



جامعة عين تموشنت - بلحاج بوشعيب



كلية الحقوق

قسم الحقوق

المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري في القانون الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق - تخصص: قانون خاص

تحت إشراف: د. بورطال أمينة

من إعداد الطالبين:

• بلعربي محمد

• بن عزوز فارس

لجنة المناقشة:

الرئيس	خوالمف صراح	أستاذة محاضرة ب-ب- جامعة عين تموشنت - بلحاج بوشعيب
المشرف	بورطال أمينة	أستاذة محاضرة أ-أ- جامعة عين تموشنت - بلحاج بوشعيب
المناقش	زيغم محاسن ابتسام	أستاذة مساعدة جامعة عين تموشنت - بلحاج بوشعيب

السنة الجامعية 2026/2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الشكر والعرفان:

بعد الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين. أما بعد،

فمن باب وفاء أهل الفضل بفضلهم، نتقدم بجزيل الشكر لأستاذتنا الفاضلة بورطال أمينة على قبولها الإشراف على هذا العمل، ولما قدمته لنا من نصح وإرشاد ومتابعتها المستمرة التي كانت عوناً لنا في إتمام هذا العمل المتواضع.

كما يسعدنا أن نتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى السادة أعضاء لجنة المناقشة، لتفضلهم بقبول مناقشة هذه الدراسة وتقييمها.

الإهداء

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والذي وفقني لإتمام هذا العمل المتواضع، فله الحمد أولاً وآخراً.
أهدي ثمرة جهدي إلى من كانت دعواتها سر نجاحي، ومن غمرتني بحنانها وصبرها، إلى أمي الغالية حفظها
الله وأدامها نورا في حياتي.
وإلى والدي العزيز الذي كان سندي وعوني، والذي علمني معنى الاجتهاد والثبات، أطال الله في عمره وحفظه.
وإلى كل إخوتي الذين كانوا مصدر فرح ودعم في كل خطوة.
وفي الأخير أهديه إلى كل من شجعني وساندني بالكلمة الطيبة والدعاء الصادق وإلى كل من ساهم من قريب
أو بعيد في إنجاز هذا العمل.

بلعربي محمد

الإهداء

أهدي هذا العمل إلى أمي وأبي وعائلتي الكريمة القريب منهم أو البعيد وإلى أصدقائي المقربين بالخصوص
تأقي أيمن عماد الدين وبن حدودي محمد على دعمهم ومساندتهم الدائمة.

كما أخص زميلي الطالب بلعربي محمد لمشاركته معي في إنجاز هذه المذكرة، والأستاذة المشرفة بورطال أمينة
على توجيهاتها ونصائحها القيمة التي ساعدتنا بشكل مباشر في إنجاز العمل بإتقان.

ولا أنسى جميع الاساتذة والمعلمين في مختلف الأطوار التعليمية الذين علموني بصدق وأخلصو في أداء
رسالتهم النبيلة.

بن عزوز فارس

المقدمة

يعد موضوع المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري من أهم المواضيع في القانون البحري، وذلك لما يكتسبه من أهمية بالغة في تنظيم الملاحة البحرية وما يترتب عنها من آثار قانونية خطيرة في حال وقوع حوادث التصادم بين السفن أو المنشآت البحرية، فهذه الحوادث لا تقتصر آثارها على الأضرار المادية فقط، فقد يتولد من خلالها حصاد أرواح بشرية والبضائع على متن السفينة وحتى البيئة البحرية، مما يجعل دراستها ذات طابع عملي وقانوني في آن واحد، كم يمكن اعتبار التصادم البحري من بين أبرز المخاطر التي تواجه حركة النقل البحري، خاصة مع التطور الكبير في التجارة الدولية وكثرة استعمال السفن في نقل البضائع والمسافرين، وقد أدى هذا التطور إلى ضرورة وضع قواعد قانونية دقيقة تنظم المسؤولية الناشئة عن هذه الحوادث، سواء على المستوى الوطني أو الدولي، بهدف حماية الأطراف المتضررة وضمان التعويض العادل.

ومن الناحية التاريخية، فإن التصادم البحري كان ولا يزال من الحوادث الشائعة في مجال الملاحة البحرية، نظراً لازدياد حركة السفن وتشابك طرق الملاحة عبر البحار والمحيطات، وما قد ينجم عن ذلك من أخطاء بشرية أو أعطال تقنية أو ظروف طبيعية صعبة كالعواصف والضباب وضعف الرؤية. وقد شكّل هذا النوع من الحوادث خطراً كبيراً على الأرواح والبضائع والسفن، الأمر الذي دفع المجتمع الدولي منذ وقت مبكر إلى التدخل من أجل تنظيم أحكامه القانونية وتحديد المسؤوليات المترتبة عنه.

وفي هذا الإطار، تم إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية التي هدفت إلى توحيد القواعد المتعلقة بالتصادم البحري، وتعد اتفاقية بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري من أبرز هذه الاتفاقيات، حيث وضعت مبادئ قانونية موحدة تخص مسؤولية السفن المتصادمة وكيفية توزيع التعويضات، خاصة في حالات الخطأ المشترك أو تعذر تحديد المسؤولية بدقة. وقد كان لهذه الاتفاقية أثر بالغ في توجيه التشريعات الوطنية، بما فيها التشريع الجزائري الذي استلهم العديد من أحكامه منها، سواء فيما يتعلق بتحديد المسؤولية أو بإجراءات التعويض وتسوية النزاعات البحرية.

كما ساهم التطور الكبير الذي عرفته الملاحة البحرية عبر العصور، خاصة بعد الثورة الصناعية وظهور السفن البخارية، ثم تطور وسائل النقل البحري الحديثة المزودة بالتقنيات الإلكترونية وأنظمة الملاحة المتطورة، في زيادة حجم المبادلات التجارية الدولية عبر البحار، حتى أصبحت التجارة البحرية تمثل الوسيلة الأساسية

لنقل السلع والبضائع بين الدول. غير أن هذا التطور، رغم إيجابياته الاقتصادية، أدى في المقابل إلى تزايد احتمالات وقوع التصادم البحري نتيجة كثافة حركة الملاحة وتعدد السفن واختلاف أحجامها وسرعاتها.

ومن ثمّ، أصبح من الضروري أن تضع الدول قواعد قانونية أكثر دقة وصرامة لتنظيم المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري، وذلك حمايةً للمصالح التجارية وضماناً لسلامة الملاحة البحرية واستقرار المعاملات الدولية.

لذلك حرصت التشريعات الحديثة على تحديد واجبات ربان السفينة، وقواعد تفادي التصادم، وأسس المسؤولية المدنية، إضافة إلى تنظيم آليات التعويض عن الأضرار التي قد تلحق بالأشخاص أو البضائع أو السفن ذاتها.

كما تتجلى أهمية دراسة هذا الموضوع في كونه يربط بين الجانب النظري للقانون البحري والتطبيق العملي له، كما أنه يساعد على فهم الأساس القانوني الذي تقوم عليه المسؤولية في حال وقوع التصادم، إضافة إلى إبراز كيفية تحديد المسؤول عن التصادم وتقدير التعويض عن الأضرار الناتجة، وتزداد أهمية هذا الموضوع كون الجزائر بأنها تتمتع بموقعها الاستراتيجي وامتلاكها لواجهة بحرية واسعة، مما يجعل تنظيم الحوادث البحرية من المسائل القانونية المهمة المرتبطة بالنشاط التجاري والاقتصادي، وتكمن أهداف هذا البحث في محاولة تسليط الضوء على الإطار القانوني المنظم للتصادم البحري في التشريع الجزائري، وتوضيح مختلف صور المسؤولية الناشئة عنه، إضافة إلى بيان كيفية تقدير التعويض عن الأضرار الناتجة عنه، بما يساهم في فهم أفضل لهذا المجال القانوني.

ومن بين أسباب اختيار لهذا الموضوع، الرغبة في التعمق فيما يخص مجال القانون البحري باعتباره فرعاً متخصصاً ومهماً في تنظيم النشاط التجاري الدولي، إضافة إلى كون التصادم البحري من المسائل العملية التي تتكرر في الواقع، مما يجعل دراستها ذات أهمية تطبيقية كبيرة، ويعتبر من أبرز الأحداث التي تقع على مستوى البحر، كما أن هذا الموضوع يسمح بالجمع بين الجانب النظري والدراسة التحليلية.

أما فيما يتعلق بالدراسات السابقة، فقد تم تناول موضوع التصادم البحري في عدة مؤلفات قانونية ومقالات أكاديمية، إلا أن أغلبها ركز على الجانب العام أو المقارن، في حين أن دراسة المسؤولية في إطار القانون الجزائري ما تزال تحتاج إلى مزيد من التفصيل والتحليل.

ومن الصعوبات التي واجهتنا من خلال هذا البحث، قلة المراجع المتخصصة في القانون البحري الجزائري بشكل دقيق، إضافة إلى تشعب الموضوع وتداخل قواعده مع الاتفاقيات الدولية، مما يتطلب دقة في التحليل والفهم، ومن بين الصعوبات أيضاً صعوبة الحصول على اجتهادات قضائية وأمثلة تطبيقية تتعلق بحوادث

التصادم البحري في الجزائر، إضافة إلى استعمال بعض المصطلحات التقنية المرتبطة بالمجال البحري والتي تتطلب فهما دقيقا.

وانطلاقا من هذا الموضوع الذي نحن بصدد دراسته يمكن طرح الإشكالية التالية، إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيم المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري بما يضمن تحقيق العدالة بين الأطراف المتضررة.

وهذه الإشكالية قد تتفرع لعدة فرضيات، من أهمها:

المشرع الجزائري اعتمد إلى حد كبير على القواعد الدولية في تنظيم أحكام التصادم البحري.

وأن قيام المسؤولية يتوقف أساسا على ثبوت الخطأ والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

إضافة إلى التعويض يقدر وفق حجم الضرر الفعلي.

ولتحليل هذا الموضوع تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي والمقارن، من خلال وصف القواعد القانونية المتعلقة بالتصادم البحري وتحليلها، بهدف الوصول إلى فهم دقيق لكيفية تنظيم المسؤولية الناشئة عنه في القانون الجزائري.

وبناء على ما سبق، سيتم تقسيم هذا البحث إلى فصلين، حيث يتناول الفصل الأول الإطار المفاهيمي للتصادم البحري من خلال تعريف التصادم البحري وشروطه وأنواعه، بينما يتناول الفصل الثاني المسؤولية الناشئة عن كل نوع من أنواع التصادم البحري وصور الخطأ والتعويض عن الأضرار الناتجة عنه.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للتصادم البحري

تمهيد:

يُعدّ التصادم البحري من أهم الحوادث التي يوليها القانون البحري عناية خاصة، نظراً لما قد ينجم عنه من أضرار جسيمة تمسّ السفن والأشخاص والبضائع، إضافة إلى ما يثيره من إشكالات قانونية تتعلق بتحديد المسؤولية والتعويض. ومع التطور المتزايد في حركة الملاحة البحرية وكثافة النقل البحري، أصبحت دراسة هذا الموضوع ضرورة لفهم الإطار القانوني المنظم له والحد من آثاره.

وعليه، يهدف هذا الفصل إلى تقديم إطار مفاهيمي شامل للتصادم البحري، وذلك من خلال التطرق أولاً إلى تعريفه لغوياً واصطلاحياً، بما يسمح بتحديد دلالاته الدقيقة وتمييزه عن غيره من الحوادث البحرية المشابهة. ثم الانتقال ثانياً إلى دراسة الشروط التي يجب توافرها لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً بالمعنى القانوني، باعتبارها عناصر أساسية لترتيب الآثار القانونية المترتبة عنه. وأخيراً سيتم التطرق إلى أنواع التصادم البحري، بالنظر إلى اختلاف صور وقوعه وتعدد حالاته، وما يترتب عن ذلك من اختلاف في الأحكام والمسؤولية القانونية.

وبذلك يسعى هذا الفصل إلى الإحاطة بالمفاهيم الأساسية للتصادم البحري بما يضمن تمهيداً منهجياً لبقية مباحث الدراسة المتعلقة بالآثار القانونية لهذا النوع من الحوادث.

المبحث الأول: مفهوم التصادم البحري وشروطه

التصادم البحري يعد من أكثر وأهم الحوادث شيوعا في البحار العامة ويقرب المناطق الساحلية والموانئ وله آثار ونتائج خطيرة من ناحية الخسائر البشرية وكذا الخسائر المادية وكذلك على البيئة البحرية في حالة ما إذا نتج عن التصادم تسرب لمواد بترولية أو مواد سامة¹،

وكانت خطورة التصادم البحري سببا في وجود العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية، حيث نظمه القانون البحري الجزائري²، ويقضي لتطبيق الأوصاف التي وضعها المشرع الجزائري توافر شرطين أساسيين هما: حصول فعل الاصطدام أو ضرر بإحدى المنشآت البحرية³.

وهو ما سنتطرق له من خلال مطلبين، سنتطرق في المطلب الأول لمفهوم التصادم البحري، وشروطه في المطلب الثاني

المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري

في إطار المساعي الدولية والجهود المبذولة من خلال المؤتمرات الدولية من أجل تنظيم المسائل الخاصة بالتصادم البحري والمتمثلة في معاهدة التصادم لسنة 1910 المتعلقة بالتصادم البحري واتفاقية بروكسل 1952 وكانت معظم التشريعات العربية والغربية موافقة لما جاءت هذه الاتفاقيات، ومن خلال هذا المطلب سنقوم بالتطرق لتعريف التصادم البحري، في الفرع الأول التعريف اللغوي والفقهني ثم تعريفا قانونيا في الفرع الثاني.

الفرع الأول: التعريف اللغوي والفقهني للتصادم البحري

التصادم البحري باعتباره واقعة مادية لا بد أن نقوم بالرجوع إلى التعريف أو المعنى اللغوي وكذا المعنى الفقهني له

¹ فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، العدد الثاني عشر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، ص 167.

² عبد الحميد لمين، مقتطفات في شرح القانون البحري الجزائري، بيت الأفكار، 2022، ص 49

³ عبد الحميد لمين، المرجع نفسه، ص 50.

أولاً/ التعريف اللغوي:

أصل كلمة تصادم جاءت من الفعل صدم أو صدمه أي دفعه وضربه بجسده مثل ان يتصادم الفارسان أي ضرب أحدهما الآخر والصدم مصدره وأصله ضرب الشيء الصلب بما يماثله، الصدم تعني النزعة أو الدفعة الواحدة، وبذلك في المجمل ان التصادم البحري في اللغة يعني التضارب والاحتكاك بين الأجسام المادية للمنشآت العائمة.¹

ثانياً/ التعريف الفقهي:

أبرز ما جاء في التعريفات لأهل الفقه حول التصادم البحري على قلتها حيث جاءت هذه التعريفات على شكل جمل وعبارات فقط حيث نجد ما جاء به **إبن المواق** حيث قال: مالك في السفينتين تصطدمان فتغرق إحداهما بما فيها، فلا شيء في ذلك على أحد لأن الرياح تغلبهم إلا لو أرادوا صرفها قدرها فيضمنوا وإلا فلا شيء عليهم، أيضا نجد **المغني** قال: إذا وقعت السفينة المنحدرة على الصاعدة فغرقتا، فعلى المنحدرة قيمة السفينة الصاعدة.

إذا على ضوء هذه العبارات الفقهية يتضح بأن التصادم عند الفقهاء العرب يطلق على السفن المبحرة مع بعضها، أو الواقعة في مكانها إذا ارتطمت بها سفينة مبحرة وكذا السفينة التي لا تصطدم مع أخرى وإنما تصطدم بقعر البحر أو جبل ثلجي أو أي جسم آخر، وعلى ذلك يمكننا إعطاء تعريف للتصادم البحري بأنه كل ارتطام أو تصادم بين سفينتين أو بين سفينة وسفن أخرى أو جسم عائم على سطح البحر أو الصخور وغيرها وينجر عن ذلك خسائر وأضرار لأحد السفن أو أكثر من سفينة.

وهناك البعض من الفقه يرى بأن المهم في أخذ صفة التصادم البحري هو صفة المنشآت أو السفن التي كانت طرفا في التصادم بحيث يعتبر تصادما بحريا كل ما يقع بين سفينتين بحريتين أو أكثر، حتى لو وقع هذا الارتطام في الأنهار أو المياه الداخلية وهذا هو المعنى الذي أتت به معاهدة بروكسل 1910، ويفضل البعض الآخر من الفقه التركيز على المياه التي وقع التصادم فيها بغض النظر عن ماهية أو صفة المنشآت باعتبار أنها كانت سفن بحرية أو من مراكب الملاحة النهرية.²

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2003، ص25.

