنظر في الدعوى، خاصة إذا وقع الحادث داخل المياه الخاضعة للولاية الوطنية أو داخل الميناء[4].

وتظهر أهمية مكان وقوع الحادث أيضا من الناحية العملية، لأن المحكمة القريبة من موقع الحادث تكون أقدر على الأمر بإجراء خبرة، أو معاينة الأضرار، أو الاستماع إلى الشهود، أو اتخاذ

1 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص .127-124

2 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص .61

3 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 39، الفقرة .2

4 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 126وما بعدها.

تدابير استعجالية لحماية الأدلة [1].وهذا يتناسب مع طبيعة المنازعات البحرية التي قد تزول آثارها بسرعة بفعل إصلاح السفينة أو نقل البضاعة أو مغادرة السفينة للميناء[2].

**الفرع الثالث :مكان تسجيل السفينة كمعيار مساعد للاختصاص الإقليمي**

قد يكون مكان تسجيل السفينة أو ميناء قيدها من المعايير التي تساعد على تحديد الاختصاص الإقليمي، خاصة في المنازعات التي ترتبط بجنسية السفينة، أو ملكيتها، أو استغلالها، أو القيود الواردة عليها [3].فالسفينة، رغم كونها مالا منقولا، تتمتع بنظام قانوني خاص يجعل لها اسما وموطنا وجنسية، ويكون تسجيلها وسيلة لإثبات ارتباطها بدولة معينة وبنظام قانوني معين[4].

غير أن مكان تسجيل السفينة لا يعد دائما معيارا مستقلا ومطلقا للاختصاص الإقليمي في كل المنازعات البحرية، بل تختلف قيمته بحسب طبيعة النزاع [5].فإذا تعلق النزاع بملكية السفينة أو رهنها أو القيود القانونية الواردة عليها، كان لمكان التسجيل أهمية واضحة، لأنه المكان الذي توجد فيه البيانات القانونية المتعلقة بالسفينة .أما إذا تعلق النزاع بحادث مادي وقع في ميناء معين أو بمكان

1 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .110-109

2 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 39، الفقرة 9.

3 القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالسفينة وتسجيلها وجنسيتها.

4 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 124وما بعدها.

5 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المواد 37و.39

تنفيذ عقد نقل بحري، فقد يكون مكان الحادث أو مكان التنفيذ أكثر ملاءمة لتحديد المحكمة المختصة[1].

كما أن ارتباط السفينة بعلم دولة معينة أو بميناء تسجيل معين يبرز بصفة خاصة في المنازعات ذات العنصر الأجنبي، حيث قد تختلف جنسية السفينة عن جنسية الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه [2].ومن ثم، فإن مكان تسجيل السفينة يساعد في تحديد الصلة القانونية للنزاع، لكنه لا يلغي المعايير الأخرى الأكثر اتصالا بالوقائع، كالميناء الذي تمت فيه العملية البحرية أو المكان الذي وقع فيه الحادث[3].

**الفرع الرابع :ميناء الوصول أو المغادرة كمعيار للاختصاص الإقليمي**

يعد ميناء الوصول أو المغادرة من أهم المعايير العملية في تحديد الاختصاص الإقليمي في المنازعات البحرية، خاصة تلك المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع، وسند الشحن، ومنازعات الشحن والتفريغ، وتأخر التسليم، ونقص أو تلف البضائع [4].ذلك أن الميناء يمثل مكان تنفيذ جزء أساسي من الالتزام البحري، سواء تعلق الأمر بتسليم البضاعة للناقل، أو شحنها، أو تفريغها، أو تسليمها إلى المرسل إليه[5].

1 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص .127-126

2 مزعاش عبد الرحيم، »قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية«، المرجع السابق، ص .421-420

3 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص .62

4 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص .61-60

5 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 126وما بعدها.

ويستند هذا المعيار إلى القواعد العامة في المواد التجارية، إذ ترفع الدعاوى التجارية، غير المتعلقة بالإفلاس أو التسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد أو تسليم البضاعة، أو الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها [1].وبما أن عقود النقل البحري تقوم غالبا على تسليم البضاعة وشحنها ونقلها ثم تفريغها وتسليمها، فإن ميناء المغادرة أو الوصول قد يكون هو المكان الأكثر ارتباطا بتنفيذ العقد البحري[2].

كما تظهر أهمية ميناء الوصول بصفة خاصة عند اكتشاف الضرر اللاحق بالبضاعة عند التفريغ أو التسليم، إذ يكون هذا الميناء هو المكان الذي تظهر فيه آثار النزاع وتباشر فيه إجراءات المعاينة والاحتجاج [3].أما ميناء المغادرة فتظهر أهميته عندما يرتبط النزاع بعملية الشحن أو عدم مطابقة البضاعة أو سوء الرص أو بداية تنفيذ عقد النقل البحري[4].

**الفرع الخامس :مكان وجود السفينة أو توقيع الحجز كمعيار للاختصاص الإقليمي**

إلى جانب المعايير السابقة، يكتسي مكان وجود السفينة أهمية خاصة في المنازعات البحرية، لا سيما عندما يتعلق الأمر بالحجز التحفظي على السفينة أو بطلب اتخاذ إجراء استعجالي [5].فالسفينة مال متحرك يمكن أن يغادر الميناء في وقت قصير، ولذلك يكون اختصاص المحكمة التي توجد

1 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 39، الفقرة 4.

2 القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالنقل البحري للبضائع.

3 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص 62-61.

4 مزعاش عبد الرحيم، »قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية«، المرجع السابق، ص 411-410.

5 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 39، الفقرة 7.

السفينة في دائرتها أكثر فعالية من الناحية العملية، لأنه يسمح باتخاذ إجراء سريع يحافظ على حق الدائن أو يمنع ضياع الضمان[1].

وقد نص قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أن الاختصاص في مواد الحجز، سواء تعلق الأمر بالإذن بالحجز أو بالإجراءات التالية له، ينعقد للمحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها الحجز [2].ومن ثم، فإذا كانت السفينة راسية في ميناء معين وطلب الدائن توقيع الحجز عليها، فإن المحكمة المختصة إقليميا تكون، من حيث الأصل، هي المحكمة التي يقع الحجز في دائرة اختصاصها[3].

كما أن المنازعات الاستعجالية ترفع أمام المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها مكان وقوع الإشكال في التنفيذ أو التدابير المطلوبة،[4] وهو ما يتلاءم مع طبيعة المنازعات البحرية التي تحتاج غالبا إلى تدخل سريع، سواء لإثبات حالة السفينة أو البضاعة، أو منع مغادرة السفينة، أو المحافظة على الحقوق إلى حين الفصل في أصل النزاع[5].

1 مباركي سهيلة ومخلوفي صبرينة، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص .47-46

2 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 39، الفقرة .7

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص .127-126

4 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 39، الفقرة .9

5 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .110-109

وعليه، يتضح أن الاختصاص الإقليمي في المنازعات البحرية لا يتحدد بمعيار واحد، بل يتغير بحسب طبيعة النزاع والإجراء المطلوب [1].فقد ينعقد الاختصاص لموطن المدعى عليه كقاعدة عامة، أو لمكان وقوع الحادث البحري إذا تعلق الأمر بفعل ضار، أو لميناء الوصول أو المغادرة إذا تعلق النزاع بتنفيذ عقد النقل البحري، أو لمكان تسجيل السفينة إذا تعلق النزاع بمركزها القانوني، أو لمكان وجود السفينة عند طلب الحجز أو التدبير الاستعجالي [2].وهذا التعدد يعكس خصوصية المنازعة البحرية التي تجمع بين الحركة والسرعة وتعدد الروابط المكانية[3].

1 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المواد 37و.39

2 القانون رقم 13-22، المرجع السابق، المادة 536مكرر .1

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص .127-124

## المبحث الثاني

## المسائل الإجرائية الخاصة بالدعاوى البحرية

بعد تحديد قواعد الاختصاص النوعي والإقليمي للقضاء الوطني في المنازعات البحرية، تبرز ضرورة الانتقال إلى دراسة الجوانب الإجرائية الخاصة بهذه الدعاوى، لأن المنازعة البحرية لا تتميز فقط من حيث طبيعتها وموضوعها، بل تتميز كذلك من حيث كيفية مباشرتها وإثباتها والإجراءات التي يمكن اتخاذها أثناء سيرها.

وتعود خصوصية الدعاوى البحرية إلى طبيعة النشاط البحري ذاته، فهو نشاط سريع ومتحرك، ترتبط به مصالح متعددة، كمالك السفينة، والناقل، والشاحن، والمرسل إليه، وشركات التأمين، وسلطات الميناء .كما أن السفينة قد تغادر الميناء في وقت قصير، والبضاعة قد تتعرض للتلف أو التغيير، مما يجعل اللجوء إلى الإجراءات الوقتية والتحفظية أمرا ضروريا لحماية الحقوق وضمان فعالية الحكم الصادر لاحقا.

وعليه، سيتم تناول هذا المبحث من خلال مطلبين؛ يخصص المطلب الأول لدراسة إجراءات رفع الدعوى البحرية وإثباتها، أما المطلب الثاني فيعالج التدابير الوقتية والتحفظية في الدعاوى البحرية، باعتبارها من أهم الوسائل الإجرائية التي تضمن حماية الحقوق في المنازعات البحرية.

### المطلب الأول :إجراءات رفع الدعوى البحرية وإثباتها

تخضع الدعوى البحرية، من حيث الأصل، للقواعد العامة المقررة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، غير أن خصوصيتها تظهر من خلال طبيعة النزاع البحري والوثائق التي يستند إليها

الأطراف ووسائل الإثبات التي تتطلبها [1].فالدعوى البحرية قد تنشأ عن عقد نقل بحري، أو سند شحن، أو حادث تصادم، أو تلف بضاعة، أو تأخر في التسليم، أو مسؤولية ناتجة عن عمليات الشحن والتفريغ، وهي مسائل تجعل الإجراءات المرتبطة بها ذات طابع خاص يجمع بين القواعد القانونية العامة والاعتبارات الفنية المرتبطة بالملاحة والنقل البحري[2].

**الفرع الأول :شروط قبول الدعوى البحرية**

يشترط لقبول الدعوى البحرية، كما هو الحال في باقي الدعاوى، توافر الصفة والمصلحة في رافعها [3].فالصفة تعني أن يكون المدعي هو صاحب الحق أو من يمثله قانونا، كالشاحن، أو المرسل إليه، أو مالك السفينة، أو المؤمن، أو الوكيل البحري، بحسب طبيعة النزاع .أما المصلحة فتعني وجود فائدة قانونية مشروعة من رفع الدعوى، كطلب التعويض عن تلف البضاعة، أو المطالبة بقيمة أجرة النقل، أو إثبات مسؤولية الناقل، أو المطالبة برفع ضرر ناتج عن حادث بحري[4].

وتظهر أهمية الصفة في الدعاوى البحرية بسبب تعدد الأشخاص المتدخلين في العملية البحرية، فقد يشترك في النزاع الناقل البحري، والشاحن، والمرسل إليه، ومالك السفينة، والمجهز، والربان، وشركة التأمين، وسلطات الميناء [5].لذلك يتعين على القاضي، قبل الدخول في موضوع النزاع، التحقق

1 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 124وما بعدها.

2 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص .61-59

3 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة .13

4 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص .59

5 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص .61-60

من علاقة كل طرف بالحق محل المطالبة، لأن الخطأ في تحديد صاحب الصفة قد يؤدي إلى عدم قبول الدعوى[1].

كما ينبغي أن ترفع الدعوى أمام الجهة القضائية المختصة نوعيا وإقليميا، لأن عدم احترام قواعد الاختصاص قد يؤدي إلى الدفع بعدم الاختصاص [2].وفي المنازعات البحرية، يكتسي هذا الشرط أهمية خاصة بسبب تعدد الروابط المكانية للنزاع، كموطن المدعى عليه، أو مكان وقوع الحادث، أو ميناء الوصول أو المغادرة، أو مكان وجود السفينة عند طلب إجراء تحفظي[3].

**الفرع الثاني :عريضة افتتاح الدعوى البحرية والوثائق المرفقة بها**

ترفع الدعوى البحرية بعريضة افتتاح دعوى تودع لدى أمانة ضبط الجهة القضائية المختصة، وفقا للقواعد العامة المقررة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية .ويجب أن تتضمن العريضة البيانات الأساسية المتعلقة بأطراف الخصومة، وموضوع الطلب، والوقائع المؤسسة للدعوى، والوسائل القانونية التي يستند إليها المدعي، مع إرفاق الوثائق التي تثبت الادعاء[4].

وتتميز عريضة الدعوى البحرية بضرورة بيان العلاقة البحرية التي نشأ عنها النزاع، لأن القاضي يحتاج إلى تحديد ما إذا كانت الدعوى متعلقة بعقد نقل بحري، أو سند شحن، أو حادث بحري، أو

1 مزعاش عبد الرحيم، »قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية«، المرجع السابق، ص .411-408

2 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المواد 37إلى .40

3 القانون رقم 13-22، المرجع السابق، المادة 536مكرر .1

4 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المواد 14و.15

عملية شحن وتفريغ، أو مطالبة ناشئة عن استغلال السفينة [1].كما يجب أن يبين المدعي الضرر اللاحق به، والرابطة بين الضرر والفعل المنسوب إلى المدعى عليه، خاصة في دعاوى تلف البضاعة أو التأخر في التسليم أو التصادم البحري[2].

ومن أهم الوثائق التي ترفق عادة بالدعوى البحرية :سند الشحن، عقد النقل البحري، وثائق التأمين، الفواتير التجارية، وثائق تسليم البضاعة، محاضر المعاينة، الاحتجاجات أو التحفظات المقدمة عند التسليم، المراسلات بين الأطراف، وتقارير الخبرة أو المعاينة إذا وجدت [3].وتختلف أهمية هذه الوثائق بحسب نوع المنازعة، فإذا تعلق النزاع بتلف البضاعة مثلا كان سند الشحن ومحضر المعاينة والتحفظات عند التسليم من الوثائق الأساسية[4].

**الفرع الثالث :وسائل الإثبات الكتابية في الدعوى البحرية**

يحتل الإثبات الكتابي مكانة مهمة في المنازعات البحرية، لأن أغلب العلاقات البحرية تقوم على وثائق مكتوبة، كالعقود البحرية وسندات الشحن ووثائق التأمين والفواتير والمراسلات التجارية [5].ويعد سند الشحن من أهم وسائل الإثبات في عقد النقل البحري للبضائع، لأنه يثبت تسلم الناقل للبضاعة،

1 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص .127-124

2 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص .61-60

3 بوقادة، 2017، »القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري«، مقال منشور في منصة ASJP، ص 36وما بعدها.

4 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص 70، الهامش رقم .1

5 بوقادة عبد الكريم »القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري«، المرجع السابق، ص 36وما بعدها.

وبياناتها، وحالتها الظاهرة، وموعد الشحن أو التسليم، كما قد يكون دليلا على شروط النقل والتزامات الأطراف[1].

وتظهر أهمية سند الشحن بصورة خاصة في المنازعات المتعلقة بالبضائع، لأنه يسمح للقاضي بالتحقق من نوع البضاعة، وكميتها، واسم الناقل، واسم الشاحن، وميناء الشحن، وميناء التفريغ، وشروط التسليم [2].كما يساعد في تحديد ما إذا كان الضرر قد وقع أثناء تنفيذ عقد النقل البحري أو قبل ذلك أو بعده، وهو ما يؤثر في تحديد المسؤولية[3].