² سوداني لينه، نواري الضاوية، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، مذكرة ماستر، تخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2017/2018، ص2-3.

الفرع الثاني: التعريف القانوني للتصادم البحري

بعد أن قمنا بالتطرق إلى التعريف اللغوي والفقهي للتصادم البحري من خلال الفرع الأول، سنقوم بالتطرق للتعريف القانوني للتصادم البحري في الفرع الثاني، حيث سنتحدث فيه أولاً عن تعريف التصادم البحري الذي جاء في إطار معاهدة بروكسل لسنة 1910 ثم سنقوم ثانياً بالتطرق إلى تعريف التصادم البحري حسب القانون البحري الجزائري.

أولاً/: التعريف في إطار معاهدة بروكسل لسنة 1910:

وقعت اتفاقية بروكسل Bruxelles لسنة 1910 في 23 أكتوبر 1910 ببلجيكا حيث اختصت بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري حيث تعتبر من أهم الاتفاقيات الموحدة للقانون البحري حيث وصل عدد الدول المنضمة إليها إلى 88 دولة سنة 2003 وهذا العدد الكبير من الدول المنضمة إليها يبين لنا قيمتها ووزنها الكبير.¹

بالرجوع إلى نص المادة الأولى من الاتفاقية عرفت التصادم البحري بأنه " هو التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفن بحرية ومراكب ملاحية داخلية أيا كانت نوعية المياه التي حدث فيها هذا التصادم" انطلاقاً من هذا التعريف نستنتج أن الاتفاقية أخذت بوصف المنشأة البحرية المتصادمة ولم تأخذ بالمكان الذي وقع فيه التصادم، إذا لا بد أن يقع التصادم بين سفينة بحرية ومراكب الملاحية الداخلية أو بين سفينتين بحريتين، بهذا الوصف يخرج التصادم بين مراكب الملاحية الداخلية فيما بينها عن صفة التصادم البحري.²

كما نلاحظ أيضاً أن الاتفاقية اعتبرت وجود سفينة واحدة فقط كافي لأن يعتبر تصادماً بحرياً، حيث أعطت اهتماماً لصفة المنشأة أكثر من اهتمامها بالمياه التي وقع فيها التصادم، فلم تفرق بين التصادم الواقع في المياه الداخلية والتصادم الواقع في البحار شريطة أن تكون إحدى المنشآت البحرية سفينة أو كلها.³

¹الجزائر لم تنضم إلى المعاهدة دخولاً رسمياً لكنها تبنت أحكامها ومبادئها ضمن القانون البحري الجزائري.

²بن ددوش سيد أحمد، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و1952، المجلد 8، العدد 1، مجلة الدراسات القانونية، تلمسان، 2021، ص826.

³عبد الحميد لمين، المرجع السابق، ص51.

وتوجد بعض الحالات التي تتوافر على شروط التصادم البحري ورغم ذلك لا تخضع لأحكامه وتتمثل في حالات التصادم التي يحصل فيها ارتطام بين سفينة خاصة وبين السفن المملوكة للدولة، وكذا حالة الاصطدام أثناء عقد القطر، وفي حالة الاصطدام في حالة الإرشاد، جميع هذه الحالات سنتطرق لها بالتفصيل فيما بعد.

ثانياً/ تعريف التصادم البحري في القانون الجزائري:

جاء المشرع الجزائري بأحكام التصادم البحري في القسم الأول بعنوان تصادم السفن في البحار في الفصل الرابع المتضمن الحوادث البحرية من الباب الأول، حيث تنص المادة 273 من القانون الجزائري¹ أنه " يعد تصادم سفن في البحار كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم"².

بهذا يكون المشرع الجزائري قد أعطى تعريفاً للتصادم البحري وهو مالم يكن موجود في معاهدة بروكسل والكثير من التشريعات الأخرى التي استعملت كلمة " إذا وقع تصادم" أو " في حالة وقوع تصادم" دون أن يتم تبين دلالة كلمة تصادم، بخلاف المشرع الجزائري الذي عرفه بأنه " ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن"³، نلاحظ من خلال نص المادة 273 أن المشرع الجزائري قام بالإشارة إلى تصادم السفن في البحار قد أخذ بالرأي الفقهي الذي يرى بأن أحكام التصادم البحري لا تطبق إلا على التصادمات التي تقع في البحار لكن في نفس السياق أضاف عبارة " دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم" و هو الذي يوافق الرأي الفقهي الآخر الغالب الذي لا يشترط ان يقع التصادم في البحر، لذلك قد نرى أن المشرع قد وقع في تناقض في الاخذ بالاتجاهين مع بعض لكن بالعودة إلى أصل المادة في التشريع الفرنسي يظهر بأنه مجرد هفوة في الترجمة.⁴

¹ المادة 273 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية العدد 29 الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1988، الجريدة الرسمية العدد 47 لسنة 1998، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية العدد 46، الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.

² حسان سعاد، المرجع السابق، ص22.

³ سوداني لينه، نواري الضاوية، المرجع السابق، ص5-6.

⁴ بن ددوش سيد أحمد، المرجع السابق، ص828-829.

فبذلك يتبين لنا أن المشرع الجزائري تبنى ما جاءت به اتفاقية بروكسل 1910، حيث لم يعطي أهمية للمياه التي وقع فيها التصادم سواء كانت بحار أو مياه داخلية، معتبرا التصادم آخذا لوصف التصادم البحري وفقا لصفة المنشآت المعنية بالتصادم¹.

المطلب الثاني: شروط التصادم البحري

باعتبار أن التصادم البحري، هو الارتطام الذي يحصل بين منشأتين بحريتين أو أكثر بصفة مباشرة أو غير مباشرة، ينطبق على إحدهما وصف سفينة²، وباعتبار أنه ليس كل تصادم بحري تطبق عليه أحكام التصادم المنصوص عليها قانونا علينا أن نوضح الشروط الواجب توافرها من أجل أن يدخل هذا التصادم في نطاق المسؤولية³، حيث سنقوم من خلال هذا المطلب التطرق لشروط التصادم البحري من خلال التطرق إلى الشرط الأول المتمثل في حصول التصادم بين منشأتين بحريتين في الفرع الأول، ثم في الشرط الثاني وهو أن تكون إحدى السفينتين سفينة بحرية في الفرع الثاني، و من ثم الفرع الثالث الذي سنتطرق فيه إلى الشرط الثالث و هو حصول ارتطام مادي أو معنوي بين المنشأتين.

الفرع الأول: حصول الارتطام بين منشأتين بحريتين

من الشروط الأساسية في التصادم البحري حصول التصادم بين منشأتين عائمتين أو أكثر فإذا حصل الارتطام بين سفينة وجسم ثابت كالصخور أو رصيف الميناء أو حاجز الأمواج، ففي مثل هذه الحالات لا يعد هذا الحادث تصادما بحريا بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية⁴.

ويعتبر تصادما بحريا التصادم بين السفن البحرية فيما بينها أو بينها وبين مراكب الملاحة النهرية دون الأخذ في الاعتبار ما إذا كانت هذه السفن سقنا تجارية أو سفن صيد أو سفن نزهة، ويشترط أن يحصل الارتطام بين سفن بحرية فيما بينها أو سفن بحرية ومراكب الملاحة النهرية من أجل أن يكتسب الحادث صفة

¹ عبد الحميد لمين، المرجع السابق، ص 52.

² حسان سعاد، المرجع السابق، ص 25.

³ سوداني لينة، نوري الضاوية، المرجع السابق، ص 7.

⁴ إيمان الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2013، ص 12.

التصادم البحري، في حين إذا ارتطم مركبان من مراكب الملاحة الداخلية فيما بينهم ولو حدث هذا الارتطام في المياه البحرية، فهذا التصادم لا يعتبر تصادماً بحرياً.¹

كذلك الحكم أيضاً في حالة في حالة ارتطام سفينة بجسم عائم لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحة داخلية ككراكة أو رافعة أو حطام أو صندل أو طائرة بحرية، ففي هذا الارتطام يكون حكمه كحكم الارتطام بجسم ثابت إذ تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية.²

الفرع الثاني: صفة المنشآت

من أجل أن يكتسب الحادث صفة التصادم البحري لا يكفي أن يحصل بين منشأتين عائمتين، إذ يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية، سواء وقع الحادث في المياه البحرية أو المياه الداخلية، إذ في الكثير من الأحيان يقع التصادم في المياه النهرية التي تقوم السفن البحرية باجتيازها من أجل الوصول إلى بعض الموانئ كميناء لندن وبوردو وأنفيس وهامبورغ كون هذه الموانئ تكتسي أهمية كبيرة كونها موانئ هامة.³

إذن بهذا إذا حصل ارتطام ما بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية في المياه البحرية أو المياه الداخلية، فإن هذا الحادث يعد تصادماً بحرياً، في حين إذا وقع ارتطام بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية فيما بينهما وحتى إذا وقع في المياه البحرية، فهذا الحادث لا يعد تصادماً بحرياً ولا يخضع لأحكام القانون البحري إذ تسري عليه المبادئ العامة في المسؤولية، إذا العبرة في تحديد ما إذا كان التصادم بحرياً من عدمه لا تكون في طبيعة المياه التي وقع فيها التصادم وإنما بصفة المنشآت التي حصل بينها التصادم.⁴

كما يقتضي أن يتم تخصيص السفينة للملاحة البحرية بحيث تكون صالحة لهذه الملاحة بأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها، وهذه الصلاحية هي التي تحدد بدأ حياة السفينة قانونياً ونهايتها، فالمنشأة لا تعد سفينة إلا في وقت صلاحيتها للملاحة وفي حالة ما إذا فقدت صلاحيتها أو صارت حطاماً يزول عنها هذا الوصف. ويتم استبعاد من مفهوم السفينة كل جسم عائم لا يعتبر سفينة أو مركب ملاحة داخلية كرافعة أو حطام أو

¹سوداني لينة، نوارى الضاوية، المرجع السابق، ص8

²مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص404.

³مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص329.

⁴مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص404.

طائرة بحرية. كما أن التصادم الواقع بين منشأتين مملوكتين لنفس الشخص يعتبر تصادما بحريا تسري فيه أحكام القانون البحري.¹

وعند الرجوع إلى المادة 273 من القانون البحري الجزائري نجد المشرع قام بمواكبة ما جاء في اتفاقية بروكسل لسنة 1910، وعليه نكون أمام تصادم بحري إذا كانت إحدى المنشأتين سفينة دون الأخذ بالمياه التي تم فيها التصادم، ولكن نجد في الفقرة الثانية من نص المادة 274 من نفس القانون أنه يدخل في أحكام التصادم كل ارتطام بين سفينة وأي جسم ثابت، وهنا نجد المشرع الجزائري وسع من الحالات التي تدخل ضمن مفهومه وأحكامه.²

ومن غير الإلزامي أن يكون نشاط المنشأة مقتصرًا فقط على الملاحة البحرية، إذ يكفي أن تقوم بها على سبيل الاعتياد. فبذلك لا تعد المنشآت المخصصة للملاحة النهرية من السفن ولو قامت برحلة بحرية بصفة عارضة، فلا يتغير وصفها، وكذلك لا يزول أيضا عن المنشأة وصف السفينة إذا قامت برحلة أو بعض الرحلات النهرية أو الداخلية بصفة عارضة. ومتى تحقق للمنشأة وصف السفينة لا يهمل الغرض الذي تريد قضائه، سواء كان نقل بضائع أو نقل أشخاص، أو الصيد أو النزهة، فالقاعدة تتعلق بالملاحة البحرية بغض النظر عن الغرض منها.³

وعندما يتوفر وصف سفينة على أحد المنشآت المتصادمة يتحقق التصادم البحري بغض النظر ما إذا كانت المنشأة الثانية صادمة أم مصدومة من أحد مراكب الملاحة الداخلية، إذن على ذلك لا يعد تصادما يخضع للقانون البحري التصادم الذي يقع فحسب بين مراكب الملاحة الداخلية ولو وقع في البحر. كذلك الارتطام بجسم ثابت أو عائم طالما لا يعتبر سفينة في نظر القانون أي غير صالح للملاحة.⁴

ويتم تطبيق الأحكام الخاصة بالتصادم أيضا على التصادم الذي يحصل بين سفينتين تابعتين لنفس المجهز، إذ أن كلتا السفينتين تعد ذمة بحرية مستقلة وعادة ما يتم التأمين عليها لدى مؤمنين مختلفين.⁵

¹فراج عز الدين، المرجع السابق، ص 169.

²مناصف أمين، لكحل مخلوف، شروط تطبيق أحكام التصادم البحري والاستثناءات الواردة عليها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد الثامن، العدد الثاني، الجزائر، 2024، ص 106.

³محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص ص 31، 33.

⁴محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص ص 32، 33.

⁵مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 405.

كما أن المشرع الجزائري في تعريفه أو وصفه للسفينة والذي جاء به الفصل الثاني من القسم الثاني من الباب الأول من القانون البحري الجزائري في نص المادة 13: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"، إذن بهذا التعريف حدد المشرع تعريف السفينة بأنها عمارة أو آلية عائمة، إذن كل منشأة بحرية عائمة مخصصة للملاحة البحرية تعتبر سفينة. كما لم يفرق المشرع الجزائري حسب رأي الأستاذ الدكتور بن عمار محمد بين السفن التي تنتقل في البحر والبواخر التي مجالها الأنهار Bateau de rivière، وذلك راجع إلى عدم وجود أنهار صالحة للملاحة في الجزائر، ولا يمكن لها أن تحمل سفن ذات حجم كبير، إذن انطلاقاً من هذا لا توجد أحكام تنظم التصادم النهري في الجزائر.¹

الفرع الثالث: الشروط المتعلقة بالفعل المادي:

يعتبر حصول الارتطام المادي بين السفن أحد أهم شروط التصادم البحري، فبالتالي يشترط فيه حصول اصطدام مادي بين منشأتين بحريتين، أي التضارب والالتحام الفعلي بين السفن أو بين السفينة والمنشآت البحرية مما يتسبب في أضرار، وهذا هو الأصل، فلا يعتبر تصادماً أن تصاب السفينة من دوامة من الماء العنيفة مهما كانت سرعتها.²

وهو ما نص المشرع الجزائري في نص المادة 273 من القانون البحري على أنه يشترط أن يكون الاصطدام على درجة معينة من القوة، وبالتالي يمكن أن يكون هذا الاصطدام ارتطاماً قوياً أو مجرد احتكاك بسيط.³

ومفهوم التصادم يمكن أن يدخل فيه أيضاً ما يسمى بالتصادم عن طريق الوساطة، مثل أن يحدث اصطدام مباشر بين منشأتين بحريتين، ويؤدي هذا الاصطدام لارتطام إحداهما بمنشأة أو سفينة أخرى، فلو وقع الاصطدام بخطأ السفينة الأولى أو الثانية والضرر وقع على السفينة الثالثة، فمالك السفينة الأخيرة يرفع دعوى التصادم على السفينة الأولى، كذلك التصادم المسمى بالتصادم المتتابع، وهو الذي يحدث بين سفينتين عدة مرات في نفس الفترة، بحيث تكون التصادمات مستقلة عن بعضها البعض بغض النظر عن التصادم السابق أو اللاحق، لذلك من الممكن أن تسأل عن تصادم و تبرا من الآخر، و من الممكن أن تسأل عنها كلياً أو جزئياً. فنستنتج

¹حسان سعاد، المرجع السابق، ص ص40، 41.

²عبد الحميد لمين، المرجع السابق، ص52.

³بن ددوش سيد أحمد، المرجع السابق، ص836.

من هذا الشرط أنه قد ضيق من مفهوم التصادم البحري، إذا قام بجعله قاصرا على التلامس المادي أي المباشر ما بين السفن أو ما بين السفن والمنشآت الأخرى، فما يلحق بالمنشأة البحرية من ضرر بفعل سفينة أخرى لا يعتبر بهذا المفهوم تصادما بحريا.¹

لذلك جاءت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 في المادة 13 من المعاهدة حيث نصت على أنه "تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو لأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أو عدم إتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم". يظهر أن النص لا يشترط حصول الارتطام المادي بين المنشأتين، فحتى لو لم يكن هناك تلامس يعتبر حاصلا حكما أي أن المعاهدة لم تقتصر فقط على الارتطام المادي المباشر بين السفينتين، بحيث يكفي قيام أحد السفينتين بحركة أو مناورة خطيرة أو أن تخالف القوانين الوطنية والدولية الخاصة بالملاحة البحرية.²

ونصت الفقرة الثالثة من المادة 274 من التقنين البحري الجزائري على: "وتشبه بتصادم السفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام بصفة مباشرة."³

وقد قامت المادة بالتوسيع من المعنى القانوني الظاهر للتصادم البحري، الذي يجعل التصادم قاصرا على الارتطام المادي، بحيث أصبح يشمل حتى الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة أخرى هي بحد ذاتها أو لأشياء أو أشخاص متواجدين على متنها، بشرط أن يحدث هذا الضرر بسبب ارتكاب إحدى السفينة لحركة خاطئة أو أن تقوم بعدم مراعاة الاحتياطات اللازمة أثناء القيام بالمناورات التي قد تلجأ إليها المنشأة البحرية من أجل تجنب الاصطدام بسفينة أخرى أو حتى عدم تنفيذها، أو عن عدم مراعاة الأحكام الوطنية والدولية السارية المفعول في الجزائر بشأن تنظيم السير في البحر، مما تسبب في ضرر لمسافرين أو حمولة إحدى السفينتين، إذا كان هذا التنفيذ لم يقع في الوقت المناسب أو كان سيؤدي إلى عدم وقوع الأضرار إذا تم تنفيذ هذه المناورات بالفعل.⁴

فبالتالي قام المشرع الجزائري بإسقاط المادة 13 من اتفاقية بروكسل في القانون البحري الجزائري فيما يخص الشرط المتعلق بالفعل المادي.

¹ عبد الحميد لمين، المرجع السابق، ص 53.

² بن ددوش سيد أحمد، المرجع السابق، ص 836، 837.

³ المادة 274 من القانون البحري الجزائري.

⁴ عبد الحميد لمين، المرجع السابق، ص 54.

نستنتج من خلال ما سبق ذكره أن المفهوم التقليدي السابق كان متشددا في معنى التصادم البحري، ومؤخرا أصبح متجاوزا عنه في التشريعات الحديثة ومن بينها التشريع الجزائري، حيث جمع هذا الأخير بين التصادم البحري في صورته التقليدية وأضاف إليه مفهومه الواسع، فلا يشترط حدوث احتكاك مادي مباشر بين المنشآت البحرية المتصادمة من أجل أن يعتبر الحادث تصادما بحريا، إذ يكفي أن ينشأ عن ذلك ضرر يصيب سفينة بحرية أخرى نتيجة مخالفة قواعد السير في البحار دون أن يكون هناك ارتطام مادي مباشر.¹

إذن يعتبر تصادما بحريا كل ارتطام بين منشأتين عائمتين إحداها سفينة بحرية، يستوي في ذلك أن يحصل ارتطام بينهما أو بين ملحقاتهما، مادام كان هنالك وقوع أضرار لإحدهما من جراء قيام الأخرى بحركة أو إغفال القيام بها، أو بسبب قيامها بمخالفة قواعد الملاحة المحلية كانت أم الدولية.²

وعند توافر الشروط التي تطرقنا لها مسبقا يتم اعتبار التصادم تصادما بحريا وتطبق عليه أحكام التصادم البحري، ولكن توجد بعض الحالات تتوفر فيها الشروط القانونية لكن على الرغم من ذلك لا يمكن اعتبارها تصادما بحريا ولا تطبق عليها أحكام التصادم البحري والمتمثلة في الحالات التالية:

أ/ إذا وقع التصادم بين سفينة خاصة وبين السفن المملوكة للدولة: سواء كانت سفينة بحرية أو سفينة مخصصة لخدمة عامة أو لملاحة عامة أي لأغراض غير تجارية، إذ أن هذه السفن لا تخضع لقواعد القانون البحري.³ وكذا السفن الحربية وهذا ما جاء في اتفاقية بروكسل في مادتها 11: "لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلياً لخدمة عامة".⁴

أما المشرع الجزائري، فنص في المادة 298 من القانون البحري على أنه: "تطبق أحكام هذا القسم على أي حادث ملاحى آخر يتعلق بسفينة وتترتب فيه المسؤولية الجزائرية أو التأديبية للريان أو أحد أفراد الطاقم أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة.

وتطبق أحكام هذا الفصل كذلك على السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن المخصصة لمصلحة عمومية".⁵

¹ عبد الحميد لمين، المرجع نفسه، ص 54.

² طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2007، ص 185.

³ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 39.

⁴ المادة 11 من معاهدة بروكسل المتعلقة بالتصادم البحري لسنة 1910.

⁵ المادة 298 من القانون البحري الجزائري.

ومن خلال نص المادة، يتضح بأن المشرع يدخل السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة في أحكام التصادم البحري، وذلك يتضح من خلال عبارة "تطبق أحكام هذا القسم" وهو القسم المخصص للتصادم البحري شريطة أن يتعلق الحادث بالوصف الذي سبق ذكره، وبالتالي متى انتفى وصف السفينة وانتفت المسؤولية فإن هذه القواعد لا تطبق على باقي الحوادث البحرية الأخرى، إذن بهذا المفهوم متى ترتبت المسؤولية الجزائية أو التأديبية الناتجة عن تصادم السفن المملوكة للدولة فإنها تخضع لأحكام التصادم البحري، وإذا رجعنا للفقرة الثانية من نفس المادة نجد بأن المشرع الجزائري يقضي بتطبيق أحكام الحوادث البحرية على السفن الحربية و السفن المخصصة لمصلحة عمومية صراحة، لكن ومن خلال عبارة "الفصل" و الذي لا يشمل التصادم البحري فقط، وبالتالي فإن سفن الدولة تخضع لأحكام التصادم البحري و الإسعاف و الخسائر المشتركة، الأمر الذي نجد فيه بعض التناقض في موقف المشرع الجزائري بحيث أننا نرى أنه لا يخضع سفن الدولة لأحكام الخسائر البحرية المشتركة وذلك من خلال م 307 ق بحري جزائري والتي تستثنيها بصراحة لكن حسب رأي الأستاذ بن عصمان جمال بالرجوع لنص المادة 335 من القانون البحري الجزائري بالنسخة الفرنسية بحيث استعمل عبارة "قسم" بدل "الفصل" و بالتالي فهو يقصد الإسعاف البحري فقط، كما أيضا يرى بضرورة خضوع سفن الدولة لأحكام التصادم في القانون البحري، معلا ذلك بنص المادتين 286 و 292 من قانون بحري جزائري وورودها في القسم المتعلق بالتصادم البحري مما يفرض أن مسؤولية هذه السفن خاضعة لأحكام التصادم البحري.¹

ب/: حالة اصطدام أثناء عقد القطر:

نص المشرع الجزائري من خلال المواد من 860 إلى 872 في الباب السادس من القانون البحري على القطر، فعرفه في المادة 860 بالتعريف التالي: "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة"، كما أن له تعريف دقيق حيث يعتبر من العقود التي تتطلب الرضا و لا يستلزم شكلا معيناً لانعقاده، كما يعد أيضا من عقود التبادل التي تحمل كلا طرفي العقد التزامات، بحيث السفينة القاطرة يقع على عاتقها جر السفينة المقطورة، و السفينة المقطورة يستوجب عليها دفع مبلغ الخدمة، ولتحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد نكون أمام صورتين، الصورة الأولى و المتمثلة في الجانب التقليدي لعملية القطر وهو تقديم مساعدة للسفينة من أجل قيامها بمناوراتها سواء كان ذلك من أجل الدخول للميناء أو الخروج منه، أما الصورة الثانية تعتبر مغايرة نجد فيها عقد القطر بصورة مغايرة عن صورته التقليدية و يتمثل في قطر سفينة لمنشآت ثابتة،

¹ احسان سعاد، المرجع السابق، ص ص 64 65.

و هذا يعد عقد نقل و لكن ليس بمفهومه الاعتيادي أو المتعارف عليه و المتمثل في نقل أشياء من موقع لآخر وفي صورة أخرى جر شيء من مكان لآخر، فبذلك يمكن القول بأن طبيعة هذا العقد تختلف باختلاف الشيء المقطور¹

ونصت المادة 866 من القانون البحري الجزائري: "تم عملية القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة، وتبعاً لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير. كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة، إلا إذا اثبت خطأ السفينة القاطرة".²

من خلال النص يتضح بأن المشرع الجزائري اعتبر مجهزة السفينة المقطورة مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تصيب سفينته أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها. بالإضافة إلى الأضرار التي تلحق بالقاطرة أو طاقمها، وتبقى الأضرار اللاحقة بالغير خاضعة لنص خاص إلا إذا ثبت خطأ السفينة القاطرة، وهنا يحتفظ مجهزة المقطورة بحق الرجوع على القاطرة الجارة، وترتيباً لذلك يبقى مجهزة القطر مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن اصطدام القاطرة بالمقطورة. متى كان ذلك راجعاً إلى توقف القاطرة وعجزها عن المناورة بسبب إخلاله بالتزام تقديم قاطرة صالحة للقطر، ويمكن في المقابل أن يكون ربان السفينة القاطرة مسؤولاً عن الأضرار الحاصلة أثناء عملية القطر، وذلك بشرط وجود اتفاق صريح ومكتوب بين الأطراف، إلا إذا تم إثبات خطأ السفينة المقطورة.³

ومن خلال وقوفنا لنص المادة 284 من القانون البحري الجزائري نستخلص بأن المشرع الجزائري يخرج التصادم الحاصل بين السفن المرتبطة بعقد الخدمات، ويبرز ذلك في انسابه تقدير المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم إلى أحكام العقد. وعليه يتضح خضوع العلاقة بين السفينة القاطرة والمقطورة لعقد القطر البحري، ونجد معظم شركات القطر تضع عقود نموذجية من أبرز شروطها أن مجهزة السفينة يقوم بتحمل كل المسؤولية عن أي إخلال أو إهمال من الربان وأفراد طاقم السفينة القاطرة وذلك أثناء وقت عملية القطر، وبهذا لا يتم إخضاع هذه العلاقة إلى أحكام التصادم البحري. وبالتالي إذا تم التصادم في أجال عملية القطر هنا

¹ مناصف أمين، لكل مخلوف، شروط تطبيق أحكام التصادم البحري والاستثناءات الواردة عليها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد الثامن، العدد الثاني، 2024، ص 109.

² المادة 866 قانون بحري جزائري.

³ عبد الحميد لمين، المرجع السابق، ص 60.

نكون أمام تطبيق أحكام العقد، أما إذا تم التصادم في أجال أخرى لا تدخل ضمن مدة بداية عملية القطر ونهايتها نكون هنا أمام سريان أحكام التصادم البحري¹

ج/ حالة الاصطدام في حالة الإرشاد:

من بين الأمور المستقر عليها في الملاحة البحرية هو عملية توجيه السفن عند دخولها الموانئ أو المياه الداخلية أو خروجها منها وهذا ما يطلق عليه بالإرشاد، ولقد قام المشرع الجزائري بتنظيم أحكام الإرشاد وتناولها من حيث التعريف والالتزامات والمسؤولية في المواد من 171 إلى 188 من القانون البحري، في حين تناول المرسوم التنفيذي رقم 06-08 تنظيم الارشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الارشاد في الموانئ، حيث تم تناول تعريف الإرشاد في المادة 171 قانون بحري حيث تم تعريفه كالتالي: "الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي السلطة المينائية المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرص والمياه الداخلية والخروج منها". ويتم بدأ الإرشاد وفقا لمقتضيات القانون الجزائري اعتبارا من وصول المرشد لحدود المحطة ويكون انتهائه عندما تصل السفينة إلى مكان الرسو أو حدود المحطة أو الرصيف. ويعتبر الإرشاد إجباريا لكل السفن الوطنية كانت أم الأجنبية من خلال ما قررته المادة 172 من القانون البحري، في حين أن المادة 178 من القانون نفسه قامت بإعفاء بعض السفن وذلك بسبب حمولتها أو بسبب ما خصصت إليه من إجبارية الإرشاد.²

ويمكن أن يقع التصادم البحري أثناء الإرشاد حيث غالبية التشريعات تقر مسؤولية مجهزة السفينة المرشدة عن الأخطاء التي تقع من المرشد في عمله وذلك لأن المرشد تابع للمجهز في إطار ما يسمى بعلاقة التبعية، وذلك يتضح من خلال نص المادة 183 من القانون البحري: "يعتبر مجهزة السفينة المرشدة مسؤولا تجاه الغير عن الأخطاء الناتجة عن المرشد والتي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة". ويكون مسؤولا أيضا عن كل حادث يحصل للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد، لكن في المقابل في حال تعمد المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد وقوع الضرر يمكن إعفاء المجهز من المسؤولية، وباعتبار أن المجهز هو من تقع عليه المسؤولية فإن ما يحدث من أضرار من جراء تصادم بين السفينة المرشدة وسفينة الإرشاد سيؤدي إلى قيام مسؤولية المجهز ويلتزم بتعويض الأضرار حتى في حالة ما كانت بخطأ المرشد. في الحالات التي يكون فيها الإرشاد اختياريا يكون المرشد تابعا لمالك السفينة لكن الإشكال الذي يطرح نفسه هو في حالة الإرشاد

¹ مناصف أمين، لكحل مخلوف، المرجع السابق، ص 109 110.

² زين عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر، العدد الثاني، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، 2014، ص 7، 8.

الإجباري بحيث يندم اختيار المجهز ويكون ملزوما بمقتضى القانون أن يأخذ المرشد الذي يتقدم لسفينته، نصت المادة 283 قانون بحري: "تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ المرشد حتى لو كان الإرشاد إجبارياً"، إذن يتضح من خلال نص المادة بقاء المجهز مسؤولاً في حالة التصادم بخطأ المرشد حتى إذا كان الإرشاد إجبارياً.¹

المبحث الثاني: أنواع التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري من بين أغلب الحوادث التي تقع بين السفن في البحر، له عدة أنواع يختلف حكم المسؤولية في كل حالة منها عن الأخرى باختلاف سببها، يمكن أن يكون بسبب قوة قاهرة لا دخل لأي كائن بشري فيها، أو تصادم مشتبه به أي لا يمكن معرفة إن كان بسبب قوة قاهرة أو بسبب الخطأ سواء كان خطأ الفردي أو خطأ لكنتا السفينتين، أو التصادم الناشئ عن الخطأ، وهذا الخطأ قد ينسب لإحدى السفينتين دون الأخرى فيتحمل المسؤولية صاحب الخطأ، أو يكون مشتركاً بينهما أي بسبب خطأ مشترك بين كنتا السفينتين. سنحاول من خلال هذا المبحث التطرق لكل نوع من أنواع التصادم البحري سواء كان بقوة قاهرة أو مجهول السبب أو لخطأ إحدى السفينتين أو بسبب خطأ مشترك.

المطلب الأول: التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه

كي تترتب المسؤولية على ارتكاب أي خطأ يجب معرفة صاحب الخطأ أولاً، ومعرفة إن كان بقوة حقيقية ناتجة عن إرادة بشرية، وفيما يخص التصادم البحري الذي يقع بين السفن البحرية، كي نحدد المسؤولية يجب التأكد من تحقق قوة قاهرة خارجة عن الإرادة البشرية سواء كانت بفعل الرياح أو بسبب ضباب كثيف أو علو الأمواج، هنا في مثل هذه الحالات، ويجب التأكد أننا أمام تصادم مجهول سببه، أي التصادم المشكوك في سببه أي يتعدر معرفة سببه سواء كان عن طريق قوة قاهرة أو بسبب خطأ لإحدى السفينتين أو بسبب الخطأ المزدوج، سنتطرق من خلال هذا المطلب عن هذا النوعين من التصادم ألا وهما التصادم القهري والعرضي والتصادم مجهول السبب.

الفرع الأول: التصادم القهري أو العرضي

تلعب الإرادة دور كبير في حياة البشر فهي المحرك البشري بها نميز الوعي واللاوعي عند الإنسان، فهي عبارة عن شعور يدركه الشخص، من خلاله يتحمل عقبات كل تصرف يقوم به سواء كان لصالحه أو غير

¹ عبد الحميد لمين، المرجع السابق، ص 61.

لصالحه، فهناك مجموعة من الحوادث تقع على مستوى البحر لا دخل لإرادة الإنسان فيها كتصادم سفينتين بسبب رياح قوية عاتية غير متوقعة لكلتا السفينتين، أو بسبب ضباب كثيف يغطي الجو فتعذر الرؤية، فنحن هنا بصدد التصادم القهري الذي هو موضوع الدراسة.