إلى جانب سند الشحن، يمكن الاعتماد على وثائق أخرى في الإثبات، مثل وثائق التأمين البحري، ومحاضر سلطات الميناء، وشهادات المعاينة، والتقارير الفنية، والمراسلات الإلكترونية والتجارية بين الأطراف [4].وتزداد أهمية هذه الوسائل عندما يكون النزاع متعلقا بوقائع مادية، كتلف البضاعة أو سوء الرص أو التأخر في التسليم أو الضرر الناتج عن الشحن والتفريغ[5].

1 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص 70، الهامش رقم 1.

2 القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بعقد النقل البحري وسند الشحن.

3 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص 60-61.

4 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 124وما بعدها.

5 مزعاش عبد الرحيم، »قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية«، المرجع السابق، ص 410-411.

**الفرع الرابع :الخبرة والمعاينة في إثبات المنازعة البحرية**

لا يكفي الإثبات الكتابي في بعض المنازعات البحرية، لأن النزاع قد يثير مسائل فنية دقيقة لا يستطيع القاضي الفصل فيها اعتمادا على الوثائق وحدها [1].لذلك تلعب الخبرة والمعاينة دورا أساسيا في إثبات الوقائع البحرية، خاصة في دعاوى التصادم، وتلف البضائع، وتقدير الأضرار، وتحديد أسباب الحادث، ومدى احترام قواعد الشحن والتفريغ أو قواعد السلامة البحرية[2].

وتعد الخبرة وسيلة إجرائية مهمة لأنها تمكن القاضي من الاستعانة بأهل الاختصاص لتقدير المسائل الفنية، كحالة السفينة، وقيمة الضرر، وسبب التلف، ومدى مطابقة البضاعة للبيانات الواردة في سند الشحن، أو تحديد ما إذا كان الضرر راجعا إلى خطأ الناقل أو إلى عيب في البضاعة أو إلى قوة قاهرة [3].وبذلك تصبح الخبرة في المجال البحري وسيلة مساعدة للقاضي في تكوين اقتناعه[4].

كما تكتسي المعاينة أهمية خاصة في الدعاوى البحرية لأن آثار الضرر قد تزول بسرعة، فالسفينة قد تغادر الميناء، والبضاعة قد يتم بيعها أو نقلها أو تلفها، وآثار الحادث قد تختفي بعد الإصلاح

1 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 126وما بعدها.

2 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص .59-58

3 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالخبرة القضائية.

4 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .110-109

أو التفريغ [1].لذلك قد يلجأ صاحب المصلحة إلى طلب معاينة عاجلة أو إثبات حالة قبل رفع دعوى الموضوع أو أثناء سيرها، حتى يحافظ على الدليل اللازم لإثبات حقه لاحقا[2].

وعليه، يتضح أن إجراءات رفع الدعوى البحرية وإثباتها تخضع للقواعد العامة من حيث الشكل والقبول، لكنها تتميز من حيث التطبيق العملي بخصوصية واضحة، نظرا لتعدد أطراف العلاقة البحرية، وأهمية الوثائق البحرية، ودور سند الشحن، والحاجة المتكررة إلى الخبرة والمعاينة [3].لذلك فإن نجاح الدعوى البحرية لا يتوقف فقط على تحديد المحكمة المختصة، بل يتوقف أيضا على حسن إعداد العريضة، وتقديم الوثائق المؤيدة، والمحافظة على الأدلة الفنية قبل زوالها[4].

**المطلب الثاني :التدابير الوقتية والتحفظية في الدعاوى البحرية**

تحتل التدابير الوقتية والتحفظية مكانة مهمة في الدعاوى البحرية، لأنها لا تهدف إلى الفصل في أصل الحق، وإنما ترمي إلى حماية المراكز القانونية بصفة مؤقتة إلى غاية صدور حكم في الموضوع [5].وتزداد أهمية هذه التدابير في المجال البحري بسبب خصوصية السفينة كمال منقول قابل

1 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بإجراءات الإثبات والمعاينة.

2 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .124

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص .127-124

4 ربحيوي هواري، »التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية«، المرجع السابق، ص .61-59

5 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 108وما بعدها.

للحركة والمغادرة، وبسبب قابلية البضائع للتلف أو النقل، إضافة إلى صعوبة المحافظة على الأدلة إذا لم يتم التدخل القضائي في الوقت المناسب[1].

وتختلف هذه التدابير بحسب الغاية منها، فقد تكون تدابير تحفظية تهدف إلى المحافظة على ضمان معين، مثل الحجز التحفظي على السفينة، وقد تكون تدابير وقتية تهدف إلى تنظيم وضع معين بصفة مؤقتة، مثل الأمر بإثبات حالة أو تعيين خبير أو وقف مغادرة السفينة عند الاقتضاء [2]. وفي جميع الحالات، يشترط فيها عنصر الاستعجال وعدم المساس بأصل الحق، لأن القاضي لا يفصل في المسؤولية النهائية، وإنما يتدخل لحماية الحق من خطر عاجل[3].

**الفرع الأول :الحجز التحفظي على السفينة كإجراء تحفظي**

يعد الحجز التحفظي على السفينة من أهم التدابير التحفظية في المنازعات البحرية، لأنه يهدف إلى منع السفينة من مغادرة الميناء إلى حين ضمان الدين البحري أو تقديم كفالة كافية [4].وتظهر أهمية هذا الإجراء في أن السفينة، رغم قيمتها المالية الكبيرة، تعد مالا متحركا يمكن أن يغادر إقليم الدولة في وقت قصير، مما قد يجعل تنفيذ الحكم مستقبلا أمرا صعبا أو مستحيلا إذا لم يتم توقيع الحجز في الوقت المناسب[5].

1 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص .127-124

2 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .126

3 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالاستعجال والأوامر على عرائض.

4 القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالحجز على السفن.

5 مباركي سهيلة ومخلوفي صبرينة، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص .47-46

والحجز التحفظي لا يعني بيع السفينة أو التنفيذ النهائي عليها، بل هو إجراء مؤقت يهدف إلى تجميد وضعها ومنع التصرف فيها أو مغادرتها إلى غاية الفصل في النزاع أو تقديم ضمان [1].لذلك فهو لا يمس أصل الحق ولا يحدد نهائيا من هو المسؤول، وإنما يوفر حماية وقتية للدائن البحري الذي يخشى ضياع حقه بسبب مغادرة السفينة أو تعذر التنفيذ عليها لاحقا[2].

ويفترض توقيع الحجز التحفظي وجود مطالبة جدية أو دين بحري له علاقة بالسفينة أو باستغلالها، مثل الأضرار الناتجة عن التصادم، أو أجرة النقل، أو الديون الناشئة عن إصلاح السفينة، أو التوريد، أو الإنقاذ، أو الخسائر البحرية المشتركة [3].وفي هذه الحالات، يكون الحجز وسيلة ضغط قانونية لحمل المدين على الوفاء أو تقديم ضمان دون أن يتحول إلى عقوبة أو إجراء تعسفي[4].

غير أن الحجز التحفظي على السفينة يجب أن يمارس في حدود التوازن بين مصلحة الدائن ومصلحة المدين أو مالك السفينة، لأن تعطيل السفينة قد يسبب أضرارا اقتصادية كبيرة [5].لذلك يجوز رفع الحجز إذا قدم المدين ضمانا كافيا أو كفالة مناسبة، لأن الغرض من الحجز ليس تعطيل الملاحة البحرية، وإنما تأمين المطالبة إلى غاية الفصل في النزاع[6].

---

1 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .126

2 تايب، راضية، ولمطاعي، نور الدين» الحجز التحفظي على السفن في تحقيق الضمان للدائن«، المرجع السابق، ص 150 وما بعدها.

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 126وما بعدها.

4 مباركي سهيلة ومخلوفي صبرينة، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 51وما بعدها.

5 مباركي سهيلة ومخلوفي صبرينة، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 51وما بعدها.

6 القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالحجز على السفن ورفع الحجز.

**الفرع الثاني :الأوامر على عرائض وإثبات الحالة في الدعاوى البحرية**

تعد الأوامر على عرائض من الوسائل الإجرائية المهمة في الدعاوى البحرية، لأنها تسمح للقاضي بإصدار أمر سريع بناء على طلب أحد الأطراف، دون مواجهة مسبقة مع الخصم، متى كانت طبيعة الإجراء تقتضي السرعة أو عنصر المفاجأة [1].وتظهر أهمية هذا النظام في المجال البحري عندما يتعلق الأمر بالحجز على السفينة، أو إثبات حالة البضاعة، أو تعيين خبير، أو المحافظة على دليل قد يزول إذا تأخر صاحب المصلحة في طلبه[2].

ويعد إثبات الحالة من أكثر الإجراءات ملاءمة للمنازعات البحرية، لأن كثيرا من الأضرار البحرية تكون مادية وفنية وقابلة للتغير بسرعة [3].فقد تتلف البضاعة أو يتم نقلها، وقد تغادر السفينة الميناء، وقد تختفي آثار التصادم أو أضرار الشحن والتفريغ بعد الإصلاح أو المعالجة .لذلك يلجأ صاحب المصلحة إلى القاضي لطلب إثبات الحالة أو تعيين خبير قبل زوال معالم الضرر[4].

1 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المواد 310إلى.312

2 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .124

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص .127-124

4 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .110-109

ولا يكون الأمر على عريضة فاصلا في أصل النزاع، بل هو إجراء ولائي أو وقتي يصدر لحماية الحق أو الدليل [1].ولذلك يستطيع الخصم المتضرر من الأمر أن ينازع فيه وفق الإجراءات المقررة قانونا، كما يبقى لقاضي الموضوع سلطة تقدير قيمة الدليل أو الخبرة عند النظر في أصل الدعوى[2].

**الفرع الثالث :القضاء الاستعجالي في حماية الحقوق البحرية**

يقوم القضاء الاستعجالي في المنازعات البحرية على التدخل السريع كلما وجدت حالة استعجال يخشى معها فوات الوقت أو ضياع الحق، بشرط ألا يمس القاضي أصل النزاع [3].ويظهر هذا الدور في الحالات التي تتطلب إجراء فوريا، مثل وقف مغادرة السفينة، أو المحافظة على البضاعة، أو تعيين خبير بصورة عاجلة، أو منع استمرار ضرر ناتج عن حادث بحري[4].

وقد عزز القانون رقم 13-22هذا الدور بالنسبة للمحكمة التجارية المتخصصة، إذ منح رئيس قسم بالمحكمة التجارية المتخصصة صلاحية اتخاذ الإجراءات المؤقتة أو التحفظية، عن طريق الاستعجال، للمحافظة على الحقوق موضوع النزاع [5].ويعد هذا الحكم مهما في المنازعات البحرية،

1 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المواد 310إلى 312.

2 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 124.

3 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالقضاء الاستعجالي.

4 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 110-109

5 القانون رقم 13-22، المرجع السابق، المادة 536مكرر 6.

لأن هذه الأخيرة تدخل ضمن اختصاص المحكمة التجارية المتخصصة، ومن ثم فإن رئيس القسم يستطيع التدخل عند الضرورة لاتخاذ التدابير العاجلة المناسبة[1].

وتبرز أهمية الاستعجال في المجال البحري بسبب السرعة التي تطبع الملاحة البحرية، فالتأخير في إصدار الأمر قد يؤدي إلى مغادرة السفينة، أو ضياع البضاعة، أو اختفاء الدليل، أو تفاقم الضرر [2].لذلك فإن الحماية القضائية في الدعاوى البحرية لا تتحقق فقط بصدور حكم في الموضوع، بل تحتاج أحيانا إلى تدخل سريع سابق أو مواز للدعوى الأصلية، حتى يكون الحكم النهائي قابلا للتنفيذ وذا أثر عملي[3].

**الفرع الرابع :حدود التدابير الوقتية والتحفظية في المنازعات البحرية**

رغم أهمية التدابير الوقتية والتحفظية، فإنها لا تمنح القاضي سلطة الفصل في أصل الحق، لأن وظيفتها الأساسية هي الحماية المؤقتة لا الحسم النهائي للنزاع [4].فالقاضي الاستعجالي أو القاضي الآمر بالحجز أو الأمر على عريضة لا يحدد نهائيا المسؤولية ولا يحكم بالتعويض بصفة قطعية، وإنما يتخذ إجراء مؤقتا يمنع ضياع الحق أو يحافظ على الدليل أو يضمن التنفيذ المستقبلي[5].

1 سي فضيل، »النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر«، المرجع السابق، ص 214وما بعدها.

2 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .126

3 مزعاش عبد الرحيم، »قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية«، المرجع السابق، ص .411-408

4 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .126

5 قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالاستعجال والأوامر على عرائض.

كما أن هذه التدابير ينبغي أن تكون مرتبطة بخطر حقيقي أو استعجال جدي، فلا يجوز اللجوء إليها لمجرد الضغط على الخصم أو تعطيل نشاط السفينة دون مبرر [1].ولهذا يشترط القاضي غالبا جدية المطالبة، ووجود مصلحة قائمة، وتناسب الإجراء مع الحق المراد حمايته، حتى لا تتحول الإجراءات التحفظية إلى وسيلة تعسف في استعمال الحق[2].

وتبقى هذه التدابير قابلة للمراجعة أو الرفع متى زالت أسبابها، أو قدم المدين ضمانا كافيا، أو تبين عدم جدية المطالبة، أو أصبحت غير متناسبة مع الضرر المراد تفاديه [3].وهذا ما يضمن التوازن بين حماية الدائن البحري من جهة، وعدم المساس غير المبرر بحرية الملاحة واستغلال السفينة من جهة أخرى[4].

وعليه، يتضح أن التدابير الوقتية والتحفظية في الدعاوى البحرية تعد وسيلة أساسية لضمان فعالية الحماية القضائية، لأنها تسمح للقاضي بالتدخل السريع قبل فوات الأوان، سواء بحجز السفينة، أو إثبات الحالة، أو تعيين خبير، أو اتخاذ إجراء استعجالي مناسب [5].غير أن هذه التدابير تبقى

1 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 126وما بعدها.

2 مباركي سهيلة ومخلوفي صبرينة، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 51وما بعدها.

3 القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالحجز على السفن ورفعه.

4 مباركي سهيلة ومخلوفي صبرينة، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 51وما بعدها.

5 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص .127-124

ذات طبيعة مؤقتة، مقيدة بشرط الاستعجال وعدم المساس بأصل الحق، وهو ما يجعلها أداة توازن بين سرعة النشاط البحري وضرورة حماية الحقوق[1].

1 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص .126-108

## ملخص الفصل الثاني

خلص هذا الفصل إلى أن الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية على المستوى الوطني يقوم على أساسين رئيسيين، هما الاختصاص النوعي والاختصاص الإقليمي. فمن حيث الاختصاص النوعي، تعد المحكمة التجارية المتخصصة الجهة الأصلية للنظر في المنازعات البحرية ذات الطابع التجاري، كالنقل البحري، وسندات الشحن، واستغلال السفينة، والتأمين البحري. غير أن بعض الإجراءات الوقتية والتحفظية، مثل الحجز البحري والأوامر الاستعجالية، يختص بها رئيس الجهة القضائية أو رئيس القسم المختص، بالنظر إلى طبيعة النشاط البحري وما يتطلبه من سرعة في التدخل.