يقصد بالتصادم القهري هو ذلك التصادم الناتج عن قوة باطنة خارجة عن الإرادة كضباب كثيف يغطي الجو أو رياح قوية غير متوقعة أو أثناء الحرب وذلك بمنع السلطة العامة الخاصة بالملاحه بإطفاء الأنوار ومن خلال هذا يقع تصادم بين سفينتين من غير أن تكون احدى السفن متسببة في ذلك.¹

ويمكن القول أيضا عن التصادم القهري والعرضي هو التصادم الغير المتعمد أي لا يمكن التنبؤ به أو العلم به ويستحيل تجنبه لأنه فجائي وغير متوقع وذلك بممارسة قدر معقول من العناية والمهارة، ولكي يمكن القول أن هناك حادثة قهرية يستحيل تفاديها وتجنبها يجب توافر الشروط التالية، أولا يجب أن تكون القوة القاهرة أي الحادث العرضي هو سبب وقوع الحادث، كعاصفة شديدة أو أمواج عالية غير متوقعة أي فجائية من شأنها أن يقع التصادم.²

تنص المادة 02 في فقرتها الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 على: " إذا حصل التصادم عرضا او كان ناشئا عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسارة على عاتق من أصابته".³ من خلال هذه المادة يتضح لنا أن التصادم العرضي او القهري الناجم عن قوة قاهرة في هذه الحالة يتحمل الخسارة من أصابته من دون تعويض، فهذا هو الأرجح في مثل هذه الحالات من التصادم

حسب القواعد العامة القوة القاهرة هي كل حادث مفاجئ لا يمكن التنبؤ به، الذي يرجع إليه الضرر تماما ويجب أن يكون حادث التصادم مستحيل التصدي له أو دفعه ويستلزم لتحقيق التصادم القهري انتفاء أي خطأ سواء من جانب الران أو الطاقم، وتأكيدا لذلك قضت إحدى محاكم الاستئناف الامريكية بصدد حدوث تصادم بين عدة سفن وذلك بسبب عاصفة قوية أدت إلى قطع حبال رسوها مما ساعد على التصادم بين السفن وهذا يعتبر من قبيل القوة القاهرة التي يصعب دفعها أو التصدي لها، والتي تعفي المدعى عليه من مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالغير، ولكن في هذه الحالة يقع على المدعى إثبات جميع الأدلة التي توحى بأنه أخذ كافة الاحتياطات الضرورية لإرساء سفينته بشكل جيد، وعند تقديم هذا الدليل قررت المحكمة إعفاء المدعى

¹مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص331.

²إيمان الجميل، المرجع السابق، ص ص، 18 19.

³المادة 02 من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمصادمات البحرية لسنة 1910.

عليه من المسؤولية، لأنه متخذ لكافة الاحتياطات للسلامة وسبب الحادث ناتج عن خارج إرادته أي بسبب قوة قاهرة يصعب التصدي لها ودفعها.¹

من بين الحوادث الحتمية التي يصعب تجنبها تعطل الماكينات وخاصة تعطل معدات التوجيه وعلى المدعى عليه الإثبات بكافة الطرق أن العيب كان خفياً، كذلك أن سبب التصادم كان بسبب عيب أو تعطيل معدات التوجيه ولا يمكن تجنبه بالتصرف الملاحى السليم بعد أن تم اكتشاف المشكلة، ففي حال عدم القدرة على تحديد سبب التصادم فلا يمكن الاستناد على ذلك بالقول بوجود حادثة حتمية لا يمكن تفاديها، ففي ما يخص حادثة السفينة marchant prinse عندما قامت بالدخول إلى المرسى وارتطمت بسفينة أخرى مستقبله على المخطاف وذلك راجع إلى عطل في معدات التوجيه، إلا أنه لم يتم تحديد سبب هذا العطل، ولهذا جاء في حيثيات الحكم، أنه طالما أن سبب الحادثة مجهول فإنه لا يمكن القول أن هذا السبب لم يكن في الإمكان تجنبه كذلك أضاف القاضي اللورد Esher أنه بالنسبة لهذه الحادثة فإنه لا شك فيه أن المدعى عليه غير قادر على معرفة سبب الحادث، أو كيف ولماذا حدث، وهنا يتساءل اللورد Esher أنه بإمكان المدعى عليه أنه لم يتمكن من تجنب شيء دون أن يعرف ما هو هذا الشيء الذي كان واجبا عليه تفاديه.²

وترجع القوة القاهرة لعوامل عديدة ومتعددة الغير المتوقعة والمفاجئة كاضطرابات الجوية كغزارة الأمطار والبرد والرعد وعلو الأمواج والرياح العالية أو هيجان البحر وارتفاع منسوب المياه أو حدوث بركان مفاجئ غير متوقع في مكان سير السفينة وغيرها من الكوارث الطبيعية وهذا قد يؤدي للتصادم بين السفن وقد ينجم عنه خسائر سواء على المستوي المادي أو المعنوي للسفن البحرية وهذا ينفي الإرادة البشرية ولا دخل لأي إنسان فيها.³

هناك بعض الحالات لا تعتبر قهرية مثلا كأن يقع التصادم في الأجواء الممطرة والعاصفية في فصل الشتاء المعروف بالكوارث الطبيعية المتعلقة بأعاصير والضببب الكثيف هنا في مثل هذه الحالات يمكن توقع تصادم بين السفن ومن هنا يمكن القول أن الأمر غير فجائي وهذه الحالة غير استثنائية لأنها متوقعة في مثل هذه الأجواء، خاصة إذا وقعت ليلا في شهر يناير لأن هذا الشهر غالبا ما تقع فيه هذه الحوادث من التصادم بسبب قوة الرياح والعواصف والضببب الكثيف وما شابه ذلك و في هذه الحالة يمكن انساب الخطأ على إحدى السفينتين أو لكليهما، ولا يعتبر قهريا إذا حدث شيء على مستوى البحر وأدى إلى التصادم وهذا الشيء كان

¹ إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 19.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص، ص 45 46

³ سوداني لينة، نوري الضاوية، المرجع السابق، ص 18.

معلنا عنه سابقا، أما إذا حدث موج عالي بسبب السرعة المفرطة لإحدى السفن الضخمة وتسبب في التصادم هنا تستبعد القوة القاهرة، رغم الخطأ غير العمدي لكن الخطأ يبقى موجود.¹

تنص المادة 281 من القانون البحري الجزائري على أنه " إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب حادث"

من خلال هذه المادة يتضح لنا مجددا أن التصادم القهري يحدث نتيجة قوة القاهرة لأنه منسوب لاسمها فهو من الحالات العرضية التي يصعب على ذوي الشأن توقعها أو معرفة وقت حدوثها أي من بين الحالات الفجائية التي تقع بين السفن البحرية.²

يمكن أن يقع التصادم القهري بفعل طرف ثالث، بمعنى قد يكون التصادم نتيجة خطأ سفينة ثالثة أي التصادم بين السفينتين ج و ب يقع بسبب خطأ قامت به سفينة أ، هنا في هذه الحالة التصادم بين السفينتين ب و ج يعتبر تصادم قهريا لأنه غير متوقع، ولا يعد تصادم قهريا الأمواج التي تحدثها سفينة كبيرة خلفها وذلك عند سيرها بسرعة فائقة، أو التغيير المفاجئ المعلن عنه من قبل، وتقع الأضرار التي تنشأ عن التصادم القهري أو الفجائي على عاتق السفن المتصادمة وحدها.³

الفرع الثاني: التصادم المشكوك في سببه

يعتبر الجهل بالأشياء من الأمور المعقدة التي يصعب حلها، خاصة فيما يتعلق بأمور الملاحة البحرية والحوادث التي تقع على متنها، ففي بعض الأحيان تحدث حوادث على مستوى البحر يتعذر على ذوي الشأن التعرف على سبب حدوثها، لا يمكن التعرف عليها سواء كانت قوة القاهرة أو بفعل فاعل أو شئى آخر، وفي مثل هذه الحالة نكون أمام تصادم مجهول السبب أو المشكوك في سبب حدوثه الذي يعتبر من الحوادث المعقدة التي يصعب فكها خاصة ذوي الشأن فيتعذر معرفة إن كان هناك تصادم بفعل فاعل أو سبب خارج الإرادة.

التصادم المشكوك في سببه هو ذلك التصادم الذي يتعذر على الجميع معرفة سبب حدوثه خاصة ذوي الشأن فيصبح غير معروف وذلك بسبب نقص المعلومات عن ما جرى أثناء الحادث لأنه في مثل هذه الحالات من التصادم يجب توافر المعلومات الكافية لإثبات نوعية الحادث وذلك لانساب الخطأ سواء علي احدي السفن أو لكليهما أو قوة القاهرة أو سبب آخر، وفي حال تناقض الشهود حول حالة التصادم أو تناقض التقارير البحرية

¹ إيمان الجميل، المرجع السابق، ص ص، 19 20.

² المادة 181 من القانون البحري الجزائري.

³ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 46.

أو عدم معرفة أي سفينة عن سبب الخطأ أو عدم معرفة إن كان بسبب قوة قاهرة أم لا هنا نكون أمام التصادم المشكوك في سببه الذي يبقى سبب حدوثه مجهول.¹

التصادم غير معروف السبب يتحقق بإيجاز عندما يعجز الطرفان عن إقامة الدليل على وجود قوة قاهرة خارجة عن الإرادة أو على وجود خطأ منفرد لإحدى السفينتين أو خطأ مزدوج لكلا السفينتين أدى إلى وقوع الحادث وتم التأكيد على هذا من قبل محكمة استئناف روان في قضاء لها في 23 أبريل سنة 1971 قالت فيه، يكون التصادم مشتبه في سببه عندما تكون الظروف الدقيقة للحادث من غير الممكن إثباتها بصفة خاصة المكان الذي وقع فيه التصادم، السرعات المحددة للسفن المتصادمة والزوايا التي وقع فيها التصادم و لا يوجد أي خطأ يمكن إثباته من أي من الريانين، ومن خلال هذا يتبين لنا أننا أمام تصادم مجهول أسبابه أي التصادم المشكوك في أسباب وقوعه.²

لا يمكن إثبات سبب هذا التصادم سواء عن طريق قوة قاهرة لا دخل لأي إنسان فيها أو بسبب أحد قادات السفينة بسبب عدم اتخاذ الإجراءات اللازمة لحدوث أي خطر سواء كان تصادم أو ما شابه ذلك أو بسبب الخطأ المزدوج بين كلتا السفينتين، وهذا ما أخذ به التقنين البحري فيعتبر حكم سليم لأنها حالة استثنائية يتعذر على ذوي الشأن عن الخروج بالبدل، لأنه يجب على من أصابه الضرر أن يثبت خطأ الطرف الآخر، وذلك من أجل الخروج من مشكلة تصادم مجهول سببه، لأن التصادم المشكوك في سببه من الأمور المعقدة التي يصعب فكها.³

فقد جمع المشرع البحري بين التصادم القهري والمشتبه في سببه في نص المادة 295 من قانون التجارة البحرية الجديد بقوله (إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر، ويسرى هذا الحكم ولو كانت السفن التي وقع بينهما التصادم أو كانت إحدى هذه السفن راسية وقعت وقوع الحادث) من خلال هذه المادة تبين لنا أن التصادم القهري والتصادم المشكوك في سببه يخضعان لنفس الحكم أي يتحمل المضرور المسؤولية الناشئة عن التصادم.⁴

¹طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص188.

²محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص، ص، 48 49.

³مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص331.

⁴المادة 295 القانون البحري الجزائري.

تنص المادة 282 من القانون البحري الجزائري، لا مجال لافتراضات الخطأ المشروعة فيم يخص مسؤولية التصادم في البحار، المشرع الجزائري ومعاهدات التصادم لم يأخذوا بقرينة أن السفينة إذا كانت راسية وقت الحادث، فإن التصادم يفترض أنه وقع بخطأ ريان السفينة الأخرى السائرة.¹

يعتبر التصادم المشتبه في سببه هو عبارة عن صورة وسطية بين التصادم العرضي الناشئ عن قوة قاهرة والتصادم الصادر عن خطأ إحدى السفينتين وكل هذا يتحقق في وضعين ألا وهما، صعوبة التحقق من مصدر وسبب التصادم عما إذا كان قوة قاهرة لا دخل لإرادة فيها أو بسبب خطأ من قبل إحدى السفن هذه الحالة الأولى، أما الحالة الثانية هي عدم معرفة المتسبب بخطئه في التصادم بين السفن وعدم التأكد من نسبة الخطأ لإحدى قائدي السفينة المتصادمتين، فهنا يثار الشك في معرفة المتسبب في الحادث، استقرت معاهدة بروكسل وذلك بعد جدل كبير على عدم مساءلة السفينة عن خطأ يحوم حوله شك كبير متمثل في عدم القدرة على التعرف على المتسبب في التصادم ويعوزه الدليل القاطع.²

وعندما تجد المحكمة أن البيانات المقدمة لها فيما يخص حادثة التصادم لا تثبت قوة قاهرة أو خطأ لإحدى السفينتين أو خطأ مشترك تسبب في الحادث، وهنا يثبت لها أنها أمام تصادم مجهول سببه غير معروف، وفي حالة تضارب أقوال الريان وطاقي السفينتين فيما يخص دعوى التصادم بحيث لم يكن بالإمكان تغليب إحدهما على الأخرى، ونستخلص من كل هذا أننا نكون بصدد تصادم مشتبه في سببه عندما لا يمكن للطرفين إثبات حالة القوة القاهرة أو حادث نتج عن خطأ أي بفعل فاعل.³

المطلب الثاني: التصادم الناشئ عن الخطأ الفردي لأحدى السفن والتصادم بخطأ مشترك

تبقى المسؤولية قائمة مادام الخطأ موجود، ولإثبات أي خطأ يجب توفر أسباب معينة تثبت ذلك الخطأ، فيما يخص أخطاء المرتكبة على مستوى البحر بسبب تصادم إحدى السفن مع بعضهما البعض يجب توافر

¹ المادة 282 القانون البحري الجزائري.

² مخاشف مصطفى، تنازع القوانين بشأن التصادم البحري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، الجزائر، 2022، ص ص، 208 209.

³ طالب محمد كريم، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014، 221.

أسباب، فيمكن أن تكون بخطأ الفردي لأحدى السفينتين دون الأخرى، ويمكن أن يحدث التصادم بسبب الخطأ المشترك بين السفن أي الخطأ لكلتا السفينتين، ومن خلال هذا المطلب سنتطرق لهذا النوعين من التصادم.

الفرع الأول: التصادم الناشئ عن الخطأ الفردي لإحدى السفن

عندما نقول خطأ نحن بصدد فعل فاعل هنا تترتب المسؤولية ويتحملها صاحب الخطأ، فيما يتعلق بالتصادم البحري بين سفينتين وكان التصادم ناشئ عن خطأ إحدى السفينتين فهنا تقوم السفينة المسيبة في الحادث بتعويض الضرر لأن السبب موجود، مع استبعاد القوى الباطنة التي تدخل فيها الإرادة والفجائية وعدم الإدراك.

تنص المادة من معاهدة بروكسل لسنة 1910 على مايلي، إذا حدث التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فنلزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الخسائر.

حيث أن الفقرة الثانية من المادة السادسة من المعاهدة تقرر أن المسؤولية عن المصادمات البحرية ليس لها قرائن من الأخطاء متعلقة بها، والملاحظ أن الحديث عن خطأ السفينة من المجاز، فالسفينة ليس لها إرادة فهي لا تتحرك من تلقاء نفسها لهذا لا يمكن نسبة الخطأ إليها، والمقصود من كل هذا أن الخطأ الحقيقي يرتكبه إما مجهز السفينة أو أحد تابعيه¹

ففي دعوى التصادم يجب على المدعى أن يقيم الدليل والحجة على خطأ الربان بكافة الطرق لتعلق الأمر بواقعة مادية وفي مثل هذه الحالات يستعان في الإثبات بدفتر يوميات السفينة الذي يدون فيه كل شيء بالتفاصيل والتقرير البحري ويجب على المحكمة أن تقوم بإجراء تحقيق وذلك من أجل سماع شهود التصادم والبيئة على من ادعى وتقوم بتحديد الاضرار الناتجة عن التصادم وذلك عن طريق تعيين خبراء مختصين في هذا المجال فيما يتعلق بأمور الملاحة البحرية وما يترتب عنها من أحداث سواء كان الأمر متعلق بحادث أو شيء آخر، وهناك بعض القرائن تم اصطلاحها من قبل القضاء على الخطأ، أي إذا حدث تصادم بين سفينتين الأولى شرعية والثانية بخارية فهنا في هذه الحالة سبب وقوع الحادث هو السفينة البخارية والخطأ يقع عليها وذلك حتى يثبت العكس، ومفاد هذه القرينة أن السفينة البخارية هي أكثر حركة وسرعة مقارنة بالسفينة الشرعية وبإمكانها استغلال هذه السرعة لتفادي مثل هذه الحالات من التصادم وبإمكانها اتخاذ مجموعة إجراءات احتياطية واحترافية لصالحها ولصالح غيرها وذلك لتجنب أي خطر محتمل.

¹معاهدة بروكسل لسنة 1910

ففي وقع تصادم بين سفينة شراعية وبين سفينة أخرى بخارية فيفترض وقوع الحادث بخطأ السفينة البخارية حتى يثبت العكس ومن خلال هذا فإن السفينة البخارية من حيث السرعة والحركة فهي أحسن من السفينة الشراعية ولهذا فإمكانها أن تتخذ بعض الاحتياطات لتفادي التصادم، فالقواعد الدولية تفرض على السفن البخارية علي فسخ الطريق وترك المجال للسفن الشراعية للمرور كما يمكن انساب الخطأ إلى طاقم السفينة أو الريان أو مالك السفينة أو المجهز، والخطأ الذي من خلاله يقع التصادم يمكن أن يتمثل في مخالفة قواعد كمنع التصادم، كعدم إفساح الطرق لسفينة لها أولوية للمرور، أو عدم إضاءة أنوار الملاحه في الليل فتتعدر الرؤية للسفن القادمة ويصعب عليها تحديد وجهة سير تلك السفينة، أو عدم مراقبة طريق بشكل جيد، أو عدم تخفيض من سرعة السفينة عندما تكون الرؤية منخفضة كما يمكن انساب الخطأ إلى المجهز نفسه أو مالك السفينة كأن يسمح بسفر السفينة وهي غير صالحة للملاحه البحرية سواء كانت غير مزودة بطاقم كاف أو مزودة بطاقم غير مؤهل حسب مستويات السلامة المطلوبة، أو كان هناك نقص فيما يخص الأجهزة الملاحية المناسبة.¹

ففي حالة ارتطام سفينة عائمة من دون قصد بمركبة أخرى متحركة أو راسية وهذا بخطأ منها، أو اصطدام بجسم آخر ثابت غير متحرك متصل بقاع البحر يتعدر على القائد رؤيته أو جسم عائم فوق سطح البحر كجبل تلجي أو بقايا حطام لحادث وقع سابقا من قبل، أما ما يصيب السفينة من حوادث بغير التصادم مثل افتعال الحريق أو الغرق المتعمد فهو لا يعد من بين التصادم البحري لأنه لا تدخل فيه الإرادة وفي حال عدم توفر الإرادة وعدم وجود سفينة أخرى في ذات المكان فهنا لسنا بصدد الارتطام البحري.²

ويترتب على ذلك على المدعى بالمسؤولية إثبات الخطأ الذي ارتكبه الريان أو مجهز السفينة التي لعبت دورا كبيرا في وقوع الحادث وهذا النص من شأنه استبعاد العمل بالقرائن التي دأب القضاء على الأخذ بها وهناك أمثلة عن مثل هذه الحالات كافتراض خطأ السفينة السائرة عند تصادمها مع سفينة راسية أو منشأة عائمة غير مخصصة للملاحه البحرية، أو افتراض خطأ السفينة البخارية عند تصادمها مع سفينة شراعية، وهنا عندما تحصل أضرار مادية أو بدنية في هذه الحالة تنشأ المسؤولية عن التصادم البحري وليس الأضرار التي تحدث للركاب الموجودين على متن السفينة التي تصطدم بخطئها، ولا للبضائع المشحونة على متن هذه السفينة، فلا ترتب حقا ناشئا عن التصادم وإنما تعد في الواقع ناشئة عن إخلال بتنفيذ عقد نقل البضائع أو الأشخاص.

¹مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 332.

²مخاشف مصطفى، المرجع السابق، ص 207

في هذه الحالة التعويض هنا أساسه العلاقة التعاقدية بين السفينتين، والمدعي بالتعويض عما لحقه من أضرار ليس بحاجة إلى إثبات الخطأ من أجل الحصول على التعويض لأن لكل من الشاحن والراكب أن يتمسك بقريضة المسؤولية المنصوص عليها في القانون، فلا يجوز مخالفة وتجاوز القانون خاصة في مثل هذه الحالات من التصادم وذلك طبقاً للقاعدة العامة.¹

فقد نصت المادة 277 من قانون البحري الجزائري علي الخطأ المنفرد الذي يكون سببه خطأ إحدى السفن حيث تنص علي إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن فقد جاء موافقا لما جاءت به معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري، ففي هذه الحالة تعد السفينة مرتكبة لخطأ إذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيز وعدة السفينة وفي القيادة والملاحة وفي تنفيذ المناورات وكذلك عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية وأخذ الحيطة وتجنب تصادم السفن في البحار أو تدابير السلامة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم.²

وكذلك تم النص عليه من خلال المادة 296 من قانون التجارة البحرية على أنه إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن وهذه المادة جاءت طبقاً لنص المادة 163 من القانون المدني.³

الفرع الثاني: التصادم الناشئ عن خطأ مشترك

يمكن أن ينشأ تصادم بسبب خطأ مزدوج بين السفينتين، في مثل هذه الحالة المسؤولية تبقى قائمة على السفينتين دون استثناء لكن التعويض على حسب جسامه الضرر الذي ألحقته كل سفينة بالأخرى وفي حال تعذر على معرفة وتقدير نسبة الخطأ الذي اقترفته كلتا السفينتين تقسم لهم المسؤولية بالتساوي وذلك تطبيقاً للقاعدة العامة.

التصادم الناشئ بسبب خطأ مشترك هو ذلك التصادم الذي يتسبب فيه كلتا السفينتين في حدوث الخطأ أي الخطأ المزدوج بينهما وذلك صادر من رباني السفينة فتحدث أضرار سواء على المستوى المادي أو على المستوى المعنوي وذلك بسبب خطأ وقع بسبب منشأتين عائميتين وهذا الخطأ تتعدد أسبابه نظراً لكثرة المسؤولين الموجودين على متن السفينة.⁴

¹طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص 222

²المادة 277 من القانون البحري الجزائري.

³المادة 296 من القانون البحري الجزائري.

⁴إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 22.

ويراعى الفارق بين التصادم المشكوك في سببه، والتصادم الناشئ عن الخطأ المشترك الذي لا يمكن من خلاله تحديد درجة الخطأ الذي صدر من كل سفينة، ففي الحالة الأولى لا يعرف سبب الحادث سواء كان ناشئاً عن قوة باطنة مجهولة لا دخل لإنسان فيها، أو تصادم بسبب خطأ لإحدى السفينتين، أو تصادم بسبب خطأ مشترك من قبل سفينتين، أما في الحالة الثانية هو الخطأ المشترك بين سفينتين ويتعذر معرفة تحديد نسبة خطأ كل منهما، وقد ينشأ عن التصادم بسبب الخطأ بين السفينتين ضرر يصيب ضرر الشاحنين وأمتعة المسافرين الموجودين على متن السفن المتصادمة، وتقضي الفقرة الثانية من المادة 279 من القانون البحري بأن مالكي السفينتين الداخليتين في التصادم يكونان مسؤولين بالتضامن قبل الغير، بحيث أن التصادم لا يسلم من العيوب ذلك أن الشاحن أو المسافر سيتجنب الرجوع على الناقل الذي أبرم معه العقد حتى لا يحتج في مواجهته بشرط الإعفاء من المسؤولية الوارد في سند الشحن أو في تذكرة السفر أو بالإعفاء القانوني من المسؤولية، ويقوم بتوجيه دعواه على المجهز الآخر ويحصل منه على التعويض كاملاً ثم يرجع الأخير على المجهز الناقل بنصيبه في التعويض فيفقد الناقل ميزة الإعفاء من المسؤولية، هذا إلى أن المجهز الذي يقوم بدفع التعويض كاملاً قد يصطدم بتحديد المسؤولية الذي يتمسك به المجهز الآخر.

ولذلك عينت معاهدات التصادم على انتفاء التضامن بين المسؤولين بالنسبة إلى الغير في حالة الخطأ المشترك إذا تعلق الأمر بأضرار مادية وهذه الأضرار تصيب السفينة أو بضائع الشاحنين أو أمتعة الركاب والطاقم الموجودين على متن السفينة المادة 4 فقرة 2 من المعاهدة و يلزم الطرف المتضرر بتقسيم مطالبته على المسؤولين، خلافاً لما تقضي به القواعد العامة، أما بخصوص الأضرار البدنية التي تصيب الملاحين والركاب على متن السفينة.¹

من أخطر حوادث التصادم بسبب الخطأ المشترك حادث تصادم بين سفينة الركاب الروسية حيث راح ضحية هذا الحادث العديد من البشر 423 من ملاحى وركاب السفينة الروسية بين غرقى ومفقودين لا أثر لهم، وقد وقع هذا الحادث وقع هذا الحادث في تاريخ 31 أغسطس 1986 على مستوى البحر الأسود بالقرب من ميناء نوفوروسوسكي، والسبب الرئيسي لهذا الحادث هو الاعتماد بصفة كلية على المعلومات من مصدر واحد هو الرادار وذلك بالنسبة لكليتي السفينتين، أما الحادث الخطير والأخطر من سابقه فقد حدث بين السفينة الفلبينية والناقلة الفلبينية مع نهاية 1987 فأدى إلى خسائر بشرية شنعاء فقد وصلت الحصيلة إلى 3500 فرد كانوا على ظهر السفينة الأولى وذلك إضافة إلى الحريق الهائل والتلوث البحري الذي حدث وذلك بسبب

¹محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر، 2014، ص 75.

البتروال الال كانل الامله السففنة الفلبفبفنة الناقله، ومن بفن أسباب الرئفسفة للالال هو الفشل فف عمل المناورة السلفمة وكذلك عدم واول مراقبه سلفمة.¹

¹مامل عبء الفلال الراك، المرآع السابق، ص، ص، 53، 54

خلاصة الفصل الأول:

ومن خلال كل هذا تبين لنا أن التصادم البحري بين السفن من أبرز الحوادث البحرية فهو يتوفر على مجموعة الشروط أهمها أن يحصل التصادم بين منشأتين عائمتين أي سفينة مع سفينة أخرى أي منشأة بشرية مع منشأة أخرى، ثانياً صفة المنشأتين أي يجب أن يقع التصادم مع منشأة بحرية وثالثاً الشروط المتعلقة بالفعل المادي ومفاده أنه لا يعتبر ارتطاما أن تصاب السفينة من دوامة من الماء العنيفة مهما بلغت وفاقته سرعتها، وتطرفنا لأنواع التصادم البحري أولاً التصادم القهري الذي يعتبر من قبيل القوة القاهرة التي لا تدخل فيه الإرادة البشرية كهبوب العواصف والأمواج العالية الغير المتوقعة وما شابه ذلك، وهناك التصادم المشكوك في سببه الذي يتعذر على ذوي الشأن معرفة سبب حدوثه سواء كان بسبب قوة القاهرة أو لخطأ إحدى السفن أو بسبب خطأ مشترك إلخ وبالتالي نكون أمام تصادم مجهول سببه، وثالثاً التصادم بسبب خطأ إحدى السفينتين أي خطأ فردي سواء بسبب المرشد أو المجهز أو ربان السفينة، ورابعاً التصادم بسبب الخطأ المزدوج لكنتا السفينتين أي خطأ مشترك بينهم يادي للتصادم البحري بين ونسبة الخطأ تتفاوت من سفينة لأخرى ومن هنا نكون انتهينا من الفصل الأول.

الفصل الثاني: المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري

تمهيد:

لا طالما أصبحت الحوادث البحرية من أبرز المشاكل التي تقع على مستوى البحر بين السفن البحرية سواء بين سفن تجارية أو بين سفن الحربية إلى آخره، وكل هذا راجع لعدة عوامل مختلفة، فيمكن أن تقع مثل هذه الحوادث وذلك بسبب إرادة بشرية أي بفعل فاعل، بغض النظر عن ما إن كان عمدي أو الغير عمدي، ويمكن أن يقع بعيدا عن الإرادة البشرية أي بشكل غير متوقع لا يد لأحد فيه، ولمعرفة كل هذا يجب التعرف على أنواع التصادم البحري والمسؤولية المترتبة عن كل نوع، أولا التصادم القهري ويمكن القول عنه أيضا التصادم الناشئ عن القوة القاهرة أي العرضي فهو ذلك التصادم الفجائي الذي لا يد لأحد فيه، ففي هذه الحالة في حال وقوع تصادم هنا المسؤولية يتحملها من أصابه ضرر، ثانيا التصادم مجهول السبب وهو ذلك التصادم الذي يتعذر على ذوي الشأن معرفة سبب وقوعه، هنا في هذه الحالة يتحمل المسؤولية من أصابه الضرر وهو نفس أحكام التصادم القهري، ثالثا التصادم بسبب خطأ إحدى السفن وهو التصادم الذي تنتسب فيه سفينة واحدة فقط الذي بدورها يقع التصادم، هنا المسؤولية تكون على صاحب الخطأ لأن الخطأ موجود والفاعل فردي، رابعا التصادم بسبب خطأ مشترك وهو ذلك التصادم الذي يتسبب فيه كلتا السفينتين هنا في هذه الحالة تقوم كل سفينة بالتعويض علي حسب جسامه الخطأ التي ارتكبتها وفي حال لم يتم تقدير نسبة الخطأ لكل من السفينتين فالمسؤولية تكون بينهما بالتساوي، بعد التطرق في المبحث الأول إلى أنواع التصادم البحري وتحديد حالات المسؤولية الناشئة عنه، يقتضي الأمر في هذا المبحث دراسة الأساس العملي لقيام هذه المسؤولية والمتمثل في الخطأ البحري، باعتباره السبب الرئيسي لوقوع أغلب حوادث التصادم بين السفن، وذلك من خلال بيان صورته المختلفة سواء الناتجة عن مخالفة قواعد تجنب التصادم أو بسبب إهمال المسؤولين، والمتمثلة أساسا في التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري، من خلال بيان شروط الضرر الواجب توافرها وإثباته، ثم كيفية تقدير التعويض المستحق.

المبحث الأول: المسؤولية الناشئة عن أنواع التصادم البحري

عند ارتكاب أي خطأ تقع المسؤولية على صاحب الخطأ بغض النظر عن ما إن كان الخطأ عمدي أو غير عمدي وهذا هو الوارد في القانون الجزائري، ففي ما يخص المسؤولية الناشئة عن أنواع التصادم البحري فقد أولاهها المشرع الجزائري أهمية خاصة من حيث التعريف والمسؤولية، فهناك أربع أنواع للتصادم البحري ولكل نوع لديه مسؤولية تترتب عليه، أولا التصادم القهري أو العرضي الذي غالبا يكون نتيجة قوة قاهرة، ففي هذه الحالة يتحمل المسؤولية من تعرض للضرر أي الطرف المضرور أي لا يمكن إنساب المسؤولية لأي شخص لأن سبب وقوع الحادث خارج عن الإرادة، ثانيا التصادم المشكوك في سببه وبعبارة أخرى يمكن القول من أنه تصادم مجهول سببه، الذي لا يمكن التعرف على سبب حدوثه ففي هذه يتحمل المسؤولية من أصابه الضرر وهو نفس أحكام التصادم القهري وذلك بسبب عدم معرفة سبب وقوع الحادث، ثالثا التصادم الناشئ عن الخطأ الفردي لإحدى السفن، أي يقع التصادم بسبب سفينة واحدة دون الأخرى، فالمسؤولية في هذه الحالة تقع على صاحب الخطأ أي السفينة المتسببة في وقوع التصادم، ورابعا التصادم الناشئ عن خطأ مشترك بين السفن أي التصادم الذي يتسبب فيه كلتا السفينتين فيقع التصادم المسؤولية في هذه الحالة تقوم كل سفينة بالتعويض على حسب جسامه الخطأ الذي ارتكبته، وفي حال عدم تقديم نسبة الخطأ تكون المسؤولية بين السفن بالتساوي، ومن خلال هذا المبحث سنتطرق للمسؤولية الناشئة والمترتبة عن كل نوع من أنواع التصادم البحري.