أما من حيث الاختصاص الإقليمي، فقد بيّن الفصل أنه لا يقوم على معيار واحد ثابت، بل يتحدد بحسب طبيعة النزاع، فقد ينعقد الاختصاص لموطن المدعى عليه، أو لمكان وقوع الحادث، أو لميناء الوصول أو المغادرة، أو لمكان وجود السفينة عند طلب الحجز. ويعكس هذا التعدد خصوصية المنازعات البحرية التي تتسم بالحركة وتعدد الأطراف وتشابك المصالح.

كما تبيّن أن فعالية الحماية القضائية في المجال البحري لا تتوقف فقط على تحديد المحكمة المختصة، بل ترتبط أيضا بحسن إثبات الدعوى، من خلال الوثائق البحرية، ومحاضر المعاينة، والتحفظات، وتقارير الخبرة، خاصة في المنازعات الفنية كالتصادم البحري وتلف البضائع وسوء الشحن أو التفريغ.

ومن جهة أخرى، أظهر الفصل أهمية التدابير الوقتية والتحفظية في حماية الحقوق قبل ضياعها أو مغادرة السفينة، مع ضرورة ألا تتحول هذه التدابير إلى وسيلة للفصل في أصل الحق أو تعطيل

النشاط البحري دون مبرر. لذلك يبقى القاضي مطالبا بالموازنة بين حماية الدائن البحري وحماية مالك السفينة أو مستغلها من الإجراءات التعسفية.

وبناء على ذلك، يمكن القول إن الاختصاص القضائي الوطني في المنازعات البحرية يقوم على توازن بين التخصص القضائي، والسرعة الإجرائية، وحماية الحقوق، وهو ما يمهد للانتقال إلى دراسة الاختصاص الدولي في المنازعات البحرية، بالنظر إلى أن كثيرا من هذه المنازعات يمتد إلى علاقات بحرية عابرة للحدود.

# الفصل الثالث: الاختصاص الدولي في المنازعات البحرية ذات الطابع العابر للحدود

## تمهيد

بعد دراسة الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية على المستوى الوطني، يقتضي البحث الانتقال إلى الاختصاص الدولي، لأن المنازعات البحرية غالبا ما تتجاوز حدود الدولة الواحدة، نظرا لتعدد جنسيات السفن والأطراف، وارتباط عمليات النقل البحري بموانئ ودول مختلفة.

وتظهر أهمية هذا الفصل في كون النزاع البحري قد يرتبط بعقد يتضمن شرط اختصاص قضائي أو شرط تحكيم، أو بحكم أجنبي يراد تنفيذه، أو باتفاقية دولية تنظم جانبا من جوانب الملاحة البحرية. لذلك لم يعد القضاء الوطني وحده كافيا لمعالجة هذه المنازعات، بل أصبح يتكامل مع التحكيم البحري والآليات الدولية المختصة.

وعليه، سيتم تناول هذا الفصل من خلال مبحثين؛ يخصص الأول للاختصاص الدولي للقضاء الوطني، من خلال شرط الاختصاص القضائي وتنفيذ الأحكام الأجنبية، أما الثاني فيعالج دور التحكيم والجهات الدولية في الفصل في المنازعات البحرية.

## المبحث الأول

## الاختصاص الدولي للقضاء الوطني

يعد الاختصاص الدولي للقضاء الوطني من المسائل المهمة في المنازعات البحرية ذات الطابع العابر للحدود، لأن النزاع البحري قد يرتبط بأكثر من دولة، سواء من حيث جنسية السفينة، أو موطن الأطراف، أو مكان إبرام العقد، أو ميناء الشحن والتفريغ، أو مكان تنفيذ الالتزام البحري.

وتظهر خصوصية هذا الاختصاص عندما يكون النزاع ناشئا عن عقد بحري يتضمن شرطا للاختصاص القضائي، أو عندما يصدر حكم أجنبي في منازعة بحرية ويراد تنفيذه داخل الدولة. ففي هذه الحالات لا يقتصر الأمر على تحديد المحكمة المختصة داخليا، بل يتطلب البحث في مدى قبول القضاء الوطني لنظر النزاع، ومدى اعترافه بالأحكام الأجنبية وتنفيذها.

وعليه، سيتم تناول هذا المبحث من خلال مطلبين؛ يخصص المطلب الأول لدراسة شرط الاختصاص القضائي في العقود البحرية، خاصة في سندات الشحن، أما المطلب الثاني فيعالج تنفيذ الأحكام الأجنبية الصادرة في المنازعات البحرية.

## المطلب الأول

## شرط الاختصاص القضائي في العقود البحرية

تعد العقود البحرية من أكثر العقود اتصالا بالتجارة الدولية، لأنها غالبا ما تربط بين أطراف ينتمون إلى دول مختلفة، وتنفذ عبر موانئ متعددة، وترد على بضائع وسفن تتحرك من إقليم إلى آخر.[1] لذلك يحرص المتعاملون في المجال البحري على تنظيم مسألة الجهة القضائية المختصة مسبقا، من خلال إدراج شرط في العقد يحدد المحكمة التي تفصل في النزاع عند وقوعه. ويعرف هذا الشرط بشرط الاختصاص القضائي، وهو من الشروط المهمة في العقود البحرية، ولا سيما في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفن وعقود النقل البحري. [2]

ويقصد بشرط الاختصاص القضائي اتفاق الأطراف على إسناد النزاع الناشئ عن العقد البحري إلى محكمة معينة، سواء كانت محكمة وطنية أو أجنبية.[3] ويختلف هذا الشرط عن شرط التحكيم، لأن شرط الاختصاص القضائي لا يخرج النزاع من ولاية القضاء، بل يحدد فقط أي قضاء وطني يكون مختصا بنظره، أما شرط التحكيم فينقل النزاع من القضاء العادي إلى هيئة تحكيمية.

1 بن ددوش سيد أحمد، 2023-2024، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، أطروحة دكتوراه ل م د، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص القانون البحري والنقل، ص 124 وما بعدها.

2 ربحيوي هواري، 2024، «التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية»، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد XI، العدد العادي، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، ص 56-59.

3 قيشو وردية، 2021-2022، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، أطروحة دكتوراه، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون الأعمال، ص 108 وما بعدها.

ومن ثم، فإن التمييز بين الشرطين ضروري في المنازعات البحرية، لأن آثار كل منهما تختلف من حيث الجهة المختصة، وطريقة الفصل في النزاع، وآثار الحكم أو القرار الصادر. [1]

**الفرع الأول: مفهوم شرط الاختصاص القضائي وتمييزه عن شرط التحكيم**

يقوم شرط الاختصاص القضائي على مبدأ سلطان الإرادة، إذ يملك أطراف العقد البحري الاتفاق على المحكمة التي تعرض عليها المنازعات الناشئة عن تنفيذ العقد أو تفسيره.[2] وتظهر أهمية هذا الشرط في العقود البحرية الدولية، لأن النزاع قد يكون قابلا للعرض أمام أكثر من قضاء بسبب تعدد عناصره الدولية، كموطن الناقل، وميناء الشحن، وميناء التفريغ، ومكان إصدار سند الشحن، وجنسية السفينة. [3]غير أن هذا الشرط لا ينبغي الخلط بينه وبين شرط التحكيم.[4] فشرط الاختصاص القضائي يبقي النزاع داخل إطار القضاء الرسمي، لكنه يوجه الأطراف نحو محكمة معينة، أما شرط التحكيم فيسند الفصل في النزاع إلى محكمين أو هيئة تحكيمية. ولهذا، إذا اتفق الأطراف على اختصاص محكمة أجنبية معينة، فإنهم لا يكونون قد اختاروا التحكيم، وإنما اختاروا قضاء دولة معينة للفصل في النزاع. [5]

---

1 مزعاش عبد الرحيم، 2022، «قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية»، مجلة صوت القانون، المجلد التاسع، العدد 01، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، ص 408-411.

2 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008، المواد 37 إلى 40.

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 126 وما بعدها.

4 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 108-110.

5 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 56-57.

وتكمن أهمية التمييز بين الشرطين في الأثر الإجرائي المترتب على كل منهما.[1] فإذا كان الشرط قضائيا، فإن القاضي الوطني يبحث مدى صحة الاتفاق على الاختصاص ومدى ارتباطه بالنزاع، أما إذا كان الشرط تحكيميا،

فإن القاضي الوطني قد يمتنع عن نظر الموضوع متى تمسك الخصم بشرط التحكيم، مع احتفاظه في بعض الحالات بسلطة اتخاذ التدابير الوقتية والتحفظية. [2]

**الفرع الثاني: إدراج شرط الاختصاص القضائي في سندات الشحن**

يعد سند الشحن من أهم الوثائق المستعملة في النقل البحري للبضائع، لأنه يثبت تسلم الناقل للبضاعة وشروط نقلها، كما يتضمن في كثير من الأحيان شروطا نموذجية مطبوعة، من بينها شرط الاختصاص القضائي أو شرط التحكيم.[3] وتظهر خطورة هذه الشروط في أنها قد تكون محررة مسبقا من طرف الناقل أو الشركة البحرية، فيقبلها الشاحن أو المرسل إليه ضمنيا عند التعامل بسند الشحن. [4] ويؤدي شرط الاختصاص القضائي الوارد في سند الشحن وظيفة عملية تتمثل في توحيد جهة الفصل في النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري، وتجنب تعدد الدعاوى أمام محاكم مختلفة.[5] فبدلا

1 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 124-126.

2 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 409-411.

3 بوقادة عبد الكريم 2017، «القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري»، مقال منشور في منصة ASJP، ص 36 وما بعدها.

4 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 66-67.

5 اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978، المعروفة بقواعد هامبورغ، المادة 21 المتعلقة بالاختصاص القضائي.

من أن ترفع الدعوى أمام محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو موطن الناقل، قد يتفق الأطراف على اختصاص محكمة معينة، كالمحكمة التي يوجد بها المركز الرئيسي للناقل أو المحكمة المذكورة صراحة في سند الشحن. [1] غير أن إدراج هذا الشرط في سند الشحن يثير إشكالا عمليا مهما، خاصة عندما يكون السند موجها إلى المرسل إليه أو الحامل الشرعي الذي لم يشارك فعليا في التفاوض على شروط العقد.[2] ففي هذه الحالة يطرح التساؤل حول مدى إمكانية الاحتجاج عليه بشرط الاختصاص القضائي المدرج في السند، خصوصا إذا كان الشرط مطبوعا أو غير ظاهر بوضوح، أو إذا كان يؤدي إلى حرمان الطرف الضعيف من اللجوء إلى القضاء الأقرب إلى النزاع. [3]

**الفرع الثالث: شروط صحة شرط الاختصاص القضائي في العقود البحرية**

لا يكفي وجود شرط الاختصاص القضائي في العقد البحري للقول بصحته بصورة مطلقة، بل يجب أن يكون هذا الشرط واضحا ومحددا، وأن يكون مقبولا من الأطراف، وألا يخالف قواعد الاختصاص الآمرة أو النظام العام.[4] فالغموض في تحديد المحكمة المختصة قد يؤدي إلى صعوبة تطبيق الشرط،

1 القانون البحري الجزائري، الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم، الأحكام المتعلقة بعقد النقل البحري وسند الشحن.

2 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 66-67.

3 بوقادة عبد الكريم ، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 36 وما بعدها.

4 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 21، المواد 37 إلى 40.

كما أن إدراجه بطريقة خفية أو غير مقروءة قد يثير شكا حول مدى علم الطرف الآخر به وقبوله له. [1]

كما يشترط في هذا الشرط أن يكون متصلا بعلاقة قانونية ذات طابع دولي أو بحري فعلي، لأن الاتفاق على إسناد النزاع إلى محكمة أجنبية دون مبرر أو دون صلة مع النزاع قد يؤدي إلى الإضرار بأحد الأطراف.[2]

ومن هنا، فإن القاضي الوطني لا يتعامل مع شرط الاختصاص القضائي على أنه مطلق، بل يراقب مدى احترامه للضمانات الأساسية للتقاضي، ومدى عدم مخالفته للقواعد الآمرة أو الحقوق الأساسية للمتقاضين. [3]

وتظهر هذه الرقابة بصفة خاصة عندما يؤدي شرط الاختصاص إلى استبعاد المحاكم التي قررها القانون لحماية الطرف المتضرر، مثل محكمة ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو موطن المدعى عليه.[4] لذلك اتجهت بعض القواعد الدولية، ومنها قواعد هامبورغ، إلى عدم ترك مسألة الاختصاص بالكامل لإرادة الناقل، بل منحت المدعي خيارات قضائية متعددة، وسمحت بالاتفاق على مكان إضافي للاختصاص دون أن يؤدي ذلك إلى إلغاء الحماية المقررة له.[5]

---

1 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 126-127.

2 اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978، قواعد هامبورغ، المادة 21.

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 124 وما بعدها.

4 اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978، قواعد هامبورغ، المرجع السابق، المادة 21.

. Pierre Bonassies et Christian Scapel, Droit maritime, Dalloz, 2007, p. 3505

**الفرع الرابع: آثار شرط الاختصاص القضائي على القضاء الوطني**

إذا كان شرط الاختصاص القضائي صحيحا وواضحا، فإنه يرتب أثرا إجرائيا يتمثل في توجيه النزاع إلى المحكمة المتفق عليها.[1] فإذا رفعت الدعوى أمام قضاء غير القضاء المختار، جاز للمدعى عليه أن يتمسك بالدفع بعدم الاختصاص، استنادا إلى الاتفاق السابق بين الأطراف. غير أن هذا الأثر لا يقوم تلقائيا دائما، بل يتوقف على مدى اعتراف القاضي الوطني بصحة الشرط ومدى عدم تعارضه مع قواعد الاختصاص الآمرة. [2]

ومع ذلك، فإن وجود شرط اختصاص قضائي أجنبي لا يمنع القضاء الوطني من اتخاذ بعض التدابير الوقتية أو التحفظية إذا كانت لها صلة بإقليم الدولة، مثل الحجز على سفينة موجودة في أحد الموانئ الوطنية، أو إثبات حالة بضاعة، أو تعيين خبير بصورة عاجلة.[3] فهذه التدابير لا تعني الفصل في أصل النزاع، وإنما تهدف إلى المحافظة على الحق أو الدليل، ولذلك قد يظل القضاء الوطني مختصا بها رغم وجود شرط اختصاص أجنبي. [4]

1 Pierre Bonassies et Christian Scapel, op. cit., p. 289.

2 Pierre Bonassies et Christian Scapel, op. cit., p. 289.

3 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 124–126.

4 القانون رقم 22–13 المؤرخ في 12 يوليو 2022، المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 48، المادة 536 مكرر 6.

كما لا يجوز أن يتحول شرط الاختصاص القضائي إلى وسيلة لحرمان أحد الأطراف من حقه في التقاضي أو لإبعاده عن المحكمة الأكثر اتصالا بالنزاع دون مبرر معقول.[1]

ولذلك فإن القاضي الوطني، عند فحص الشرط، يوازن بين احترام إرادة الأطراف من جهة، وحماية النظام العام الإجرائي وضمان حق الدفاع من جهة أخرى. [2]

وعليه، يتضح أن شرط الاختصاص القضائي في العقود البحرية يعد أداة مهمة لتنظيم الاختصاص الدولي وتوقع الجهة التي ستفصل في النزاع، خاصة في سندات الشحن وعقود النقل البحري.[3] غير أن فعاليته ليست مطلقة،

بل تتوقف على وضوح الشرط وقبوله وعدم مخالفته للقواعد الآمرة أو النظام العام، كما لا يمنع القضاء الوطني من اتخاذ التدابير الوقتية والتحفظية المرتبطة بإقليمه.[4]

وبذلك يشكل هذا الشرط مظهرا من مظاهر سلطان الإرادة في المنازعات البحرية، لكنه يظل خاضعا لرقابة القضاء حماية للتوازن بين أطراف العلاقة البحرية. [5]

1 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 21، الأحكام العامة المتعلقة بالاختصاص والدفع بعدم الاختصاص.