المطلب الأول: المسؤولية الناشئة عن التصادم القهري والمشكوك في سببه

تعد حوادث التصادم التي تنشأ بسبب قوة قاهرة أو التصادم المشكوك في سببه من إشكالات دقيقة على مستوى تحديد أساس مسؤولية، خاصة في ظل وجود ظروف خارجية تؤثر على وقوع الحادث أي ظروف طبيعية كضباب أو رياح قوية يصعب تجنبها وإلى غير ذلك من الأسباب، أو وقوع حادث يتعذر على الكل معرفة سبب حدوثه، سواء كان قوة قاهرة أو بسبب الخطأ سواء لإحدى السفينتين أو لكليهما، ومن هنا قضت جميع التشريعات بأنه يتحمل المسؤولية ما أصابه الضرر سواء بالنسبة للتصادم القهري أو التصادم مجهول سببه، سنتطرق من خلال هذا المطلب عن المسؤولية الناشئة لكل من التصادم القهري أو التصادم مجهول السبب.

الفرع الأول: المسؤولية الناشئة عن التصادم القهري

في بعض الحالات تتعدم إمكانية إسناد الضرر إلى خطأ أحد الأطراف وذلك بسبب وقوع الحوادث البحرية بين السفن، وذلك بسبب قوى خارجية لا يمكن تفاديها، فهي تأتي بغتة من دون توقع، مما يؤدي إلى انتفاء العلاقة السببية بين الفعل والضرر، فالتصادم القهري يمنع قيام التزام التعويض فهو من أهم الصور الأجنبية التي تحول دون ترتيب المسؤولية، فهو سبب من أسباب إعفاء المسؤولية، فيسقط التعويض فالطرف المضروب يقوم تعويض نفسه بنفسه.

في ما يخص المسؤولية المترتبة عن التصادم القهري استقرت معاهدة بروكسل على قاعدة عامة تنص تقضي بتحمل كل سفينة عن كل ضرر لحق بها جراء التصادم وذلك بسبب التصادم القهري، وهذا هو الحل المتبع عند معظم تشريعات الدول وكذا المشرع الجزائري الذي يأخذ بهذه القاعدة إذ قضى في نص المادة 281 من القانون البحري عن تحمل كل سفينة للأضرار التي وقعت بسبب التصادم القهري دون البحث أو تمييز عن الحالة التي كانت عليها السفن أو إحداهما وقت وقوع التصادم، سواء كانت مارة أو راسية عند وقوع الحادث¹.

تطبيقاً للقاعدة العامة متى كان التصادم واقع نتيجة قوة قاهرة أي حادث عرضي خارج عن الإرادة البشرية تتحمل كل سفينة من السفن المتصادمة ما أصابها من ضرر، ففي هذه الحالة يعفى المدين من المسؤولية جراء ما أصابه من قبيل القوة القاهرة، إذ لا يمكن نسبة الخطأ إليه لأنه خارج عن نطاق إرادته فهذا التصادم صادر عن قوة قاهرة وآثارها ويستوى الأمر أن تكون المنشأتان راسيتين أو إحداهما راسية وقت وقوع ارتطام بين السفن، فلا يفترض خطأ السفينة السارية مثلاً وقد ثبت أن الضرر كان بسبب قوة قاهرة غير متوقعة، وبالتالي تتحمل كل منشأة ما أصابها من ضرر².

تنص المادة 281 من القانون البحري الجزائري على أنه إذا كان التصادم قهرياً أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداهما راسية عند وقوع التصادم، فإنه يكون أقرب إلى اعتباره تصادمًا قهرياً، من خلال هذه المادة يتبين أن التصادم القهري ينفي المسؤولية لأصحاب السفن ويتحمل الضرر ما أصابه الضرر سواء كان ضرر جسيم أو غير جسيم، وبدون تمييز للحالة التي كانت عليها السفن أو إحداهما عند وقوع التصادم،

¹مخاشف مصطفى، المرجع السابق، ص 208.

²سوداني لينة، نوري ضاوية، المرجع السابق ص 18.

وهذا أخذت به معاهدة بروكسل سنة 1910 وكذا جميع التشريعات البحرية العربية والقانون البحري الجزائري بالخصوص¹.

وبالتوقيع على معاهدة بروكسل المتعلقة بالتصادم صارت القاعدة الخاصة بتحمل الأضرار ممن تعرض للتصادم القهري أو القوة القاهرة قاعدة ذات مصدر دولي، حتى ولو كانت السفن راسية وقت الحادث فمعاهدة بروكسل قررت تطبيق هذه القاعدة، واضعة بذلك حدا للجدل الذي كان سائدا حول مدى إمكانية الإعفاء من المسؤولية وتحميل السفينة المتضررة الخسائر متى كانت راسية وقت الحادث، ومخالفة بذلك ما كانت استقرت به بعض التشريعات من افتراض خطأ السفينة السائرة التي تصطدم بالسفينة الراسية أي المسؤولية هنا في هذه الحالة تبقى المسؤولية قائمة مادام الخطأ موجود، فجل تشريعات على مستوى العالم تأخذ بالحكم الذي أقرته معاهدة بروكسل 1910 في مادتها الثانية ومن بينها الكثير من القوانين العربية، ومن بينه القانون الجزائري الذي هو بدوره ساير ما أقرت به المعاهدة وهو ما تطرق له في نص المادة 281 من القانون البحري الجزائري².

كي يثبت التصادم القهري يجب على المدعى عليه أن يثبت أنه لم يرتكب أي خطأ بسببه وقع الحادث، بل اتخذ جميع الإحتياطات التي تقتضيها الظروف من أجل تفادي أي تصادم محتمل، وهكذا يعتبر عدم توفر الحراسة على متن السفينة في بعض الأحيان وهو من باب اتخاذ الإحتياطات اللازمة على مستوى السفينة فهذا خطأ لا يعفى مرتكبه من تحمل المسؤولية، وتشكل هذه الحالات كالعاصفة وأعاصير القوية وهيجان البحر من خلال ارتفاع الأمواج وضباب الكثيف الذي من شأنه تغطية الجو، والظلام الحالك الذي تتعذر من خلاله الرؤية، كل على حدة الى جانب ما قد يطرأ على السفينة من عطب وخلل في الأجزاء الخاصة بها ، فهذه تعتبر حالات يستفيد منها في بعض الأحيان مدعى القوة القاهرة بإعفائه من المسؤولية، وتحمل الأضرار اللاحقة به فقط، سنحاول أن نتطرق عن الحالات التي كان يدعي بها مدعى القوة القاهرة وذلك من أجل نفي المسؤولية على نفسه، وذلك من خلال استعراض بعض الأحكام القضائية التي تعرضت لهذه الحالات .

أولا العاصفة القوية والإعصار المفاجئ، قد تأتي العاصفة والإعصار إلى تصادم وذلك عن طريق انقطاع الحبال المربوطة بها فتمثل العاصفة القوية التي ترقى إلى درجة الإعصار طابع العنف وكذا يلعب عدم اتخاذ الإحتياطات اللازمة دورا بارزا في حدوث التصادم كعدم ربط السفن ربطا جيدا، كما تتطلب أن تكون السفينة قد أحاطت نفسها بجميع الإحتياطات لتفادي أي تصادم متوقع الناشئ بسبب عاصفة قوية هذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية أن التصادم لا يعتبر قهريا إن كان من الممكن تفاديه وذلك عن طريق إتخاذ كافة

¹طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص 220

² سوداني لينة، نوري ضاوية، المرجع السابق، ص، 18.

الاحتياطات اللازمة لذلك، وبالتالي فالمسؤولية التصادم تقع على عاتق كل من السفينة والزورق، أما الحالة الثانية فهي متعلقة بالضباب الكثيف فالضباب يشكل هو الآخر في بعض الأحيان سببا يلجأ اليه المتصادمين للدعاء بأنه السبب في وقوع التصادم لكن المسؤولية تقع على السفن عند ارتكابها لبعض الأخطاء أهمها عدم القيام مناورة تهدف الى اجتناب التصادم، عدم استعمال الرادار بكيفية جيدة، خرق قواعد التنظيم، ثالثا هيجان البحر أي ارتفاع أمواج البحر الغير المتوقع ولا يمكن التغلب عليه بالرغم من اتخاذ التدابير من قبل كلا رباني السفينتين وذلك خلال ساعة قيام حركة الأمواج القوية، وقضي في المغرب أن هيجان البحر بسبب رداءة الطقس لا يعد قوة قاهرة لأنه يمكن التغلب عليه، إضافة إلي الظلام الحالك والإخلال المفاجئ في آلات السفينة الذي يعدان من الحالات التي يدعي بها المدعى بالقوة القاهرة¹.

طبقا لنص المادة 242 فقرة 1² من القانون البحري المصري فإن الضرر الذي ينشأ عن التصادم القهري يتحملة من أصابه من، وهذا الحكم محض تطبيقا للقواعد العامة إذ أن الطرف المضرور يتحمل الضرر الذي أصابه نتيجة القوة القاهرة فلا يحق له الرجوع على أي أحد وذلك بسبب انعدام الإرادة البشرية وعدم التوقع واستحالة الدفع.

فالقوة القاهرة من بين القوى التي يصعب تجنبها لأنها فجائية وغير متوقعة، فالمسؤولية يتحملها الطرف المضرور أي السفينة التي تعرضت للحادث، أي كلتا السفينتين تتحمل الخسائر التي أصابتها وهذا النوع من التصادم الذي نحن بصدد دراسته يرجع سببه الى، خروج السفينة عن السيطرة والتحكم وذلك بسبب عطل جهاز الدقة والمقود وعطل محركات السفينة، تسبب الرياح القوية والعواصف الإعصارية إلى قطع حبال السفن الراسية في الميناء السفن خلال توقفهم في عرض البحر الإقليمي قبل دخولهم الميناء متسببا في حدوث اصطدام السفن ببعضها البعض، وهذه تعتبر من أسباب قد تؤدي لاصطدام السفن وتعتبر من قبيل القوة القاهرة التي يستحيل دفعها³.

يقضي الفصل 293 من قانون التجارة البحرية المغربي⁴ اذا كان التصادم فجائيا أو عائدا لقوة قاهرة ... تحمل الأضرار الأشخاص الذين لحقتهم وهو نفس الاتجاه الذي سبق للتشريع البحري الفرنسي أن أكده في

¹ أخياض محمد، التصادم البحري، دراسة مقارنة، لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، مكتبة معهد العلوم للخدمات التعليمية، جامعة عين الشمس، كلية الحقوق، 1987.

² المادة 242 فقرة 1 من القانون البحري المصري.

³ حسن حرب اللصاينة، المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الأردني والسعودي، دراسة قانونية فقهية، المجلد 4، العدد 1، مجلة العلوم القانونية والسياسية، الأردن، 2015، ص 10.

⁴ الفصل 293 من قانون التجارة المغربية.

قانون في 15 يوليو سنة 1915 حيث جاء في المادة الثانية من قانون 545 في 7 يوليو 1967 والتي من المادة 407 تبين أنه إذا كان التصادم فجائياً أو ناتجاً عن قوة قاهرة فإن الأضرار يتحملها تضرر منها، وهو ما تم تأكيده من قبل المادة 242 من قانون التجارة البحرية من أن الضرر الذي ينشأ عن القوة القاهرة يكون على السفينة المصابة، بدون مطالبة الأخرى، أي في ما يخص التصادم القهري من حيث الحكم والمسؤولية، كل سفينة تعرضت للتصادم مع سفينة أخرى أو جسم آخر على سطح البحر، فهي تتحمل الضرر والخسائر التي تلحق بها سواء كانت الضرر جسيم أو غير جسيم وهذا ما أخذت به أغلب التشريعات ومن بينها القانون البحري الجزائري وذلك طبقاً للقواعد العامة.¹

ومتى وقع ارتطام وكان ذلك ارتطام بسبب قوة قاهرة، ففي هذه الحالة كل السفن من السفن التي تصادمت فيما بينها تتحمل ما أصابها من ضرر جراء هذا التصادم، وفي ذلك محض تطبيق للقواعد العامة التي تعفي المدين من المسؤولية وذلك في حال وقع ضرر ناشئ عن قوة قاهرة لا دخل له فيه إذ لا يمكن نسبة الخطأ إليه.²

الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن التصادم المشكوك في سببه

من بين الإشكالات المعقدة التي تحدث في التصادمات البحرية هي عدم معرفة سبب التصادم، خاصة فيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التصادم، بحيث يتعذر معرفة الطرف المخطأ أو أننا أمام إرادة بشرية أو إرادة خارجية لا دخل لإنسان فيها كقوة قاهرة وما شابه ذلك، ومن هنا تدخل المشرع من أجل تحقيق التوازن من حيث التعويض وذلك بسبب عدم تحميل الخطأ لأي شخص لا دخل له في الحادث، ومن خلال هذا تم تحديد المسؤولية للتصادم المشكوك في سببه، وقد خصه المشرع بنفس الحكم للتصادم القهري وهذا ما سنتطرق إليه.

نصت المادة 295 من القانون البحري الجديد على أنه إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر، ويسري هذا الحكم ولو كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو كانت إحدى هذه السفن راسية وقت وقوع الحادث.

وبهذا النص ساوى القانون الجديد بين التصادم القهري أي التصادم العرضي الناشئ عن قوة قاهرة، وبين التصادم المشكوك في أسبابه، أي أعطاهم نفس الحكم، أي أن التعذر على معرفة سبب التصادم يمكن اعتباره من قبيل القوة القاهرة، فالتعويض يقع على صاحب الضرر أي الطرف المضرور، وهذا النص أخذت به

¹ أخياض محمد، المرجع السابق، ص، ص، 147 148.

² طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص، ص، 120 121.

التشريعات البحرية العربية وغيرها كما أخذت به معاهدة بروكسل لسنة 1910¹ ومن خلال هذا يتضح أن المسؤولية غير قائمة مادام الإشكال حول التصادم قائم.

تنص المادة 242 من التشريع البحري المصري التي تشمل حكم غريب، إذ تقضي الفقرة الثالثة من هذه المادة بأنه، إذا حصل تصادم بتقصير أحد الريانين أو اشتبه في الأسباب الموجبة له فيجبر الضرر بمصاريف تشترك فيها السفينتان وتقسم عليهما بنسبة كل واحد منهما، ومن خلال هذه المادة يتضح أن التصادم الذي يحصل بسبب مجهول السبب يكون بخطأ كلا الريانين مما جعل الحكم الذي يقع بسبب التصادم بسبب خطأ مشترك والتصادم مجهول السبب واحد، وهو جبر الضرر بمصاريف تشترك فيها السفينتان وتقسم عليهما بنسبة قيمة كل واحدة منها، انتقد الفقه المصري هذا الاتجاه باعتباره مخالف للقاعدة العامة.

التي تقضي أن يلحق التصادم المشتبه في سببه كما هو الحال في الإتفاقية الدولية لسنة 1910 بحالة التصادم الناتج عن القوة القاهرة الغير المتوقعة، ففي هذه الحالة يقع عبء الضرر الحاصل جراء التصادم على من أصابه، فالحكم الذي أخذ به التشريع البحري المصري يؤدي إلي عدم تحقيق العدالة، ولذا يجب عليه التعجيل من أجل وضع نصوص أكثر عدالة، على أن لا يختلف مع أحكام معاهدة بروكسل وما تتضمنه وكذا القواعد العامة وذلك مساهمة في تحقيق التوحيد الدولي لقواعد القانون البحري.

وفي الاجتهاد القضائي غالباً ما يقضي بأن التصادم يعد مجهول السبب متي وجد أن تصريحات التي صرح بها الريان متناقضة وأن الخطأ من الصعب إثباته ويمكن القول من المستحيل أن يتم إثباته من طرف الريان، وتطبيقاً لذلك قضي بأنه في حالة تعارض تصريحات ربابي السفينتان المتورطتين فإن الظروف الحقيقية للتصادم تكون غير ممكنة لإثبات ولذا علي السفينة التي تطلب الإصلاح وتعرضت للضرر جراء التصادم أن تثبت خطأ ربان السفينة الصادمة وفي حالة لم يثبت خطأ الريان سيقضي برفض الطلب، وهذا الحكم نفس الحكم الذي يسري علي التصادم القهري ففي حالة القوة القاهرة تتعدم الإرادة ولو يوجد خطأ من أجل إثباته وفي التصادم مجهول السبب لا يمكن إثبات الخطأ، حتي وإن كان موجوداً يتعذر معرفته وإنساب المسؤولية على صاحب الخطأ.²

تم إخضاع التصادم المشتبه في سببه من قبل الشارع المصري وذلك لنفس الأحكام التصادم القهري أو العرضي، وذلك من خلال المادة 2 من اتفاقية بروكسل وكذا المادة الثانية من قانون الحوادث البحرية الفرنسي الصادر في 7 يوليو 1967 فكل النوعين من التصادم من حيث التعويض يتحمل الأضرار والخسائر السفن

¹ أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم و الإنقاذ، دار الإسكندرية للنشر، مصر، 1967، ص 43.