2 اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978، قواعد هامبورغ، المرجع السابق، المادة 21.

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 124-127.

4 اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978، قواعد هامبورغ، المرجع السابق، المادة 21.

5 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 66-67.

**المطلب الثاني: تنفيذ الأحكام الأجنبية في المنازعات البحرية**

تعد مسألة تنفيذ الأحكام الأجنبية من أهم مظاهر الاختصاص الدولي في المنازعات البحرية، لأن النزاع البحري قد يعرض أمام قضاء دولة أجنبية بسبب وجود شرط اختصاص قضائي، أو بسبب ارتباط النزاع بميناء أجنبي، أو بموطن الناقل، أو بمكان تنفيذ العقد البحري.[1]

غير أن صدور حكم أجنبي لا يعني قابليته للتنفيذ مباشرة داخل الإقليم الجزائري، إذ يجب أن يمر عبر رقابة القضاء الوطني من خلال منحه الصيغة التنفيذية، حتى يصبح قابلا للتنفيذ الجبري داخل الدولة. [2]

وتزداد أهمية هذه المسألة في المجال البحري لأن الحكم الأجنبي قد يتعلق بالتعويض عن تلف بضاعة، أو مسؤولية الناقل البحري، أو تنفيذ التزام ناشئ عن سند شحن، أو حجز سفينة، أو مطالبة مالية ناتجة عن عقد بحري.[3] ومن ثم، فإن تنفيذ الحكم داخل الجزائر قد يكون ضروريا إذا كانت أموال المدين أو السفينة أو الضمانات موجودة داخل الإقليم الوطني. [4]

1 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 605.

2 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 124 وما بعدها.

3 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 60-62.

4 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 408-411.

**الفرع الأول: مفهوم الحكم الأجنبي في المنازعات البحرية**

يقصد بالحكم الأجنبي في المجال البحري كل حكم أو قرار أو أمر صادر عن جهة قضائية أجنبية في نزاع له علاقة بالنشاط البحري أو النقل البحري أو الحوادث البحرية.[1] وقد يكون هذا الحكم صادرا في دعوى تعويض عن تلف البضاعة، أو في نزاع متعلق بسند الشحن، أو في مسؤولية ناشئة عن التصادم، أو في مطالبة مالية ضد الناقل أو مالك السفينة أو مجهزها. [2]

ولا يكتسب الحكم الأجنبي قوة التنفيذ داخل الإقليم الجزائري بمجرد صدوره عن المحكمة الأجنبية، لأن سلطة التنفيذ الجبري تمثل مظهرا من مظاهر سيادة الدولة.[3]

لذلك اشترط المشرع الجزائري ضرورة الحصول على الصيغة التنفيذية من جهة قضائية جزائرية قبل مباشرة إجراءات التنفيذ. ويهدف هذا الشرط إلى إخضاع الحكم الأجنبي لرقابة محدودة، لا تتعلق بإعادة الفصل في موضوع النزاع، وإنما بالتحقق من احترام الشروط القانونية اللازمة لتنفيذه.[4]

1 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 605.

2 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 126 وما بعدها.

3 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 605.

4 هلالي، 2015، «إشكاليات تنفيذ الأحكام الأجنبية»، مقال منشور في منصة ASJP، ص 120 وما بعدها.

**الفرع الثاني: شروط تنفيذ الحكم الأجنبي**

حدد قانون الإجراءات المدنية والإدارية الشروط التي يجب توافرها حتى يمنح الحكم الأجنبي الصيغة التنفيذية في الجزائر.[1] ويتمثل الشرط الأول في ألا يتضمن الحكم الأجنبي ما يخالف قواعد الاختصاص، أي أن تكون الجهة القضائية الأجنبية التي أصدرت الحكم مختصة بنظر النزاع وفقا للضوابط المقبولة قانونا. وتظهر أهمية هذا الشرط في المنازعات البحرية بسبب كثرة الروابط القضائية المحتملة، مثل ميناء الشحن، وميناء التفريغ، وموطن الناقل، ومكان وجود السفينة، وشرط الاختصاص القضائي الوارد في سند الشحن. [2]

أما الشرط الثاني فيتمثل في أن يكون الحكم الأجنبي حائزا لقوة الشيء المقضي به طبقا لقانون البلد الذي صدر فيه.[3] ومعنى ذلك أن الحكم يجب أن يكون نهائيا أو قابلا للتنفيذ في الدولة التي صدر عنها، حتى لا يتم تنفيذ حكم أجنبي لا يزال قابلا للإلغاء أو التعديل أمام جهات الطعن في دولة الإصدار.

1 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 605، الفقرة 1.

2 اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978، المعروفة بقواعد هامبورغ، المرجع السابق، المادة 21 المتعلقة بالاختصاص القضائي.

3 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 605، الفقرة 2.

ويعد هذا الشرط ضروريا لتحقيق الاستقرار القانوني وحماية المدين من تنفيذ حكم غير نهائي.[1] ويشترط كذلك ألا يتعارض الحكم الأجنبي مع أمر أو حكم أو قرار سبق صدوره عن جهات قضائية جزائرية، متى أثار المدعى عليه هذا التعارض.[2] ويهدف هذا الشرط إلى حماية حجية الأحكام الوطنية ومنع صدور أو تنفيذ أحكام متناقضة بشأن النزاع نفسه. وفي المجال البحري، قد يثور هذا الإشكال إذا سبق للقضاء الجزائري أن فصل في دعوى تتعلق بالسفينة نفسها أو الدين البحري نفسه أو عقد النقل ذاته. [3]

كما يجب ألا يتضمن الحكم الأجنبي ما يخالف النظام العام والآداب العامة في الجزائر.[4] وهذا الشرط يعد من أهم أدوات الرقابة التي يمارسها القاضي الوطني عند النظر في طلب التنفيذ، لأن الدولة لا تقبل تنفيذ حكم أجنبي إذا كان مضمونه أو آثاره تتعارض مع المبادئ الأساسية التي يقوم عليها نظامها القانوني. وقد يظهر ذلك في المنازعات البحرية عندما يكون الحكم الأجنبي مبنيا على شرط تعسفي، أو يؤدي إلى حرمان أحد الأطراف من حق الدفاع، أو يخالف قواعد آمرة مقررة لحماية السلامة أو البيئة البحرية. [5]

---

1 هلالي، إشكاليات تنفيذ الأحكام الأجنبية، المرجع السابق، ص 121 وما بعدها.

2 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 605، الفقرة 3.

3 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 126-127.

4 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 605، الفقرة 4.

5 Pierre Mayer et Vincent Heuzé, Droit international privé, Montchrestien, Paris, 2010, p. 287 .

**الفرع الثالث: إجراءات منح الصيغة التنفيذية للحكم الأجنبي**

يتم تنفيذ الحكم الأجنبي في الجزائر عن طريق طلب منحه الصيغة التنفيذية أمام الجهة القضائية الجزائرية المختصة.[1] ويقدم صاحب المصلحة نسخة من الحكم الأجنبي، مع ما يثبت نهائيته أو قابليته للتنفيذ في دولة صدوره، ومع الترجمة الرسمية عند الاقتضاء، حتى يتمكن القاضي الجزائري من فحص الشروط القانونية دون الدخول في مناقشة موضوع النزاع من جديد. [2]ولا يقوم قاضي الصيغة التنفيذية بإعادة الفصل في النزاع البحري من حيث الوقائع أو المسؤولية أو تقدير التعويض، لأن ذلك يدخل في سلطة المحكمة الأجنبية التي أصدرت الحكم.[3] وإنما يقتصر دوره على مراقبة الشروط الشكلية والموضوعية التي حددها القانون الجزائري، مثل الاختصاص، ونهائية الحكم، وعدم تعارضه مع حكم جزائري سابق، وعدم مخالفته للنظام العام. [4] وفي المنازعات البحرية، قد يترتب على منح الصيغة التنفيذية إمكانية مباشرة التنفيذ على أموال المدين الموجودة في الجزائر، أو على السفينة إذا كانت راسية في أحد الموانئ الوطنية، أو على الضمانات المالية المقدمة.[5]

1 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المواد 605 إلى 608.

2 حماة الحق، 2021، «كيفية تنفيذ حكم قضائي أجنبي في الجزائر»، مقال قانوني منشور حول تنفيذ الأحكام الأجنبية في التشريع الجزائري، ص 1 وما بعدها.

3 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 605.

4 هلالي، إشكاليات تنفيذ الأحكام الأجنبية، المرجع السابق، ص 120-123.

5 القانون البحري الجزائري، الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالحجز على السفن.

وهذا يبرز الصلة بين تنفيذ الأحكام الأجنبية والإجراءات التحفظية البحرية، لأن الدائن قد يلجأ إلى الحجز أو التدابير الوقتية لضمان تنفيذ الحكم الأجنبي بعد تذييله بالصيغة التنفيذية. [1]

**الفرع الرابع: أثر الاتفاقيات الدولية في تنفيذ الأحكام الأجنبية**

رغم أن قانون الإجراءات المدنية والإدارية نظم تنفيذ الأحكام الأجنبية، إلا أن تطبيق هذه القواعد لا يخل بأحكام المعاهدات والاتفاقيات القضائية التي تبرمها الجزائر مع غيرها من الدول.[2] وهذا يعني أن القاضي الجزائري قد يرجع إلى الاتفاقية القضائية إذا كانت موجودة بين الجزائر والدولة التي صدر فيها الحكم، لأن الاتفاقية قد تتضمن شروطا أو إجراءات خاصة للاعتراف والتنفيذ. [3] وتظهر أهمية الاتفاقيات الدولية في المنازعات البحرية بسبب الطبيعة الدولية لهذا النوع من المنازعات، إذ قد يصدر الحكم في دولة تربطها بالجزائر اتفاقية تعاون قضائي أو اتفاقية اعتراف وتنفيذ.[4] وفي هذه الحالة، لا تطبق القواعد الداخلية وحدها، بل يتم الجمع بينها وبين الأحكام الاتفاقية التي قد تسهل

1 مباركي سهيلة ومخلوفي صبرينة، 2013، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ص 46-51.

2 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 608.

3 محمد مجدوب، القانون الدولي الخاص الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2014، ص 210 وما بعدها.

4 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المادة 608.

إجراءات التنفيذ أو تحدد الوثائق المطلوبة أو تضبط شروط الاعتراف بالأحكام. [1] كما يجب التمييز في هذا المجال بين الأحكام الأجنبية الصادرة عن القضاء، وأحكام التحكيم الأجنبية أو الدولية.[2]

فالأولى تخضع لنظام الصيغة التنفيذية للأحكام القضائية الأجنبية، أما الثانية فتخضع لنظام الاعتراف بأحكام التحكيم وتنفيذها، سواء وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية أو الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتحكيم.

وهذا التمييز مهم في المنازعات البحرية لأن كثيرا من العقود البحرية تتضمن شرط تحكيم وليس شرط اختصاص قضائي. [3] وعليه، يتضح أن تنفيذ الأحكام الأجنبية في المنازعات البحرية يخضع لرقابة القضاء الوطني من خلال نظام الصيغة التنفيذية.[4] فالحكم الأجنبي لا ينفذ مباشرة داخل الجزائر، بل يجب أن يستوفي شروطا تتعلق بالاختصاص، ونهائية الحكم، وعدم تعارضه مع حكم جزائري سابق، وعدم مخالفته للنظام العام والآداب العامة. غير أن هذه القواعد الداخلية تبقى قابلة للتكامل مع الاتفاقيات الدولية التي قد تكون الجزائر طرفا فيها، وهو ما يعكس خصوصية المنازعات البحرية ذات الطابع العابر للحدود. [5]

---

.Pierre Bonassies et Christian Scapel, op. cit., p. 289 1

2 قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المعدل والمتمم، المواد المتعلقة بتنفيذ الأحكام الأجنبية والمواد المتعلقة بالتحكيم الدولي.

3 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 108 وما بعدها.

4 القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، المواد 605 إلى 608.

5 بن ددوش سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 124-127.

## المبحث الثاني

## دور التحكيم والجهات الدولية في الفصل في المنازعات البحرية

إلى جانب القضاء الوطني، يحتل التحكيم والآليات الدولية مكانة مهمة في تسوية المنازعات البحرية ذات الطابع العابر للحدود، وذلك بالنظر إلى خصوصية المعاملات البحرية وسرعة النشاط البحري وتشعب العلاقات بين المتعاملين فيه. فكثير من العقود البحرية، ولا سيما سندات الشحن ومشارطات إيجار السفن وعقود النقل البحري، تتضمن شروطا تحكيمية أو تحيل النزاع إلى هيئات متخصصة في المجال البحري.

وتظهر أهمية التحكيم البحري الدولي في كونه يتيح للأطراف اختيار جهة الفصل في النزاع، واختيار المحكمين ذوي الخبرة الفنية والقانونية، بما ينسجم مع طبيعة المنازعات البحرية التي تتطلب السرعة والسرية والتخصص. كما تؤدي المنظمات والاتفاقيات البحرية الدولية دورا مكملا في ضبط القواعد العامة للملاحة البحرية والسلامة وحماية البيئة، وهو ما ينعكس على تحديد الجهة المختصة وتسوية المنازعات.

وعليه، سيتم تناول هذا المبحث من خلال مطلبين؛ يخصص المطلب الأول لدراسة التحكيم البحري الدولي وأهم مراكزه، بينما يعالج المطلب الثاني دور المنظمات الدولية والاتفاقيات البحرية في تنظيم الاختصاص وتسوية المنازعات البحرية.

### المطلب الأول: التحكيم البحري الدولي

يعد التحكيم البحري الدولي من أهم الوسائل البديلة لتسوية المنازعات البحرية ذات الطابع العابر للحدود، وذلك بالنظر إلى الطبيعة الدولية للنشاط البحري وتعدد الأطراف المتدخلة فيه، مثل

الناقل، والشاحن، والمرسل إليه، ومالك السفينة، والمجهز، وشركات التأمين.[1] فالمعاملات البحرية غالبا ما ترتبط بدول وموانئ مختلفة، الأمر الذي يجعل اللجوء إلى قضاء دولة معينة وحده غير كاف في كثير من الحالات، ويفسر انتشار الاتفاق على التحكيم كوسيلة أكثر مرونة وملاءمة لطبيعة هذه المنازعات. [2]

ويقوم التحكيم البحري الدولي على اتفاق الأطراف على عرض النزاع الناشئ عن العلاقة البحرية على محكم أو هيئة تحكيمية بدلا من عرضه على القضاء العادي.[3] وقد يكون هذا الاتفاق سابقا على نشوء النزاع، من خلال شرط تحكيم يدرج في العقد البحري أو سند الشحن أو مشارطة إيجار السفينة، كما قد يكون لاحقا على نشوء النزاع بموجب مشارطة تحكيم مستقلة. وبذلك فإن التحكيم يستمد أساسه من إرادة الأطراف، لكنه يرتب أثرا إجرائيا مهما يتمثل في إسناد الفصل في النزاع إلى هيئة مختارة خارج القضاء الوطني. [4]

1 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 408-409.

2 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 56-58.

3 بلباقي بومدين، «مدى ملاءمة التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية: دراسة مقارنة بين التحكيم الحر والتحكيم النظامي»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، ص 140.

4 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 108 وما بعدها.

**الفرع الأول: مفهوم التحكيم البحري الدولي وطبيعته**

يقصد بالتحكيم البحري الدولي ذلك النظام الذي يتم بموجبه عرض المنازعات ذات الطبيعة البحرية والدولية على هيئة تحكيمية، تفصل فيها بحكم تحكيمي ملزم.[1] ويكتسب التحكيم وصفه الدولي متى ارتبط النزاع بالتجارة الدولية، أو كان مركز أعمال الأطراف في دول مختلفة، أو كان موضوع النزاع متصلا بأكثر من دولة، أو اتفق الأطراف على اللجوء إلى مركز تحكيم يوجد مقره داخل دولة غير دولة أحد الأطراف. [2]

وتظهر الطبيعة الخاصة للتحكيم البحري الدولي في كونه يجمع بين الطابع التعاقدي والطابع القضائي.[3] فهو تعاقدي من حيث مصدره، لأن أساسه اتفاق الأطراف على اللجوء إلى التحكيم، وهو قضائي من حيث وظيفته، لأن الهيئة التحكيمية تفصل في النزاع وتصدر حكما ملزما للأطراف. غير أن هذا الحكم لا يكون صادرا عن قضاء الدولة، بل عن هيئة خاصة يختارها الأطراف أو تحددها قواعد مركز التحكيم المختار. [4]

ويتميز التحكيم البحري الدولي عن القضاء الوطني بمرونته وسرعة إجراءاته، وبإمكانية اختيار محكمين متخصصين في القانون البحري أو في الجوانب الفنية للنشاط البحري.[5]

---

1 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 413.

2 قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المعدل والمتمم، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالتحكيم الدولي.

3 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 108-110.

4 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 409.

5 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 60-62.

وهذا ما يجعله أكثر ملاءمة لبعض المنازعات البحرية المعقدة، مثل منازعات مشارطات إيجار السفن، وسندات الشحن، والتأمين البحري، وبناء السفن، والإصلاح، وحوادث التصادم والإنقاذ. [1]

**الفرع الثاني: نطاق المنازعات البحرية القابلة للتحكيم**

يتسع نطاق المنازعات البحرية القابلة للتحكيم ليشمل أغلب المنازعات الناشئة عن المعاملات البحرية، سواء كانت ناتجة عن عقد بحري أو عن سند شحن أو عن مشارطة إيجار سفينة أو عن حادث بحري.[2] فالتحكيم البحري لا يقتصر على نوع واحد من المنازعات، بل يشمل منازعات النقل البحري، وأجرة النقل، والتأمين، وإصلاح السفن، وتوريد السفن، والتصادم، والإنقاذ، والخسائر البحرية المشتركة، وغيرها من النزاعات المرتبطة بالتجارة البحرية. [3]

وتزداد أهمية التحكيم في منازعات عقود النقل البحري وسندات الشحن، لأن هذه العقود عادة ما تكون ذات طابع دولي وتربط بين أطراف من دول مختلفة.[4] كما أن سند الشحن كثيرا ما يتضمن شروطا مطبوعة تتعلق بالاختصاص أو التحكيم، مما يجعل التحكيم وسيلة مألوفة في المجال البحري التجاري. غير أن صحة هذه الشروط تظل مرتبطة بمدى وضوحها وقبولها وعدم مخالفتها للقواعد الآمرة أو النظام العام. [5]

1 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 410-411.

2 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 60-61.

3 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 409-410.

4 بوقادة، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 36 وما بعدها.

5 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 66-67.

كما يمكن أن يمتد التحكيم إلى بعض الحوادث البحرية متى كانت المنازعة ذات طبيعة مالية أو تجارية وقابلة للتسوية عن طريق اتفاق الأطراف، كالمطالبات الناتجة عن التصادم أو الإنقاذ أو تلف البضائع أو التأمين.[1] غير أن ذلك لا يعني أن كل المسائل البحرية قابلة للتحكيم بصورة مطلقة، إذ تبقى بعض المسائل المرتبطة بالسيادة، أو النظام العام، أو المسؤولية الجزائية، أو سلطات الدولة في الميناء، خارجة عن نطاق التحكيم أو محدودة فيه. [2]

**الفرع الثالث: صور التحكيم البحري الدولي**

ينقسم التحكيم البحري من حيث طريقة تنظيمه إلى تحكيم مؤسسي وتحكيم حر.[3] فالتحكيم المؤسسي هو الذي يتم أمام مؤسسة أو مركز تحكيم دائم يتولى تنظيم إجراءات التحكيم وفقا لنظامه ولوائحه، من لحظة تقديم طلب التحكيم إلى غاية صدور الحكم. ويتميز هذا النوع بوجود إطار إداري منظم، وقواعد إجرائية مسبقة، وقوائم محكمين، مما يمنح الأطراف نوعا من الاستقرار والوضوح. [4] أما التحكيم الحر، أو التحكيم الخاص، فهو التحكيم الذي يترك فيه للأطراف تنظيم الإجراءات واختيار

1 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 61-62.

2 قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المعدل والمتمم، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالتحكيم الداخلي والدولي.

3 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 413 وما بعدها.

4 بلباقي بومدين، مدى ملاءمة التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية: دراسة مقارنة بين التحكيم الحر والتحكيم النظامي، المرجع السابق، ص 140-141.

المحكمين وتحديد القواعد الإجرائية دون الخضوع لإدارة مركز دائم، مع إمكانية الاستعانة بقواعد نموذجية أو أعراف بحرية مستقرة.[1]

ويعد هذا النوع شائعا في بعض البيئات البحرية الكبرى، خاصة في لندن، نظرا لما يتميز به من مرونة وقلة تكاليف نسبية مقارنة ببعض صور التحكيم المؤسسي. [2]

ولا يمكن ترجيح أحد النوعين بصورة مطلقة، لأن لكل منهما مزاياه وحدوده.[3] فالتحكيم المؤسسي يوفر تنظيما وضمانات إجرائية أوضح، بينما يوفر التحكيم الحر مرونة أكبر وحرية أوسع للأطراف في اختيار الإجراءات والمحكمين. لذلك يتوقف الاختيار بينهما على طبيعة النزاع، وقيمة المطالبة، ومدى خبرة الأطراف، والثقة في مركز التحكيم أو في المحكمين المختارين. [4]

**الفرع الرابع: أهم مراكز وغرف التحكيم البحري الدولي**

تعد لندن من أبرز المراكز العالمية في التحكيم البحري، وتظهر أهميتها من خلال جمعية لندن للمحكمين البحريين LMAA، التي ارتبط اسمها تاريخيا بمنازعات النقل البحري ومشارطات إيجار

1 بلباقي بومدين، مدى ملاءمة التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية: دراسة مقارنة بين التحكيم الحر والتحكيم النظامي، المرجع السابق، ص 141 وما بعدها.

2 عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية: دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية لعام 1994، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص 84 وما بعدها.

3 بلباقي بومدين، مدى ملاءمة التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية: دراسة مقارنة بين التحكيم الحر والتحكيم النظامي، المرجع السابق، ص 146 وما بعدها.

4 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 413-414.

السفن.[1] وتتعامل هذه الجمعية، بصفة خاصة، مع منازعات المشارطات، وسندات الشحن، وعقود النقل، وبيع السفن، وبنائها، وإصلاحها، والتأمين، إضافة إلى بعض المنازعات المرتبطة بالطاقة البحرية والنفط والغاز. ولذلك تعد لندن مركزا مهما للتحكيم البحري الحر والمتخصص. [2]

أما باريس، فتبرز من خلال الغرفة التحكيمية البحرية بباريس ، وهي من المؤسسات المتخصصة في تسوية المنازعات المتعلقة بالاستغلال والملاحة والنقل البحري ومشارطات الإيجار وبناء السفن وإصلاحها وبيعها والتأمين البحري والحوادث البحرية.[3] وتمثل هذه الغرفة نموذجا للتحكيم البحري المؤسسي، لأنها توفر تنظيما وقواعد إجرائية وقائمة من المحكمين ذوي الخبرة في المجال البحري. [4] وتعد سنغافورة كذلك من المراكز الحديثة والمهمة في التحكيم البحري، خاصة من خلال غرفة سنغافورة للتحكيم البحري SCMA، التي توفر إطارا متخصصا ومرنا ومحايدا للتحكيم في المنازعات البحرية ومنازعات التجارة الدولية.[5]

1 الموقع الرسمي لجمعية لندن للمحكمين البحريين LMAA، صفحة إلكترونية LMAA Arbitration، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

2 بلباقي بومدين، مدى ملاءمة التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية: دراسة مقارنة بين التحكيم الحر والتحكيم النظامي، المرجع السابق، ص 141.

3 الموقع الرسمي للغرفة التحكيمية البحرية بباريس، Règlement d’arbitrage de la C.A.M.P، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

4 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 68-69.

5 الموقع الرسمي لغرفة سنغافورة للتحكيم البحري SCMA، صفحة إلكترونية About Us، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

وتستمد سنغافورة أهميتها من موقعها البحري والتجاري في آسيا، ومن سعيها إلى توفير بيئة مؤسساتية وقانونية ملائمة لتسوية المنازعات البحرية في المنطقة. [1] ويلاحظ من خلال هذه المراكز أن التحكيم البحري الدولي لم يعد مرتبطا فقط بالقضاء الوطني، بل أصبح جزءا من بنية دولية متخصصة في تسوية المنازعات البحرية.[2]

فاختيار لندن أو باريس أو سنغافورة لا يكون عشوائيا، وإنما يرتبط غالبا بثقة الأطراف في الخبرة الفنية للمحكمين، واستقرار القواعد الإجرائية، وسرعة الفصل، وإمكانية تنفيذ أحكام التحكيم على المستوى الدولي. [3]

**الفرع الخامس: مزايا التحكيم البحري الدولي وحدوده**

يتميز التحكيم البحري الدولي بعدة مزايا، أهمها السرعة والمرونة والسرية والتخصص.[4] فالطبيعة الفنية للمنازعات البحرية تجعل الأطراف يفضلون عرض نزاعهم على محكمين ذوي خبرة في الملاحة أو النقل أو التأمين أو التجارة البحرية، بدلا من الاكتفاء بقاض قد لا يكون متخصصا في الجوانب

1 Maritime and Port Authority of Singapore، Maritime Legal & Arbitration Services، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

2 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 68-69.

3 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 408-411.

4 نفسه، ص 408-411

الفنية للنزاع. كما أن السرية تعد عاملا مهما في المعاملات البحرية التجارية، لأنها تحفظ مصالح الأطراف وسمعتهم التجارية. [1]

ومن مزاياه كذلك أنه يسمح للأطراف باختيار القانون الواجب التطبيق ومكان التحكيم ولغة الإجراءات والمحكمين، مما يجعله أكثر توافقا مع طبيعة التجارة البحرية الدولية.[2]

كما أن حكم التحكيم يتمتع غالبا بفرص أوسع للاعتراف والتنفيذ، خاصة إذا كانت الدولة المطلوب التنفيذ فيها طرفا في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالاعتراف بأحكام التحكيم وتنفيذها. [3]

غير أن التحكيم البحري الدولي لا يخلو من حدود، فقد تكون تكاليفه مرتفعة في بعض الحالات، خاصة أمام المؤسسات التحكيمية الكبرى أو في المنازعات ذات القيمة المالية العالية.[4] كما أن شرط التحكيم قد يدرج أحيانا في عقود نموذجية أو سندات شحن دون تفاوض حقيقي، مما قد يثير إشكالا يتعلق بحماية الطرف الأضعف، خصوصا الشاحن أو المرسل إليه. لذلك يجب أن يبقى التحكيم خاضعا لرقابة القضاء في الحدود التي تضمن احترام النظام العام وحقوق الدفاع. [5]

1 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 56-59.

2 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 108 وما بعدها.

3 اتفاقية نيويورك لسنة 1958 بشأن الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها.

4 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 66-67.

5 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 413 وما بعدها.

كما أن التحكيم لا يلغي دور القضاء الوطني بصورة كاملة، لأن هذا الأخير قد يتدخل قبل التحكيم أو أثناءه أو بعده، سواء لاتخاذ تدابير وقتية وتحفظية، أو لتعيين محكم عند تعذر ذلك، أو للاعتراف بحكم التحكيم وتنفيذه، أو لمراقبة عدم مخالفته للنظام العام.[1]

وبذلك تكون العلاقة بين القضاء والتحكيم علاقة تكامل لا علاقة إقصاء. [2]وعليه، يتضح أن التحكيم البحري الدولي يمثل آلية فعالة لتسوية المنازعات البحرية العابرة للحدود، بفضل ما يوفره من تخصص ومرونة وسرعة وسرية.[3] كما أن انتشار مراكز متخصصة مثل لندن وباريس وسنغافورة يعكس الحاجة العملية إلى قضاء تحكيمي بحري قادر على مواكبة تعقيد العلاقات البحرية الدولية. ومع ذلك، تبقى فعالية التحكيم مرتبطة بسلامة اتفاق التحكيم، واحترام حقوق الأطراف، وإمكانية تنفيذ الحكم التحكيمي، ودور القضاء الوطني في الرقابة والمساعدة. [4]

**المطلب الثاني: دور المنظمات الدولية والاتفاقيات البحرية في تنظيم الاختصاص وتسوية المنازعات البحرية**

لا يقتصر تنظيم الاختصاص في المنازعات البحرية ذات الطابع الدولي على إرادة الأطراف أو على قواعد القضاء الوطني والتحكيم، بل يمتد كذلك إلى دور المنظمات الدولية والاتفاقيات البحرية

1 قيشو وردية، دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، المرجع السابق، ص 108-126.

2 قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المعدل والمتمم، المرجع السابق، الأحكام المتعلقة بالتحكيم الدولي.

3 ربحيوي هواري، التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية، المرجع السابق، ص 56-69.

4 مزعاش عبد الرحيم، قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، المرجع السابق، ص 408-414.

التي تضع قواعد موضوعية وإجرائية تؤثر في تحديد الجهة المختصة بتسوية النزاع.[1] وتظهر أهمية هذا الدور بصفة خاصة في المنازعات المتعلقة بالسلامة البحرية، وحماية البيئة البحرية، والتلوث، والنقل البحري، واستغلال المناطق البحرية، لأن هذه المسائل لا يمكن تنظيمها بفعالية من خلال القانون الداخلي وحده. [2]

وتعد المنظمة البحرية الدولية IMO من أهم المنظمات الدولية المتخصصة في المجال البحري، غير أن دورها لا يتمثل في الفصل القضائي المباشر في المنازعات بين الأطراف، وإنما يتمثل أساسا في وضع الإطار القانوني والفني المنظم للملاحة البحرية الدولية، من خلال إعداد الاتفاقيات والبروتوكولات والمدونات المتعلقة بسلامة السفن، وأمن الملاحة، ومنع التلوث البحري، وتوحيد المعايير الدولية.[3]

ومن ثم، فإن دورها في تحديد جهة الاختصاص هو دور غير مباشر، لأنها تسهم في وضع القواعد التي يستند إليها القضاء أو التحكيم عند الفصل في النزاع. [4]

---

1 طالبي مصطفى وبوحوش هشام، 2021، «الآليات القضائية الدولية لتسوية المنازعات البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة»، المجلة الجزائرية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 05، العدد 05، ص 119-121.

2 صوفيا شراد، 2021، «القواعد الموضوعية للتحكيم في تسوية المنازعات المتعلقة بالمجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية»، مجلة المفكر، المجلد 16، العدد 01، ص 470-474.