² أخياض محمد، المرجع السابق، ص، ص، 177 178.

التي تعرضت للضرر بحددها، وأيضا تم النص عليه من قبل نص المادة 295 من قانون التجارة البحرية القانون رقم 8 لسنة 1990 ولا شك أن المشرع المصري قد راعى كل من المنطق والتشريعات الحديثة في هذا المجال والتي اعتنقت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 وعلى بعض التشريعات منها الفرنسية والإنجليزية وكذا العربية.

فمنذ نفاذ القانون البحري لرقم 8 لسنة 1990 أصبح التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه يخضعان لنفس الأحكام فلا تقوم المسؤولية في كلتا الحالتين، وفي فرنسا منذ الإصلاح التشريعي لسنة 1915 ودوليا منذ اتفاقية بروكسل سنة 1910 وكلاهما لا يعطي الحق في التعويض لأي طرف سواء كان الضرر جسيم أو غير جسيم فالتعويض يتحملة من أصابه بفرده دون الرجوع على أي أحد وذلك بتحملة نتائج التصادم، ويستوي حينئذ عندما تطرح المنازعات المتعلقة بهذه المصادمات أمام القضاء أن تكيف المحكمة التصادم محل النزاع بأنه تصادم ناشئ عن قوة قاهرة خارجة عن الإرادة أو مشكوك في سبب حدوثه، لأن النتيجة واحدة في كلتا الحالتين والحكم واحد، وهي انعدام حق الطرف المضرور في التعويض وتنتفي المسؤولية سواء بالنسبة للتصادم القهري أو التصادم مجهول السبب.¹

كما تنص المادة 281 من القانون البحري الجزائري على أنه إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة قوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم.

من خلال يتبين لنا أن المشرع الجزائري بحد ذاته قام بالجمع بين الحالتين من حيث تحمل المسؤولية، فكلاهما لهما حكم واحد ألا وهو تحمل لأضرار التي تلحق بهما جراء التصادم، فحينما يتعذر معرفة سبب التصادم فإنه أقرب إلى اعتباره تصادما قهريا وذلك بسبب الحكم الذي يجمع بينهما.²

المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن الخطأ

يعتبر الخطأ من بين المفاهيم الأساسية التي تقوم عليها المسؤولية القانونية بوجه عام، إذ يشكل الركيزة التي يبنى عليها إسناد المسؤولية على الشخص المتسبب في الضرر، ففي هذه الحالة يجب على الرجل العادي في حالة ارتكابه للخطأ أن يقوم بالتعويض الذي عاتقه ومساءلته قانونا وذلك طبقا للقاعدة العامة، ومن الأخطاء الذي يقع على مستوى البحر وهو التصادم بسبب الخطأ، ويكون نتيجة خطأ يرتكبه الريان أو طاقم إحدى السفن فهذا التصادم يحدث بسبب خطأ بشري وليس نتيجة قوة قاهرة خارجة عن الإرادة، فالإرادة تلعب دور فعال في

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 47، 48

² المادة 181 من القانون البحري الجزائري.

هذه الحالة، ففي ما يتعلق بالمسؤولية المترتبة عنه، فتختلف المسؤولية باختلاف سبب التصادم وطبيعة الخطأ المرتكب، حيث يمكن أن يكون التصادم ناشئ عن خطأ فردي لإحدى السفن، فالمسؤولية تكون على صاحب الخطأ، أما الحالة الثانية يمكن أن يكون بسبب خطأ مشترك بين السفن أي كلتا السفينتين يشتركان في الخطأ فالمسؤولية في هذه الحالة تكون على حسب جسامه الخطأ التي ارتكبتها كلتا السفينتين، وفي تعذر على تقدير نسبة الخطأ فالمسؤولية والتعويض يكون مناصفة بينهم وذلك بمحض تطبيق للقواعد العامة، ومن هنا تبرز أهمية التمييز بين المسؤولية الناشئة عن الخطأ الفردي والمسؤولية الناتجة عن الخطأ المشترك.

الفرع الأول: المسؤولية المترتبة عن التصادم بسبب الخطأ الفردي

تعد المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري من أهم صور المسؤولية في القانون البحري، لما ينجم عنها من أضرار مادية وبشرية جسيمة تمس بالسفن وحمولتها وأطقمها، ويثار موضوع هذه المسؤولية خاصة عندما يكون سبب تصادم هذه السفن راجع إلى خطأ فردي من أدى هذه السفن، كالإهمال أو عدم احترام قواعد الملاحة أو عن طريق خطأ يرتكبه الربان أو المجهز أو المرشد إلى آخره، ففي هذه الحالة يجب على المسؤولية تقع على السفينة التي تسببت في التصادم وكانت سببا في حدوث الأضرار، باعتبار الخطأ يعتبر الركن الأساسي لقيامها، مما يوجب تعويض السفينة المخطئة للسفينة الأخرى عن ما لحق بها من أضرار جراء التصادم، وعليه يكتسي تحديد الخطأ الفردي وأثره في قيام المسؤولية أهمية بالغة، سواء من حيث إثباته أو من حيث الآثار القانونية المترتبة.

في ما يخص التصادم الخطئي التي تتسبب فيه إحدى السفن تلتزم السفينة المتسببة في الخطأ جراء التصادم الذي وقع، بتعويض السفينة الأخرى عن الأضرار التي لحقت بها بغض النظر عنها إن كانت جسيمة أو غير جسيمة، والتي تشمل الأضرار التي أصابت بدن السفينة، وكذلك تقوم بتعويض الأضرار التي لحقت بالبضائع الموجودة على متن السفينة المتضررة، وكذلك بإمكان السفينة المطالبة بالتعويض عن توقفها عن العمل من أجل إصلاح الضرر، وهنا يدخل عامل الوقت الذي يلعب دورا فعالا في هذه الحالة لأنه يمكن التصادم أن يكون أصاب سفينة تجارية وبسبب هذه الحادثة تكون السفينة أضاعت العديد من الصفقات التجارية وغيرها.¹

تقول القاعدة أنه في حال وقع تصادم بسبب خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفن بالتعويض عن الأضرار التي وقعت بفعل هذا التصادم وهذا ما جاءت به نص المادة 277 فقرة 3 من البحري الجزائري والتي تنص، إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ

¹ احسن حرب اللصاينة، المرجع السابق، ص، 10.

وتجدر الإشارة أن المشرع من خلال هذه المادة أنه لا يفترض الخطأ في المسؤولية الناشئة عن التصادم، ويترتب على ذلك على المدعى بالمسؤولية أن يقيم الدليل والحجة وذلك بإثبات خطأ الريان أو مجهز السفينة التي تسببت من خلالها وقوع التصادم بين السفن، وهذا النص من شأنه استبعاد العمل بالقرائن التي دأب القضاء على الأخذ بها، مثل افتراض خطأ السفينة البخارية عندما تقوم باصطدام سفينة شراعية، أو عند افتراض خطأ السفينة السائرة عند تصادمها مع سفينة راسية أو منشأة عائمة غير مخصصة للملاحة البحرية.¹

تنص المادة 296 من قانون التجارة البحرية المصري إذ تقول، إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذي يترتب على التصادم، مفاد هذه المادة أن التصادم الذي تتسبب فيه سفينة واحدة فقط فالتعويض يقع على عاتقها وحدها دون غيرها وهذا النص يعتبر في الواقع هو تطبيقاً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني الجزائري والتي تنص على كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض وذلك طبقاً لنص المادة 124 من القانون المدني الجزائري ومفادها أنه في حالة قيام الخطأ وكان هناك ضرر بسبب ذلك الخطأ ففي هذه الحالة يجب التعويض الضرر وهذا يعتبر من باب المسؤولية القائمة في حالات الخطأ، وقد يكون الخطأ منسوب إلى الريان وإلى قادات السفينة ويلاحظ أن المادة 296 من قانون التجارة البحرية المصري تطلق على هذا الخطأ خطأ السفينة فذكر خطأ الريان لا يعدو أن يكون مجرد تمثال أو نموذج لصور هذا الخطأ والخطأ الذي من خلاله يمكن أن يقع التصادم البحري بين السفن فيمكن أن يتمثل في مخالفة قواعد قانون منع التصادم.²

ففي حال حصلت أضرار مادية أو بدنية للغير جراء التصادم البحري الذي وقع بين السفن تنشأ المسؤولية عن هذا التصادم، وليس الأضرار التي تحدث لركاب السفينة التي تصطدم بخطئها، ولا للبضائع المشحونة على متن هذه السفينة، ففي هذه الحالة لا ترتب حقا ناشئا عن التصادم، وإنما تعد في الواقع ناشئة عن إخلال بتنفيذ عقد الخاص بنقل البضائع أو الأشخاص، ففي هذه الحالة التعويض أساسه العلاقة التعاقدية، والمدعي بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به ليس له الحاجة إلى إثبات أي خطأ من حصوله على التعويض، وإنما لكل من الشاحن والراكب أن يتمسك بقريئة المسؤولية المنصوص عنها في القانون والمدعي بالتعويض ليس عليه أن يثبت أي خطأ جراء التصادم فالتعويض هنا أساسه العلاقة التعاقدية، ومن ثم لا مجال لإثبات أي خطأ.³

¹طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص ص، 221 222.

²محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص، 49.

³طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص، 222.

فيما يخص التصادم الذي تتسبب فيه إحدى السفن هو من بين الصور التي تخالف القواعد الآمرة، حيث تنص المادة 238 من القانون البحري الليبي، يلتزم المتسبب في وقوع الضرر بإزالة آثار خطئه وقضي بأن، يعتبر التصادم بخطأ إحدى السفينتين متى قام ريان إحدى السفينتين بإصدار الإشارات التي تنص عليها القواعد الدولية لتحذير السفن القادمة إلا أن ريان السفينة الأخيرة لم يصدر أية إشارة ولم يغير طريق السفينة لتفادي التصادم ومن ثم يعد ريان هذه السفينة مسؤولاً عن الحادث.

من خلال نص هذه المادة يتبين لنا أن في حال تطبيق ريان إحدى السفن للقواعد الآمرة لمنع التصادم وذلك بإصدار الإشارات التي تنص عليها القواعد الدولية وذلك من أجل توخي الحذر ولتفادي الارتطام بين السفن، وفي المقابل لم يقوم ريان السفينة الأخرى القادمة بإصدار أية إشارة ولم يغير طريق السفينة من أجل تفادي التصادم، فالمسؤولية في هذه الحالة تبقى عليه لأنه هو من تسبب في التصادم بين السفن وخالف القواعد الدولية الآمرة.¹

تنص المادة من معاهدة بروكسل لسنة 1910 على ما يلي إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فتلزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الخسائر.

من خلال هذه يتبين لنا أن في حالة التصادم بين السفن بسبب الخطأ الفردي لإحدى السفن فالمسؤولية تكون على صاحب الخطأ ويجب عليه تعويض الخسائر لأن الإرادة موجودة والخطأ الفردي موجود وذلك تطبيقاً للقواعد العامة.²

يمكن انساب الخطأ إلى المجهز في حال إن سمح للسفينة بالرحلة وهي غير مزودة بالوقود الكافي للرحلة أو بالمعدات والآلات الاحتياطية أو يقوم بتوكيل قيادة السفينة لريان غير مؤهل وهو على علم بذلك، ويسأل المجهز عن تعويض الأضرار التي نشأت بسبب خطأ الذي قام به الریان ولو كان الارشاد إجبارياً على أساس أن مهمة المرشد هي إرشاد الریان إلى المسالك التي تكون آمنة وخط السير الصحيح، أما قيادة السفينة تبقى للريان وحده بالرغم من وجود المرشد، وقد أقرت هذا الحكم المادة 5 من معاهدة التصادم، وعلى المدعى في حالة التصادم إقامة الدليل على خطأ الریان ولا محل لافتراض الخطأ، يجب عليه أن يلجأ لكافة وسائل الإثبات وذلك من أجل إثبات خطأ الریان، لتعلق الأمر بواقعة مادية وغالبا ما يلجأ المدعى لإثبات دعواه إلى التقرير البحري ودفتر اليومية.

¹ على يوسف شكري، مبادئ القانون البحري الليبي دراسة مقارنة، الطبعة 1، جامعة الكوفة، العراق، سنة 2003، ص، 515

516.

² معاهدة بروكسل لسنة 1910.

والجدير بالذكر أن نص المادة 181 من القانون المدني الليبي لا تجد لها تطبيقاً في ما يخص مجال التصادم البحري حيث تنص المادة المذكورة علي، كل من تولى حراسة أشياء تتطلب عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة، مفاد هذه المادة أن كل شخص مهما كانت له أشياء تحت حراسته وهذه الأشياء مطلوب منه حراستها بعناية متقنة، فهو في هذه الحالة يكون بدوره مسؤول عن ما تحدثه هذه الأشياء من ضرر لأنها على عاتقه، فهذه المادة تشير إلى قرينة الخطأ المفترض في جانب الحارس وليس ثمة خطأ في حالة التصادم البحري.¹

الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن التصادم بسبب الخطأ المشترك.

تعتبر مسألة الخطأ المشترك من أبرز الموضوعات الدقيقة في ما يخص مجال المسؤولية المدنية، ففي هذه الحالة تتعدد أسباب وقوع الحادث، ويتم تحديد مسؤولية هذا التصادم وذلك بتوزيع عبء التعويض بين الأطراف وذلك بحسب درجة جسامته كل واحد منهما في التسبب في الضرر، وفي حال التعذر في تقدير نسبة الخطأ فهذا يدفع إلى اعتماد حلول تقديرية تحقق نوع من العدالة بين الأطراف، أي يتم تقسيم المسؤولية بينهم بالتساوي، وعليه فإن دراسة المسؤولية الناشئة عن الخطأ المشترك، تكتسب أهمية بالغة، لما تطرحه من إشكالات قانونية، وعملية تتعلق بتحديد المسؤولية وتقسيم التعويض، ولذا يجب تطبيق القواعد العامة المتعلقة بالمسؤولية قبل التطرق إلى تطبيقاتها في مختلف المجالات، بما فيها التصادم البحري بين السفن والمسؤولية المترتبة عنه.

التصادم بسبب الخطأ المشترك هو ذلك التصادم الذي يقع بسبب خطأ كل من السفينتين المتصادمتين على مستوى البحر ومن خلال هذا نجد أن نص المادة 297 من قانون التجارة البحرية، الفقه والقضاء الإنجليزي، الفقه والقضاء الأمريكي، وأخيراً القانون الفرنسي الجديد، فكلها تشترك في نفس الرأي من حيث المسؤولية حول التصادم بسبب الخطأ المشترك، فجميعها اعتنقت قاعدة النسبية عند توزيع المسؤولية بين السفن، ففي مثل هذه الحالات من التصادم على كل سفينة أن تتحمل جزء من الأضرار وذلك بحسب جسامته الأخطاء التي ارتكبتها، وكانت سبباً في وقوع التصادم بين السفن البحرية، فقد أخذ المشرع المصري في المادة 297 من قانون التجارة البحرية والمادة 199 بحكم معاهدة بروكسل سنة 1910 الخاصة بالتصادم، والتي تنص على أنه إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها، وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينهما بالتساوي.²

¹ على يوسف شكري، المرجع السابق، ص، ص 516 517.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص ص 50 51.