3 الإدارة العامة للمنظمة البحرية الدولية، الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO)، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

4 اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية، المادة 2، الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/07.

**الفرع الأول: دور المنظمة البحرية الدولية IMO في تنظيم المنازعات البحرية**

تعد المنظمة البحرية الدولية وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، وتهدف إلى إنشاء إطار تنظيمي عالمي عادل وفعال ومقبول دوليا في مجال الملاحة البحرية.[1] ويشمل هذا الإطار القواعد المتعلقة بسلامة السفن، وأمن النقل البحري، وحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

وبذلك تساهم المنظمة في توحيد القواعد المطبقة على السفن والدول والأطراف المتدخلة في النشاط البحري، مما يقلل من تنازع القوانين والاختصاصات.[2]

وتظهر أهمية المنظمة البحرية الدولية من خلال الاتفاقيات التي ترعاها أو تشرف على تطويرها، مثل اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS، واتفاقية منع التلوث من السفن MARPOL، واتفاقية معايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين STCW.[3]

1 Maritime and Port Authority of Singapore, Maritime Legal & Arbitration Services, صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

2 Maritime and Port Authority of Singapore, Maritime Legal & Arbitration Services, صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

3 الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية IMO، المرجع السابق، صفحة الكترونية List of IMO Conventions، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

فهذه الاتفاقيات لا تنشئ دائما محكمة مختصة مباشرة، لكنها تحدد الالتزامات الفنية والقانونية التي يمكن أن يقوم عليها النزاع، كما تساعد القاضي أو المحكم على تحديد معيار الخطأ، والمسؤولية، ومدى احترام قواعد السلامة أو البيئة. [1]

وبناء على ذلك، فإن المنظمة البحرية الدولية لا تمارس وظيفة قضائية مثل المحكمة الدولية لقانون البحار أو محكمة العدل الدولية، ولا تحل محل التحكيم البحري، لكنها تساهم في خلق البيئة القانونية التي تساعد على تحديد المسؤولية والاختصاص.[2] فعندما يتعلق النزاع بتلوث بحري أو إخلال بمعايير السلامة أو نقص في شهادات السفينة، فإن الاتفاقيات الصادرة في إطار المنظمة أو المرتبطة بها تصبح مرجعا أساسيا في تحديد الالتزامات، ثم تتولى الجهة القضائية أو التحكيمية المختصة تطبيقها على النزاع. [3]

كما أن اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية تشير إلى أن المنظمة تتدخل بوضع الاتفاقيات والآليات المناسبة للتشاور وتبادل المعلومات والتعاون الفني بين الدول الأعضاء، وهو ما يجعل دورها أقرب إلى التنظيم والتنسيق من القضاء والفصل في الخصومات.[4]

---

1 الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية IMO، المرجع السابق، صفحة الكترونية MARPOL، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

2 الموقع الرسمي لجمعية لندن للمحكمين البحريين (LMAA)، LMAA Arbitration، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

3 الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية IMO، المرجع السابق، صفحة الكترونيةInternational Convention for the Safety of Life at Sea SOLAS, 1974، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

4 الموقع الرسمي للغرفة التحكيمية البحرية بباريس (C.A.M.P)، Règlement d'arbitrage، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08

لذلك يمكن القول إن المنظمة البحرية الدولية تحدد الإطار العام للالتزامات البحرية، أما تحديد الجهة المختصة فعليا بالفصل في النزاع فيعود غالبا إلى الاتفاقيات الخاصة، أو شرط الاختصاص، أو التحكيم، أو آليات قانون البحار. [1]

**الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وآليات تحديد جهة الاختصاص**

تعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 من أهم الاتفاقيات البحرية الدولية، لأنها وضعت نظاما عاما للمجالات البحرية وحقوق الدول والتزاماتها، كما خصصت جزءا مهما لتسوية المنازعات الناشئة عن تفسيرها أو تطبيقها.[2] وقد اعتمدت الاتفاقية مبدأ التسوية السلمية للمنازعات، وأقرت مجموعة من الوسائل القضائية والتحكيمية التي يمكن للأطراف اللجوء إليها. [3] وتظهر أهمية الاتفاقية في أنها لا تكتفي بوضع القواعد الموضوعية لقانون البحار، بل تحدد كذلك الجهات التي يمكن أن تختص بتسوية النزاع.[4] فطبقا للمادة 287، يمكن للدول عند توقيع الاتفاقية أو التصديق عليها أو الانضمام إليها أن تختار واحدة أو أكثر من الوسائل التالية: المحكمة الدولية لقانون البحار، أو

1 اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية، المرجع السابق، المادة 3، الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

2 الموقع الرسمي لغرفة سنغافورة للتحكيم البحري (SCMA)، About Us، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08

3 صوفيا شراد، القواعد الموضوعية للتحكيم في تسوية المنازعات المتعلقة بالمجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، المرجع السابق، ص 473-474.

4 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المادة 287.

محكمة العدل الدولية، أو محكمة تحكيم تشكل وفقا للمرفق السابع، أو محكمة تحكيم خاصة تشكل وفقا للمرفق الثامن. [1]

وتعد المحكمة الدولية لقانون البحار من أبرز الآليات التي أوجدتها اتفاقية قانون البحار، وهي جهاز قضائي دولي متخصص في المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية.[2] وتكمن خصوصيتها في أنها محكمة متخصصة في قانون البحار، مما يجعلها أكثر قدرة على التعامل مع المسائل الفنية والقانونية المرتبطة بالمناطق البحرية، والبيئة البحرية، والحدود البحرية، والحقوق السيادية للدول الساحلية. [3]

غير أن ذكر المحكمة الدولية لقانون البحار ضمن وسائل التسوية لا يعني أنها الوسيلة الوحيدة أو أنها تتمتع بأولوية مطلقة على باقي الوسائل، لأن اتفاقية قانون البحار أقرت تعدد وسائل التسوية ومنحت الدول حرية الاختيار بينها.[4] وهذا يعكس طبيعة المنازعات البحرية الدولية التي قد تناسبها محكمة دولية متخصصة في بعض الحالات، بينما يناسبها التحكيم العام أو التحكيم الخاص في حالات أخرى، بحسب موضوع النزاع وطبيعة الأطراف. [5]

---

1 Maritime and Port Authority of Singapore, Maritime Legal & Arbitration Services, صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

2 الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO)، SOLAS, 1974، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08

3 الموقع الرسمي للمحكمة الدولية لقانون البحار ITLOS، المرجع السابق، صفحة الكترونية The Tribunal، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

4الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO)، MARPOL، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08

5 صوفيا شراد، القواعد الموضوعية للتحكيم في تسوية المنازعات المتعلقة بالمجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، المرجع السابق، ص 474.

**الفرع الثالث: أثر الاتفاقيات البحرية الخاصة في توجيه الاختصاص**

إلى جانب اتفاقية قانون البحار، تؤدي الاتفاقيات البحرية الخاصة دورا مهما في توجيه الاختصاص وتسوية المنازعات.[1] فبعض الاتفاقيات تتضمن قواعد موضوعية تتعلق بالمسؤولية، أو التعويض، أو السلامة، أو التلوث، كما قد تتضمن أحكاما خاصة بتسوية النزاعات أو بالإحالة إلى القضاء أو التحكيم. وبذلك لا يقتصر دور الاتفاقية على تنظيم الالتزامات، بل يمتد إلى التأثير في الجهة التي يمكن أن تنظر النزاع. [2]

فمثلا، في منازعات التلوث البحري، تلعب الاتفاقيات البيئية البحرية دورا محوريا في تحديد الالتزامات المفروضة على السفن والدول، وتحديد نطاق المسؤولية والتعويض.[3] كما أن اتفاقية MARPOL تعد من أهم الاتفاقيات الدولية التي تعالج منع التلوث البحري الناتج عن السفن، سواء كان هذا التلوث ناتجا عن أسباب تشغيلية أو عن حوادث بحرية. ولهذا تصبح قواعدها مرجعا مهما عند تحديد المسؤولية في المنازعات ذات الصلة بالتلوث. [4]

1 الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO)، STCW Convention، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08

2 الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية IMO، المرجع السابق، صفحة List of IMO Conventions، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

3 Maritime and Port Authority of Singapore, Maritime Legal & Arbitration Services, صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

4 Maritime and Port Authority of Singapore, Maritime Legal & Arbitration Services, صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

أما في مجال السلامة البحرية، فتعد اتفاقية SOLAS من أهم الاتفاقيات التي تحدد الحد الأدنى للمعايير المتعلقة ببناء السفن وتجهيزها وتشغيلها بما يضمن سلامتها.[1]

ومن ثم، إذا نشأ نزاع متعلق بحادث بحري أو ضرر نتج عن مخالفة قواعد السلامة، فإن هذه الاتفاقية تساعد على تحديد الالتزامات الفنية والقانونية التي يمكن أن يبنى عليها الحكم القضائي أو التحكيمي. [2]

كما أن اتفاقية STCW المتعلقة بتدريب البحارة وإصدار الشهادات والخفارة تساهم في توحيد المعايير الخاصة بكفاءة الطاقم البحري، وهي معايير قد تكون مؤثرة في بعض المنازعات المرتبطة بالخطأ الملاحي أو سوء إدارة السفينة أو الإخلال بواجبات الخفارة.[3] لذلك فإن الاتفاقيات البحرية لا تحدد الاختصاص بمعناه الضيق دائما، لكنها تساعد الجهة المختصة على فهم الالتزامات الفنية وتقييم مدى الإخلال بها. [4]

1 Maritime and Port Authority of Singapore, Maritime Legal & Arbitration Services, صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

2 الموقع الرسمي لغرفة سنغافورة للتحكيم البحري (SCMA)، About Us، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

3 الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية IMO، المرجع السابق، صفحة الكترونية STCW Convention، تاريخ الاطلاع: 2026/06/06.

4 الموقع الرسمي للغرفة التحكيمية البحرية بباريس (C.A.M.P)، Règlement d'arbitrage، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

**الفرع الرابع: العلاقة بين المنظمات الدولية والاختصاص القضائي والتحكيمي**

تقوم العلاقة بين المنظمات الدولية والاختصاص القضائي أو التحكيمي في المجال البحري على التكامل لا على الحلول.[1] فالمنظمات الدولية، وعلى رأسها المنظمة البحرية الدولية، لا تفصل عادة في النزاع كقاض أو كمحكم، وإنما تضع القواعد والمعايير التي يستند إليها القضاء أو التحكيم.

أما المحاكم الدولية، مثل المحكمة الدولية لقانون البحار ومحكمة العدل الدولية، أو هيئات التحكيم، فهي التي تتولى الفصل في النزاع إذا توافرت شروط اختصاصها.[2]

وتظهر هذه العلاقة بوضوح في منازعات قانون البحار، حيث تحدد اتفاقية 1982 الوسائل القضائية والتحكيمية الممكنة، بينما توفر الاتفاقيات البحرية المتخصصة القواعد الموضوعية التي تساعد على الفصل في النزاع.[3] فالقاضي أو المحكم لا يعمل في فراغ، بل يطبق قواعد الاتفاقيات البحرية، والأعراف الدولية، والقواعد الفنية الصادرة عن المنظمات المختصة، بما يضمن توحيد المعايير وتقليل التناقض في الأحكام. [4]

1 الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية IMO، المرجع السابق، صفحة الكترونية Introduction to IMO، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

2 الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO)، STCW Convention، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

3 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المرجع السابق، المادة 287.

4 طالبي مصطفى وبوحوش هشام، الآليات القضائية الدولية لتسوية المنازعات البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المرجع السابق، ص 120-121.

كما أن التحكيم الخاص المنصوص عليه في المرفق الثامن من اتفاقية قانون البحار يبرز أهمية الخبرة الفنية في بعض المجالات البحرية، لأنه يتعلق بميادين محددة مثل مصائد الأسماك، وحماية البيئة البحرية، والبحث العلمي البحري، والملاحة، بما في ذلك التلوث من السفن أو عن طريق الإغراق.[1] وهذا يدل على أن تحديد جهة الاختصاص في المنازعات البحرية لا يتأثر فقط بالاعتبارات القانونية، بل يتأثر كذلك بطبيعة النزاع الفنية وبالحاجة إلى خبراء متخصصين. [2]ومن ثم، فإن المنظمات الدولية والاتفاقيات البحرية تؤدي دورا مزدوجا؛[3] فمن جهة، تساهم في الوقاية من المنازعات من خلال توحيد القواعد الفنية والقانونية، ومن جهة أخرى، تساعد على تسويتها من خلال تحديد الآليات القضائية أو التحكيمية أو القواعد التي يجب تطبيقها عند وقوع النزاع. وهذا الدور مهم بصفة خاصة في المنازعات البحرية العابرة للحدود، لأن تعدد الدول والموانئ والسفن والأطراف يجعل الحاجة إلى تنظيم دولي موحد أكثر إلحاحا. [4] وعليه، يتضح أن دور المنظمات الدولية والاتفاقيات البحرية في تحديد جهة الاختصاص لا يكون دائما مباشرا، بل قد يكون أحيانا دورا تنظيميا أو توجيهيا.[5]

---

1الموقع الرسمي للمحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)، The Tribunal، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

2 صوفيا شراد، القواعد الموضوعية للتحكيم في تسوية المنازعات المتعلقة بالمجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، المرجع السابق، ص 474.

3 الموقع الرسمي للمحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)، Declarations of States Parties، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08

4 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المرجع السابق، المواد 279 إلى 287.

5 طالبي مصطفى وبوحوش هشام، الآليات القضائية الدولية لتسوية المنازعات البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المرجع السابق، ص 119-121.

فالمنظمة البحرية الدولية تضع القواعد والمعايير الفنية التي يستند إليها القضاء والتحكيم، بينما تحدد اتفاقية قانون البحار آليات قضائية وتحكيمية واضحة لتسوية المنازعات بين الدول.[1] أما الاتفاقيات البحرية الخاصة، فتؤثر في الاختصاص من خلال تحديد الالتزامات والمسؤوليات والآليات الخاصة للتسوية. وبذلك يتكامل دور المنظمات والاتفاقيات مع القضاء والتحكيم في ضمان تسوية فعالة وعادلة للمنازعات البحرية الدولية. [2]

1 صوفيا شراد، القواعد الموضوعية للتحكيم في تسوية المنازعات المتعلقة بالمجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، المرجع السابق، ص 470-474.

2 الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية IMO، المرجع السابق، صفحة الكترونية Conventions، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

**ملخص الفصل الثالث**

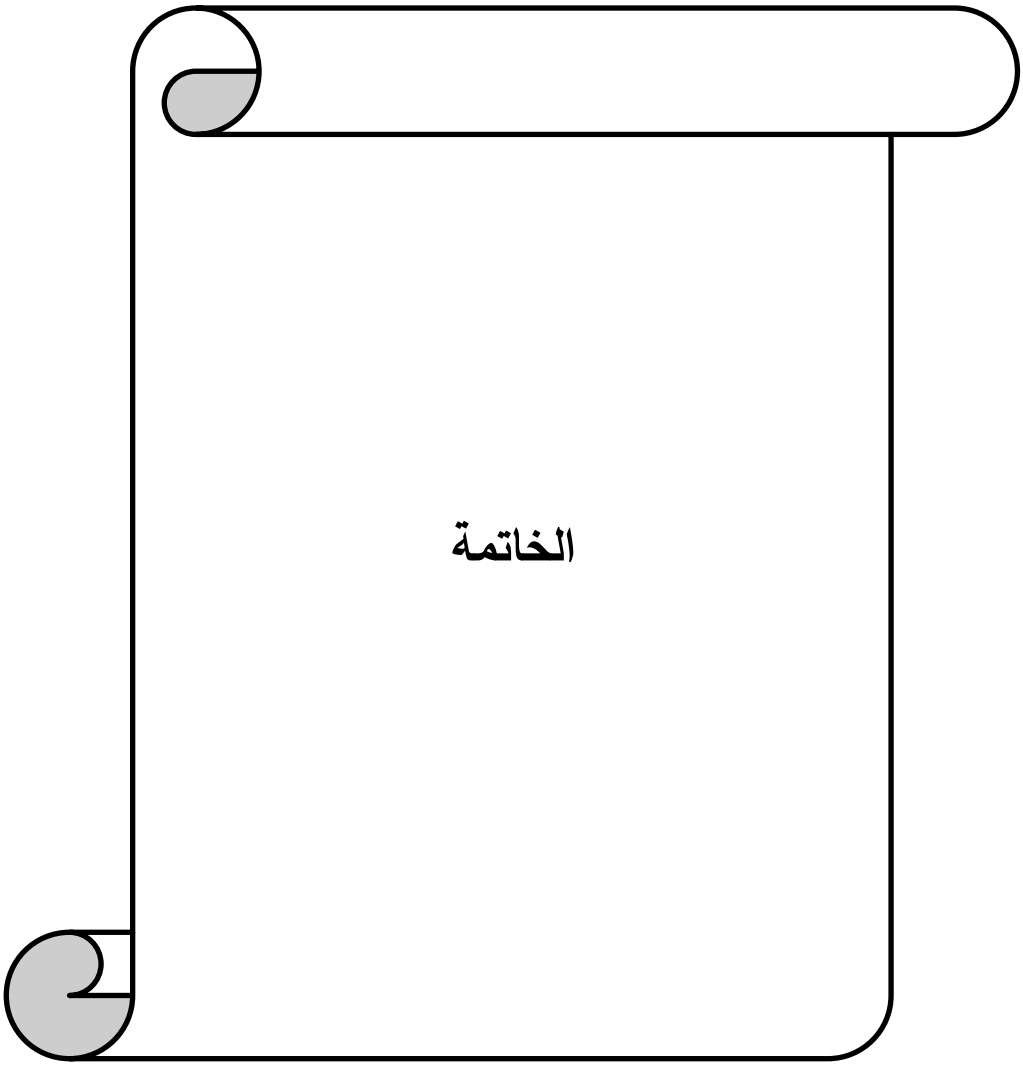
خلص هذا الفصل إلى أن الاختصاص الدولي في المنازعات البحرية ذات الطابع العابر للحدود يقوم على تداخل واضح بين القضاء الوطني، وإرادة الأطراف، والتحكيم البحري، والآليات الدولية المتخصصة. فالمنازعة البحرية لا تبقى في كثير من الحالات محصورة داخل حدود دولة واحدة، بل قد ترتبط بسفينة تحمل جنسية أجنبية، أو بعقد نقل بحري دولي، أو بميناء شحن أو تفريغ خارج الإقليم الوطني، أو بحكم أجنبي يراد تنفيذه. ومن ثم، فإن تحديد الجهة المختصة لا يتم فقط بالرجوع إلى القواعد الداخلية، بل يستلزم كذلك مراعاة الشروط التعاقدية والاتفاقيات الدولية وطبيعة النزاع نفسه.

وقد بين المبحث الأول أن القضاء الوطني يحتفظ بدور مهم في المنازعات البحرية الدولية، سواء من خلال مراقبة شرط الاختصاص القضائي الوارد في العقود البحرية وسندات الشحن، أو من خلال منح الصيغة التنفيذية للأحكام الأجنبية. فشرط الاختصاص القضائي يعد وسيلة لتنظيم الجهة التي تنظر النزاع، لكنه لا يتمتع بفعالية مطلقة، إذ يخضع لرقابة القاضي من حيث وضوحه، وقبول الأطراف له، وعدم مخالفته للقواعد الآمرة أو النظام العام. كما أن الحكم الأجنبي لا ينفذ مباشرة داخل الجزائر، بل لا بد من التأكد من توافر شروط قانونية تتعلق بالاختصاص، ونهائية الحكم، وعدم تعارضه مع حكم وطني سابق، وعدم مخالفته للنظام العام والآداب العامة.

أما المبحث الثاني فقد أوضح أن التحكيم البحري الدولي يمثل آلية عملية وفعالة لتسوية المنازعات البحرية، خاصة لما يوفره من سرعة ومرونة وتخصص وسرية. غير أن التحكيم لا يلغي دور القضاء الوطني، بل يكمله، لأن القضاء قد يتدخل للمساعدة في الإجراءات التحفظية، أو تعيين المحكمين، أو الاعتراف بالأحكام التحكيمية وتنفيذها، أو مراقبة مدى احترامها للنظام العام. كما

ظهر أن المنظمات الدولية والاتفاقيات البحرية، وعلى رأسها المنظمة البحرية الدولية واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لا تمارس دائما وظيفة الفصل المباشر في النزاعات، لكنها تؤثر بوضوح في تحديد القواعد والمعايير والآليات التي يعتمد عليها القضاء أو التحكيم عند تسوية المنازعات البحرية.

وبناء على ذلك، فإن الاختصاص الدولي في المنازعات البحرية يقوم على فكرة التكامل لا التعارض؛ فالقضاء الوطني يضمن الرقابة وحماية النظام العام، والتحكيم يوفر التخصص والمرونة، أما الاتفاقيات والمنظمات الدولية فتضع الإطار القانوني والفني الذي يوجه تسوية النزاع. وهذا التكامل هو الذي يحقق قدرا أكبر من الفعالية والعدالة في مواجهة منازعات بحرية تتسم بالتعقيد، وتعدد الأطراف، وامتداد آثارها عبر الحدود.


الخاتمة

## الخاتمة

وفي ختام البحث حول الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية، يمكن القول إن هذا الموضوع يكتسي أهمية خاصة بالنظر إلى طبيعة المنازعة البحرية ذاتها، فهي ليست منازعة عادية تنحصر في علاقة قانونية بسيطة، بل هي منازعة ذات طابع خاص تجمع بين الجانب التجاري، والفني، والإجرائي، والدولي. فالنشاط البحري يقوم على حركة السفن وانتقال البضائع وتعدد الأطراف، كما يرتبط في كثير من الأحيان بأكثر من دولة، الأمر الذي يجعل تحديد الجهة القضائية المختصة مسألة أساسية لضمان حماية الحقوق وتحقيق فعالية الفصل في النزاع.

وقد تبين من خلال هذه الدراسة أن المنازعة البحرية تنشأ غالبا عن حادث بحري أو عن علاقة تعاقدية مرتبطة بالنقل البحري أو الشحن أو التفريغ أو استغلال السفينة. كما أن هذه المنازعات قد تتخذ صورا متعددة، منها التصادم البحري، والخسائر المشتركة، والإنقاذ، والتلوث البحري، ومنازعات الشحن والتفريغ والنقل البحري. وهذه الصور المختلفة تشترك في كونها تثير مسائل دقيقة تتعلق بالمسؤولية، والتعويض، والإثبات، والتأمين، والقانون الواجب التطبيق، والجهة المختصة بالفصل في النزاع.

ومن خلال دراسة الإطار القانوني الوطني، يتضح أن المشرع الجزائري أولى عناية خاصة للمنازعات البحرية، سواء من خلال أحكام القانون البحري أو من خلال قواعد قانون الإجراءات المدنية والإدارية، خاصة بعد استحداث المحكمة التجارية المتخصصة بموجب التعديل الأخير. فقد أصبح الاختصاص النوعي في المنازعات

البحرية أكثر وضوحا، حيث أسند المشرع هذا النوع من المنازعات إلى جهة قضائية ذات طابع تجاري متخصص، بما يتلاءم مع خصوصيتها الفنية والتجارية.

كما أظهرت الدراسة أن الاختصاص الإقليمي في المنازعات البحرية لا يقوم على معيار واحد، بل يتحدد بحسب طبيعة النزاع والإجراء المطلوب. فقد ينعقد الاختصاص لموطن المدعى عليه، أو لمكان وقوع الحادث البحري، أو لميناء الوصول أو المغادرة، أو لمكان وجود السفينة، أو لمكان توقيع الحجز. وهذا التعدد في معايير الاختصاص يعكس خصوصية النشاط البحري، الذي يتميز بسرعة الحركة وتعدد الروابط المكانية المرتبطة بالنزاع.

وبالإضافة إلى ذلك، تبين أن الحماية القضائية في المجال البحري لا تتحقق فقط من خلال الحكم الفاصل في أصل النزاع، بل تحتاج أيضا إلى إجراءات وقتية وتحفظية فعالة. فالحجز التحفظي على السفينة، والأوامر على عرائض، وإثبات الحالة، وتعيين الخبراء، كلها وسائل إجرائية ضرورية لحماية الدائن البحري، والمحافظة على الأدلة، ومنع ضياع الحقوق بسبب مغادرة السفينة أو تلف البضاعة أو زوال آثار الحادث.

أما على المستوى الدولي، فقد بينت الدراسة أن المنازعات البحرية كثيرا ما تتجاوز حدود الدولة الواحدة، بسبب تعدد جنسيات السفن والأطراف، وارتباط النقل البحري بموانئ ودول مختلفة. ومن هنا تظهر أهمية شرط الاختصاص القضائي في العقود البحرية، وتنفيذ الأحكام الأجنبية، والتحكيم البحري الدولي، والاتفاقيات البحرية الدولية. فهذه الآليات لا تلغي دور القضاء الوطني، لكنها تكمله وتمنح الأطراف وسائل أكثر ملاءمة لتسوية المنازعات البحرية ذات الطابع العابر للحدود.

وعليه، يمكن القول إن فعالية الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية تتوقف على مدى التوفيق بين عدة اعتبارات: احترام القواعد الوطنية، مراعاة الطبيعة الدولية للنشاط البحري، ضمان سرعة الإجراءات، حماية حقوق الأطراف، وعدم المساس بحرية الملاحة أو استغلال السفن دون

مبرر قانوني. ومن ثم، فإن الاختصاص القضائي في المجال البحري لا يعد مجرد مسألة إجرائية، بل يمثل ضمانة حقيقية لتحقيق الأمن القانوني في المعاملات البحرية.

وقد خلصت الدراسة إلى جملة من النتائج، يمكن عرضها فيما يلي:

1. المنازعات البحرية ذات طبيعة قانونية خاصة، لأنها ترتبط باستغلال السفينة والنقل البحري والحوادث البحرية، وتجمع بين الجانب التجاري والفني والقانوني.
2. لا يعد كل حادث يقع في البحر حادثا بحريا بالمعنى القانوني، بل يجب أن تكون الواقعة مرتبطة بالنشاط البحري وأن يترتب عنها ضرر أو خطر جدي يؤدي إلى قيام مسؤولية أو مطالبة قضائية.
3. تتنوع المنازعات البحرية بين التصادم، والإنقاذ، والتلوث، والخسائر المشتركة، ومنازعات الشحن والتفريغ، وهو ما يجعل تحديد الجهة المختصة مرتبطا بطبيعة كل نزاع.
4. يشكل القانون البحري الجزائري المصدر الخاص لتنظيم جانب مهم من المنازعات البحرية، بينما تكمل قواعد قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجانب الإجرائي المتعلق بالاختصاص ورفع الدعوى والتدابير القضائية.
5. أسند المشرع الجزائري المنازعات البحرية إلى المحكمة التجارية المتخصصة، وهو توجه إيجابي ينسجم مع الطبيعة الفنية والتجارية لهذه المنازعات.
6. لا يكفي تحديد الاختصاص النوعي وحده، بل يجب تحديد الاختصاص الإقليمي بدقة، لأن المنازعة البحرية قد ترتبط بمكان الحادث، أو الميناء، أو موطن المدعى عليه، أو مكان وجود السفينة.

7. تعد التدابير الوقتية والتحفظية من أهم وسائل الحماية في المنازعات البحرية، خاصة الحجز على السفينة وإثبات الحالة وتعيين الخبراء، لأنها تضمن المحافظة على الحقوق قبل الفصل في أصل النزاع.
8. تنفيذ الأحكام الأجنبية في المنازعات البحرية لا يتم مباشرة داخل الجزائر، بل يخضع لرقابة القضاء الوطني من خلال الصيغة التنفيذية، حماية للسيادة الوطنية والنظام العام.
9. يلعب التحكيم البحري الدولي دورا مهما في تسوية المنازعات البحرية العابرة للحدود، لما يوفره من سرعة ومرونة وتخصص، غير أنه يبقى خاضعا لرقابة القضاء عند الاعتراف بالحكم التحكيمي أو تنفيذه.
10. تساهم الاتفاقيات والمنظمات البحرية الدولية في توحيد القواعد والمعايير المتعلقة بالملاحة البحرية والسلامة وحماية البيئة، وهو ما يساعد القضاء والتحكيم على الفصل في المنازعات البحرية وفق أسس أكثر وضوحا.
11. الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية يقوم على التكامل بين القضاء الوطني، والتحكيم، والقواعد الدولية، ولا يمكن فهمه بمعزل عن طبيعة النشاط البحري المتحرك والعابر للحدود.

**التوصيات**

1. ضرورة تعزيز التخصص القضائي في مجال المنازعات البحرية، من خلال تكوين القضاة وأعوان القضاء في القانون البحري، والتحكيم البحري، والاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

2. تفعيل دور المحكمة التجارية المتخصصة في المنازعات البحرية، مع توفير الوسائل البشرية والفنية التي تسمح لها بالفصل السريع والفعال في هذا النوع من القضايا.
3. تبسيط إجراءات الحجز التحفظي على السفن دون الإخلال بضمانات المدين، حتى لا تضيع حقوق الدائن البحري بسبب سرعة مغادرة السفن للموانئ.
4. تعزيز اللجوء إلى الخبرة والمعاينة في المنازعات البحرية، خاصة في قضايا التصادم وتلف البضائع والتلوث، لأن هذه المنازعات تقوم غالبا على مسائل فنية دقيقة.
5. ضرورة توضيح بعض القواعد الإجرائية الخاصة بالمنازعات البحرية، خاصة ما يتعلق بالاختصاص الإقليمي، وتنفيذ الأحكام الأجنبية، والعلاقة بين القضاء الوطني وشرط الاختصاص أو شرط التحكيم.
6. تشجيع إدراج شروط واضحة ومتوازنة في العقود البحرية وسندات الشحن، سواء تعلق الأمر بشرط الاختصاص القضائي أو شرط التحكيم، حتى لا تتحول هذه الشروط إلى وسيلة لإضعاف مركز أحد الأطراف.
7. العمل على تعزيز ثقافة التحكيم البحري لدى المتعاملين في المجال البحري، مع الحرص على احترام النظام العام وضمانات التقاضي العادل.
8. دعم التنسيق بين القضاء، وسلطات الموانئ، والجهات الإدارية المختصة، خاصة في القضايا التي تتطلب تدخلا استعجاليا أو تحفظيا، كالحجز على السفن أو معاينة الأضرار أو منع التلوث.
9. ضرورة مواصلة تحيين التشريع البحري الجزائري بما يتماشى مع تطور التجارة البحرية والاتفاقيات الدولية، خاصة في ظل تزايد المنازعات البحرية ذات الطابع الدولي.

10. الاهتمام بالجانب البيئي في المنازعات البحرية، لا سيما في قضايا التلوث البحري، من خلال تفعيل آليات المسؤولية والتعويض والوقاية.

وفي الأخير، يمكن القول إن موضوع الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية يظل من المواضيع المهمة والمتجددة، لأنه يرتبط بمجال حيوي يتطور باستمرار، وهو مجال الملاحة والتجارة البحرية. لذلك فإن فعالية الحماية القضائية في هذا المجال لا تتحقق إلا من خلال قضاء متخصص، وإجراءات سريعة، وقواعد واضحة، وتكامل بين التشريع الوطني والقواعد الدولية، بما يضمن حماية الحقوق واستقرار المعاملات البحرية.

# قائمة المصادر و المراجع

# قائمة المراجع

## أولاً: المراجع العربية

### 1- الكتب

1. الفقي، عاطف محمد، التحكيم في المنازعات البحرية: دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية لعام 1994، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.
2. مجدوب، محمد، القانون الدولي الخاص الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2014.

### 2- النصوص القانونية

1. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم.
2. القانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير 2002، المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 10، الصادر بتاريخ 12 فبراير 2002.
3. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 43، الصادر بتاريخ 20 يوليو 2003.

4. القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008، المعدل والمتمم.

5. القانون رقم 22-13 المؤرخ في 12 يوليو 2022، المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 48، الصادرة بتاريخ 17 يوليو 2022.

6. القانون رقم 24-04 المؤرخ في 26 فبراير 2024، المتضمن قواعد الوقاية والتدخل والحد من أخطار الكوارث في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 16، الصادر بتاريخ 6 مارس 2024.

**-3الأطروحات والمذكرات**

1. بن ددوش، سيد أحمد، الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، أطروحة دكتوراه ،ل.م.د، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص القانون البحري والنقل .السنة الجامعية 2023-2024

2. قيشو، وردية، *دور القاضي في التحكيم وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري*، أطروحة دكتوراه، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون الأعمال، 2021-2022.

3. مباركي، سهيلة، ومخلوفي، صبرينة، *الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري*، مذكرة ماستر، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2013.

## 4-المقالات العلمية والدراسات

1. بلباقي، بومدين، «مدى ملاءمة التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية: دراسة مقارنة بين التحكيم الحر والتحكيم النظامي»، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن.
2. بوقادة، عبد الكريم، «القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري»، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد 02، العدد 02، 2017، ص 161-189.
3. تايب، راضية، ولمطاعي، نور الدين، «تقدير دور الحجز التحفظي على السفن في تحقيق الضمان للدائن»، Annales de l'université d'Alger، المجلد 37، العدد 04، 2024، ص 71-85.
4. خديجة بن عربية، «كيفية تنفيذ حكم قضائي أجنبي في الجزائر»، حُماة الحق للمحاماة والاستشارات القانونية، 2021.
5. ربحيوي، هواري، «التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية»، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد XI، العدد العادي، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2024.
6. سي فضيل، الحاج، «النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر»، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد 07، العدد 02، 2023، ص 348-370.
7. شراد، صوفيا، «القواعد الموضوعية للتحكيم في تسوية المنازعات المتعلقة بالمجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية»، مجلة المفكر، المجلد 16، العدد 01، 2021.
8. طالبي، مصطفى، وبوحوش، هشام، «الآليات القضائية الدولية لتسوية المنازعات البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة»، المجلة الجزائرية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 05، العدد 05، 2021.
9. مزعاش، عبد الرحيم، «قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية»، مجلة صوت القانون، المجلد التاسع، العدد 01، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، 2022.

10. هلالي، «إشكاليات تنفيذ الأحكام الأجنبية»، منصة ASJP، 2015.

## ثانياً: المراجع الأجنبية

### أ- المراجع الفرنسية

#### 1- الكتب

1. Bonassies, Pierre, et Scapel, Christian, *Droit maritime*, Dalloz, Paris, 2007.
2. Mayer, Pierre, et Heuzé, Vincent, *Droit international privé*, Montchrestien, Paris, 2010.

### ب- المراجع الإنجليزية والدولية

#### 1- الكتب

1. Baatz, Y., *Maritime Law*, 3rd ed., London/New York: Informa Law from Routledge, 2014.
2. Force, R., *Admiralty and Maritime Law*, 2nd ed., Washington, DC: Federal Judicial Center, 2013.

#### 2- الاتفاقيات والوثائق الدولية

1. International Convention on Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, Brussels, 1952.
2. Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, New York, 1958.
3. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), London, 1974.
4. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), London, 1973/1978.

5. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), London, 1978.
6. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), Hamburg, 1978.
7. United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 1982.
8. International Convention on Salvage, London, 1989.
9. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), London, 1992.
10. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention), London, 1992.
11. Comité Maritime International, York-Antwerp Rules 2016.
12. IMO, Resolution MSC.255(84): Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident, London, 2008.
13. International Oil Pollution Compensation Funds, Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: Texts of the 1992 Civil Liability Convention, the 1992 Fund Convention and the Supplementary Fund Protocol, London, 2018.

**3- المواقع الإلكترونية**

1. الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO): Introduction to IMO، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.
2. الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO): Convention on the International Maritime Organization، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.
3. الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO): List of IMO Conventions، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.
4. الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO): MARPOL، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

5. الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO): SOLAS, 1974، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

6. الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO): STCW Convention، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

7. الموقع الرسمي للمحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS): The Tribunal، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

8. الموقع الرسمي للمحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS): Declarations of States Parties، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

9. الموقع الرسمي لجمعية لندن للمحكمين البحريين (LMAA): LMAA Arbitration، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

10. الموقع الرسمي للغرفة التحكيمية البحرية بباريس (C.A.M.P): Règlement d'arbitrage، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

11. الموقع الرسمي لغرفة سنغافورة للتحكيم البحري (SCMA): About Us، صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع: 2026/06/08.

12. Maritime and Port Authority of Singapore: Maritime Legal & Arbitration Services، 08/06/2026 :صفحة إلكترونية، تاريخ الاطلاع.


الفهرس

| العنوان | الصفحة |
| --- | --- |
| تصريح شرفي | أ |
| آية قرآنية | أ–ب |
| إهداء | ب–ت |
| شكر وتقدير | ت–ث |
| قائمة المختصرات | ج |
| مقدمة | 01–05 |
| الفصل الأول: الطبيعة القانونية للمنازعات البحرية وأساس الاختصاص القضائي فيها | 06 |
| تمهيد | 07 |
| المبحث الأول: ماهية الحوادث البحرية وأنواع المنازعات الناشئة عنها | 07 |
| المطلب الأول: مفهوم الحوادث البحرية وتمييزها عن حوادث الملاحة العامة | 08 |
| المطلب الثاني: أنواع المنازعات البحرية الناشئة عن الحوادث البحرية | 11 |
| الفرع الأول: التصادم البحري | 11 |
| الفرع الثاني: الخسائر المشتركة | 13 |
| الفرع الثالث: الإنقاذ أو المساعدة البحرية | 15 |
| الفرع الرابع: التلوث البحري | 16 |
| الفرع الخامس: منازعات الشحن والتفريغ والنقل البحري | 17 |
| المبحث الثاني: الإطار القانوني المنظم للاختصاص القضائي في الحوادث البحرية | 19 |
| المطلب الأول: القواعد الوطنية | 20 |
| الفرع الأول: القانون البحري الجزائري | 20 |
| الفرع الثاني: قانون الإجراءات المدنية والإدارية | 22 |
| الفرع الثالث: القوانين الخاصة ذات الصلة بالحوادث البحرية | 23 |
| المطلب الثاني: القواعد الدولية | 25 |
| الفرع الأول: اتفاقيات بروكسل ذات الصلة بالمنازعات البحرية | 25 |
| الفرع الثاني: اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 | 27 |

| العنوان | الصفحة |
| --- | --- |
| الفرع الثالث: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 | 28 |
| الفرع الرابع: الاتفاقيات الخاصة بالتلوث البحري | 30 |
| الفرع الخامس: الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري لسنة 1989 | 32 |
| ملخص الفصل الأول | 34 |
| الفصل الثاني: الاختصاص القضائي في المنازعات البحرية على المستوى الوطني | 35 |
| تمهيد | 36 |
| المبحث الأول: الاختصاص النوعي والإقليمي للقضاء الوطني | 36 |
| المطلب الأول: الاختصاص النوعي للقضاء الوطني في المنازعات البحرية | 37 |
| الفرع الأول: اختصاص المحكمة التجارية المتخصصة بالمنازعات البحرية | 38 |
| الفرع الثاني: اختصاص رئيس الجهة القضائية في الحجز البحري | 39 |
| الفرع الثالث: اختصاص القاضي في الأوامر على عرائض | 41 |
| الفرع الرابع: اختصاص القضاء الاستعجالي في التدابير الوقتية والتحفظية | 42 |
| المطلب الثاني: الاختصاص الإقليمي للقضاء الوطني في المنازعات البحرية | 43 |
| الفرع الأول: القاعدة العامة في تحديد الاختصاص الإقليمي | 44 |
| الفرع الثاني: مكان وقوع الحادث البحري كمعيار للاختصاص الإقليمي | 45 |
| الفرع الثالث: مكان تسجيل السفينة كمعيار مساعد للاختصاص الإقليمي | 46 |
| الفرع الرابع: ميناء الوصول أو المغادرة كمعيار للاختصاص الإقليمي | 47 |
| الفرع الخامس: مكان وجود السفينة أو توقيع الحجز كمعيار للاختصاص الإقليمي | 48 |
| المبحث الثاني: المسائل الإجرائية الخاصة بالدعاوى البحرية | 50 |
| المطلب الأول: إجراءات رفع الدعوى البحرية وإثباتها | 50 |
| الفرع الأول: شروط قبول الدعوى البحرية | 51 |
| الفرع الثاني: عريضة افتتاح الدعوى البحرية والوثائق المرفقة بها | 52 |
| الفرع الثالث: وسائل الإثبات الكتابية في الدعوى البحرية | 53 |
| الفرع الرابع: الخبرة والمعاينة في إثبات المنازعة البحرية | 54 |

| العنوان | الصفحة |
| --- | --- |
| المطلب الثاني: التدابير الوقتية والتحفظية في الدعاوى البحرية | 55 |
| الفرع الأول: الحجز التحفظي على السفينة كإجراء تحفظي | 56 |
| الفرع الثاني: الأوامر على عرائض وإثبات الحالة في الدعاوى البحرية | 57 |
| الفرع الثالث: القضاء الاستعجالي في حماية الحقوق البحرية | 59 |
| الفرع الرابع: حدود التدابير الوقتية والتحفظية في المنازعات البحرية | 60 |
| ملخص الفصل الثاني | 62 |
| الفصل الثالث: الاختصاص الدولي في المنازعات البحرية ذات الطابع العابر للحدود | 64 |
| تمهيد | 65 |
| المبحث الأول: الاختصاص الدولي للقضاء الوطني | 65 |
| المطلب الأول: شرط الاختصاص القضائي في العقود البحرية وسندات الشحن | 66 |
| الفرع الأول: مفهوم شرط الاختصاص القضائي وتمييزه عن شرط التحكيم | 67 |
| الفرع الثاني: إدراج شرط الاختصاص القضائي في سندات الشحن | 69 |
| الفرع الثالث: شروط صحة شرط الاختصاص القضائي في العقود البحرية | 71 |
| الفرع الرابع: آثار شرط الاختصاص القضائي على القضاء الوطني | 72 |
| المطلب الثاني: تنفيذ الأحكام الأجنبية في المنازعات البحرية | 74 |
| الفرع الأول: مفهوم الحكم الأجنبي في المنازعات البحرية | 74 |
| الفرع الثاني: شروط تنفيذ الحكم الأجنبي | 75 |
| الفرع الثالث: إجراءات منح الصيغة التنفيذية للحكم الأجنبي | 77 |
| الفرع الرابع: أثر الاتفاقيات الدولية في تنفيذ الأحكام الأجنبية | 79 |
| المبحث الثاني: دور التحكيم والجهات الدولية في الفصل في المنازعات البحرية | 80 |
| المطلب الأول: التحكيم البحري الدولي | 81 |
| الفرع الأول: مفهوم التحكيم البحري الدولي وطبيعته | 82 |
| الفرع الثاني: نطاق المنازعات البحرية القابلة للتحكيم | 83 |
| الفرع الثالث: صور التحكيم البحري الدولي | 85 |

| العنوان | الصفحة |
| --- | --- |
| الفرع الرابع: أهم مراكز وغرف التحكيم البحري الدولي | 86 |
| الفرع الخامس: مزايا التحكيم البحري الدولي وحدوده | 88 |
| المطلب الثاني: دور المنظمات الدولية والاتفاقيات البحرية في تنظيم الاختصاص وتسوية المنازعات البحرية | 89 |
| الفرع الأول: دور المنظمة البحرية الدولية IMO في تنظيم المنازعات البحرية | 90 |
| الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وآليات تحديد جهة الاختصاص | 92 |
| الفرع الثالث: أثر الاتفاقيات البحرية الخاصة في توجيه الاختصاص | 94 |
| الفرع الرابع: العلاقة بين المنظمات الدولية والاختصاص القضائي والتحكيمي | 96 |
| ملخص الفصل الثالث | 110 |
| الخاتمة | 112 |
| قائمة المراجع | 119 |
| ملخص مذكرة الماستر | 131 |

## ملخص

تسلط هذه المذكرة الضوء على موضوع الاختصاص القضائي في المنازعات المتعلقة بالحوادث البحرية، باعتباره من الموضوعات الدقيقة التي تجمع بين القانون البحري والقواعد الإجرائية والقانون الدولي. وقد تناولت الدراسة طبيعة المنازعات البحرية وصورها الأساسية، مثل التصادم البحري، الخسائر المشتركة، الإنقاذ، التلوث البحري، ومنازعات الشحن والتفريغ، مع بيان الأسس القانونية التي يعتمد عليها القاضي في تحديد الجهة المختصة. كما أبرزت الدراسة اختصاص القضاء الوطني، ولا سيما المحكمة التجارية المتخصصة والتدابير الوقتية والتحفظية، إضافة إلى دور الاختصاص الدولي والتحكيم البحري وتنفيذ الأحكام الأجنبية في تسوية المنازعات ذات الطابع العابر للحدود. وخلصت الدراسة إلى أن فعالية تسوية المنازعات البحرية تتوقف على وضوح قواعد الاختصاص، وسرعة الإجراءات، وتكامل القواعد الوطنية مع الاتفاقيات الدولية.



كلمات مفتاحية: الاختصاص القضائي، المنازعات البحرية، الحوادث البحرية، الحجز التحفظي، التحكيم البحري، تنفيذ الأحكام الأجنبية.



## Abstract:

This research examines judicial jurisdiction in disputes arising from maritime accidents, a subject that combines maritime law, procedural rules, and international legal principles. The study explains the legal nature of maritime disputes and their main forms, including collision, general average, salvage, marine pollution, loading and unloading operations, and carriage of goods by sea. It also analyzes the basis of national jurisdiction, particularly the role of specialized commercial courts, urgent measures, conservatory arrest of ships, and evidentiary procedures. In addition, the research addresses international jurisdiction, jurisdiction clauses, maritime arbitration, and the recognition and enforcement of foreign judgments. The study concludes that the effective settlement of maritime disputes depends on clear jurisdictional rules, rapid

protective procedures, and coordination between national legislation and international maritime conventions.

**Keywords: judicial jurisdiction, maritime disputes, maritime accidents, ship arrest, maritime arbitration, foreign judgments.**