يتضح من خلال هذه المادة أنه في حال وقع تصادم بين السفن على مستوى البحر وكان هذا التصادم بسبب خطأ مشترك بين السفن فالمسؤولية في هذه الحالة تكون على كلتا السفينتين فيقوم كل طرف منها بالتعويض وذلك بالنسبة عن الخطأ الذي صدر منه، وفي حال إذا تحديد وتقدير نسبة الخطأ الذي صدر عن السفن المتصادمة توزع المسؤولية على كل من السفينتين بالتساوي أي يتحمل كل منهما 50% من الأضرار الناشئة عن التصادم، وهذا يذكر اللورد ورايت أن عملية تقسيم المسؤولية من الأمور المعقدة التي يصعب على ذوي الشأن القيام بها، فهذا يعتمد على مدى تدريب وخبرة القاضي في هذا المجال وكذلك يعتمد على درجة الخطأ الذي ارتكبه كل سفينة.¹

في ما يخص التصادم الناشئ بسبب خطأ مشترك، تتحمل السفن التي قامت بارتكاب الخطأ، والذي تسبب في أضرار على مستوى السفن أو لحسنها أو لأمتعة أو لأموال الخاصة بالطاقم أو المسافرين أو الأشخاص الموجودين على متن السفينة، بنسبة خطأ كل سفينة وبدون تضامن بين تلك السفن، أم في ما يتعلق بالأضرار التي تصيب الأشخاص الموجودين على متن السفينة والمتمثلة في الوفاة والجروح، فإن السفينتين المخطئتين تكونان متضامنتين فيما بينهما، وفي حالة ما دفعت سفينة أكثر من حصتها يجب أن ترجع بالزيادة على السفينة الأخرى لأنه في مثل هذه الحالات في حال كان هناك أضرار على مستوى الأشخاص الموجودين على متن السفينة تكون السفينتين متضامنتين في ما بينهما.²

فعادة عند القيام بتحديد مسؤولية كل طرف من طرفي حادثة التصادم من قبل المحكمة، فهذه العملية تتم لكل سفينة على حدى، وذلك من أجل معرفة وتقدير نسبة خطأ كل طرف وذلك في إحداث التلف أو الفقد الذي حدث، ففي ما يخص درجة ومسؤولية كل طرف عن طريق مقارنة عدد أخطاء كل جانب بالجانب الآخر ثم زيادة درجة مسؤولية الطرف الذي قام بارتكاب عدد أكبر من الأخطاء ولكن يتم البحث والتحقق من نوع وقدر الخطأ ذاته، ومدى مساهمته في وقوع الحادثة ألا وهي التصادم البحري الذي يقع بين السفن على مستوى البحر.³

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص 52 53.

² العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، د.ط، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص 37.

³ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص، 53.

تنص المادة 296 من قانون البحري الجزائري:

إذا كان الخطأ مشترك قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها، وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينهما بالتساوي.

وتسأل السفن التي اشتركت في الخطأ بذات النسبة المنصوص عليها في الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو بحمولتها أو بالأمتعة أو الأشياء الأخرى الخاصة بالبحارة أو بأي شخص آخر موجود على السفينة.

وتكون المسؤولية قبل الغير بالتضامن، وإذا ترتب على الخطأ وفاة الشخص أو إصابته بجروح ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها بالرجوع بالزيادة على السفن الأخرى.¹

يمكن اعتبار بأن الخطأ الذي بسببه وقع التصادم أنه خطأ مشترك والذي من خلاله يستوجب تقسيم المسؤولية بالتساوي بين السفينتين المتصادمتين، في حال إهمال في الاستعانة بالمرشد وعدم أخذ الحيطة من أجل تفادي التصادم وكذلك يعتبر من قبيل التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك، ألا وهو إبحار السفينتين البحريتين بسرعة فائقة تتراوح من 12 إلى 15 عقدة وذلك في قناة ضيقة، فهذا يعتبر خطأ من قبل كلتا السفينتين لأن الحيطة في هكذا ظروف تصبح حتمية وذلك من أجل تفادي الكثير من الحوادث أهمها الحوادث بين السفن.²

وطبقا للقانون فالمسؤولية دائما تبقى قائمة بين كلتا السفينتين وذلك بحسب الخطأ الذي وقع منها، وهذا ما عت به نص المادة 287 من القانون البحري الجزائري، ولهذا يجب إقامة الدليل على كلتا السفينتين وذلك من أجل تحديد نسبة الخطأ، ومن أمثلة ذلك أن تتسبب إحدى السفن في المساهمة في التصادم بنسبة الخطأ التي تقدر بـ 60% أما السفينة الأخرى فنسبة الخطأ لديها تقدر بـ 40% ففي هذه الحالة يتحمل مجهزة السفينة الأولى المسؤولية بحسب الخطأ التي ارتكبتها السفينة بنسبة 60% أما مجهزة السفينة الثانية فيتحمل المسؤولية أيضا بنسبة الخطأ الذي صدر من السفينة بنسبة 40% وفي حال لم يتم تحديد نسب الخطأ توزع المسؤولية بين كلتا السفينتين بالتساوي، ومن هنا فإن تحديد نسب المسؤولية بالتساوي لا يكون إلا في حالة إقرار المحكمة بعجزها وعدم قدرتها على تحديد نسب الأخطاء التي وقعت من كل سفينة من السفن المتصادمة فيما بينها.³

¹المادة 296 من القانون البحري الجزائري.

²محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 54.

³طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص 223.

وباستقراء أحكام القضاء المختلفة نجد أنه في حالة التصادم بين سفينتين وكان ذلك التصادم ناشئ عن خطأ مشترك بين السفينتين، تتعدد الأخطاء التي من شأنها يقع التصادم وتتنوع نسب التعويض التي تقع على عاتق كل سفينة من السفن المتصادمة بحسب جسامه الخطأ الصادر عنها وبصرف النظر عن قيمتها وقد تراوحت نسب التعويض الراجعة إلى جسامه الأخطاء حسب أحكام القضاء إلى النسب التالية، الربع، الخمس، مناصفة، الثلث، الثلثان، فكل نسبة تحدد وتقدر حسب تقدير الخطأ المرتكب من كلا السفينتين المتصادمتين.

واختلاف نسب توزيع التعويض عن الأضرار لا تجد تبريرها في مدى جسامه الأخطاء الصادرة عن السفن المتصادمة فحسب، وإنما عن جسامه الأخطاء أو تعدد هذه الأخطاء، فبينما نجد أن إحدى السفن تقوم بارتكاب خطأ واحد فقط، أم السفينة الأخرى تقوم بارتكاب العديد من الأخطاء التي أدت للتصادم، كالزيادة في السرعة عند تعذر الرؤية مثلا في الضباب، أو عدم إتباع قاعدة السير على اليمين، وعدم المراقبة الجيدة عند سير السفينة، وعلى هذا العموم هذه الأمور لا تخفى على القاضي المتمكن في هذا المجال لأنه متمرس وذو خبرة طويلة في هذا النوع من العمل، وفي بعض الأحيان يكون توزيع المسؤولية بين السفينتين بالتساوي وذلك ليس بسبب تساوي الأخطاء السفينتين المتصادمتين، بل بسبب تعذر معرفة وتقدير نسبة الخطأ لكل من السفينتين وعجز المحكمة عن تحديد نسب أخطاء كل طرف، وبالتالي تحديد نصيب كل من السفينتين المتصادمتين في التعويض.¹

ففي مسألة التعويض عن الأضرار الذي يحصل بسبب التصادم البحري الناشئ عن الخطأ المشترك، تعددت الآراء والاتجاهات وذلك قبل التوقيع على معاهدة بروكسل 1910 بين اتجاه رافض للتعويض بحيث في حالة التصادم بسبب الخطأ المشترك تقوم كل سفينة بتحمل الخسارة لوحدها، وهناك اتجاه آخر يقول بتطبيق قاعدة النسبية واقتسام الخسائر، فقررت المعاهدة على إعطاء حل متكامل أي الجمع بين القاعدتين لتجعل إحداهما المبدأ والأخرى الاستثناء، ففي هذه الحالة جعلت المبدأ هو تطبيق قاعدة النسبية، فتكون كل سفينة مسؤولة عن جسامه الخطأ الذي صدر منها، والاستثناء هو توزيع المسؤولية بين المنشأتين بالتساوي ويكون عندما يكون تقدير النسبة مستحيل، وهو المقرر في المادة 01/04 من المعاهدة التي تقضي بأنه، إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة وإذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسؤولية بالتساوي.

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 54 55

وقد سائر المشرع الجزائري معاهدة بروكسل في مسألة التعويض عن الأضرار حيث نص في المادة 278 على أنه، إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو لعدة سفن، وزعت مسؤولية لكل منهما في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأضرار التي ارتكبتها كل منها على أن المشرع بعد أن وضع في صدر المادة مبدأ المسؤولية بنسبة جسامه الخطأ الذي يصدر من كل سفينة، عاد فنص على، غير أنه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا للظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية، وكل هذا محض تطبيق للقاعدة العامة.¹

تمت الإشارة عن التصادم بسبب الخطأ المشترك، من قبل القانون الليبي والأردني والمصري والسوري واللبناني، إلى أن كل سفينة من السفن المتصادمة تتحمل المسؤولية في كان تصادم ناشئ عن خطأ مشترك، وذلك بنسبة تتلاءم مع الخطأ الذي ارتكبه وذلك تطبيقا للقواعد العامة المتعلقة بالمسؤولية، وبسبب التصادم قد ينجم بعض الأضرار مادية تصيب بضائع الشاحنين وأمتعة الخاصة بالمسافرين وفي هذه الحالة تتحمل كل سفينة مسؤولية تعويض الأضرار وبنسبة الخطأ الذي ارتكبه وبدون تضامن، وكانت المعاهدة الدولية المتعلقة بالتصادم البحري قد سبقت القانون الليبي والقوانين التي سارت في ركبه في هذا الاتجاه، وذلك من حيث توزيع المسؤولية في حال التصادم الناشئ بسبب خطأ مشترك.

وتم تفعيل القانون الليبي فيما يخص الحكم بالمسؤولية، لأن التضامن في تعويض الأضرار الناشئة بسبب التصادم البحري بين السفن قد لا يخلو من العيوب ذلك أن الشاحن أو الراكب قد يتحاشى الرجوع على الناقل الذي تعاقد معه كي لا يحتج عليه بالإعفاء القانوني من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التي قد ترتكب من قبل الربان والملاحين الآخرين أو الاحتجاج بشرط الإعفاء الوارد في تذكرة السفينة، ويتم توجيه دعواه إلى المجهز الآخر لأنه يتم من خلاله الحصول على تعويض كامل، ويرجع الأخير على المجهز الناقل بنصبيه في التعويض فيفقد الناقل ميزة الإعفاء من المسؤولية، وحينما يخلف التصادم البحري أضراراً بدنية أو وفاة يقر المشرع الليبي التضامن في المسؤولية وهو ما يعكسه هذا الاتجاه.²

¹ سوداني لينة، نوارى ضاوية، المرجع السابق، ص 22

² يوسف على شكري، المرجع السابق، ص 517

المبحث الثاني: صور الخطأ في التصادم البحري والتعويض عن الأضرار

التصادم البحري كسائر التصادمات الأخرى له أسباب وأخطاء أدت لحدوثه وأشخاص مسؤولون عن هذه الأخطاء، التي بدورها تؤدي إلى وقوع أضرار مادية وحتى بشرية، ومن خلال هذا المبحث سنتطرق إلى صور الخطأ في التصادم البحرية من عدم احترام للقواعد الخاصة بتجنب وكذا من أخطاء متعلقة بالإهمال، وسنتطرق أيضاً إلى التعويض عن الأضرار في التصادم البحري.

المطلب الأول: صور الخطأ في التصادم البحري

الخطأ في التصادم البحري يكون ناتج عن عدم احترام لقواعد تجنب التصادم المتمثلة في القواعد المتعلقة بالسير والمناورات والقواعد الخاصة بالأنوار وكذلك القواعد الخاصة بالعلامات والأشكال والقواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والضوئية، وتكون ناتجة أيضاً عن الأخطاء بسبب الإهمال والتي تكون صادرة من الربان وأفراد الطاقم والمرشد والمجهز، لذلك سنحاول التفصيل من خلال هذا المطلب صور الخطأ التي سبق ذكرها.

الفرع الأول: الأخطاء الناشئة عن عدم احترام قواعد تجنب التصادم

أسفرت الجهود الدولية في مجال التصادم البحري عن وضع معاهدات تضمنت قواعد لتجنب التصادم في البحر من بينها المعاهدة التي تعرف اختصاراً بـ COLREG والتي أبرمت في لندن سنة 1972، والقواعد التي تضمنتها هذه المعاهدة تهدف إلى محاولة تجنب التصادم بين السفن عن طريق سنها لقواعد السير والأنوار والأشكال والإشارات الصوتية والضوئية، ونصت القاعدة الأولى من هذه المعاهدة على أن تتطابق القواعد المحلية الخاصة بالموضوعة من طرف الدولة مع القواعد الدولية بالقدر الممكن¹. وحسب آخر التعديلات الواقعة على اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم سنة 2003 نصت في القاعدة الأولى في الفقرة الأولى على أنه **تطبق هذه القواعد على كل السفن في أعالي البحار وفي كل المياه المتصلة بها الصالحة للسفن البحرية**²، هذه القواعد يكون عدم احترامها سبباً في وقوع الخطأ الذي يؤدي للتصادم، لذا سنقوم بالتفصيل في ذكر هذه القواعد فيما يلي:

¹ ابن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2009، 72.

² القاعدة 01 من قواعد منع التصادم في البحار لسنة 1972.

أولاً: الطريق الواجب اتباعه:

تنص القاعدة رقم 15 من قواعد منع التصادم لسنة 1972¹ على أنه "عندما يتقاطع خط سير سفينتين آليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم، يجب على السفينة التي تكون الأخرى على جانبها الأيمن أن تخلي الطريق وعليهما إذا سمحت ظروف الحال أن تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى"²

تنص الفقرة الأولى من القاعدة رقم 14 من نفس القواعد على أنه "عندما تتقابل سفينتان مسيرتان آليا على خطوط سير عكسية تقريبا بحيث ينجم عن ذلك خطر التصادم، يجب على كل منهما أن تغير خط سيرها إلى اليمين بحيث تمر كل منهما على الجانب الأيسر للسفينة الأخرى"³

والقاعدة التي تنص على السير على اليمين لها تطبيقات كبيرة في الواقع، فتطبق على التصادمات التي تقع في الموانئ في حالة عدم وجود قاعدة محلية تعاكسها، وتطبق أيضا على سفن الصيد في حالة عدم وجود قاعدة داخلية أيضا تتناقضها، تعتبر الطرق متقابلة عندما تتقابل سفينة مع أخرى وجها لوجه في خط واحد أو ما يقربه وكذلك عندما ترى في نفس الوقت ليلا النورين الأخضر والأحمر.⁴

وفي حالة السفن التي تقوم بالسير في طريق متوازي فقاعدة السير على اليمين لا يتم تطبيقها إذا قامت كل سفينة بالحفاظ على خط سيرها، وفيما يخص مرور السفن في القنوات الضيقة وضحت قواعد منع التصادم الجانب الذي يجب على كل سفينة أن تسير فيه عند المرور في القنوات الضيقة⁵، وذلك من خلال الفقرة أ من القاعدة رقم 09 حيث نصت على أنه: "يجب على كل سفينة تسير في قناة أو ممر ملاحي ضيق أن تسير بالقرب من الحد الخارجي للقناة أو الممر الملاحي على جانبها الأيمن كلما كان ذلك مأمونا عمليا"⁶

¹ اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972، والمعروفة اختصارا باسم COLREGS، وهي الاتفاقية الأساسية التي دخلت حيز التنفيذ في يوليو 1977، وتعد المرجع الدولي الرئيسي لقواعد الملاحة وتجنب التصادم.

² القاعدة رقم 15 من قواعد منع التصادم في البحار لسنة 1972.

³ القاعدة رقم 14 من قواعد منع التصادم في البحار لسنة 1972.

⁴ أحمد حسني، الحوادث البحرية "التصادم والإنقاذ"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1977، ص 63.

⁵ فراح عز الدين، المرجع السابق، ص 171.

⁶ القاعدة 09 من قواعد منع التصادم في البحار لسنة 1972.

ثانيا: السرعة الآمنة:

باعتبار أن الأصل هو ان السفينة حرة في السير بسرعة في الأماكن التي تقل فيها الكثافة السكانية لكن في ظروف جوية ملائمة، لكن هذه الحرية ليست حرية مطلقة إذا توجد فيها بعض القيود مثلا عند الاقتراب من الموانئ وفي أوقات الضباب وأثناء المرور في القنوات الدولية، إذ تعد في بعض الظروف تخفيض السرعة مفروضتا، وعند تحديد السرعة الآمنة يجب الأخذ بعين الاعتبار عدة عوامل مثل كثافة السكان في المنطقة التي يراد الإبحار فيها، وكذا حالة الرؤية، وأيضا مدى استجابة السفينة لحركات الدومان و الماكينات، وحالة الرياح والبحر والتيارات المائية، وأيضا غاطس السفينة بالنسبة لعمق الماء المتاح، وبالنسبة للسفن المزودة بجهاز الرادار فيجب التحقق من حدود قدرات جهاز الرادار، التشويش الذي قد يلحق بالرادار بفعل حالة البحر والطقس وأي مصادر أخرى للتشويش التي قد تحد من قدرة الرادار في اكتشاف الأهداف.¹

وقد تم استعمال مصطلح السرعة الآمنة "safe speed" وذلك بدلا من مصطلح السرعة المتوسطة "Moderate speed"، بحيث أنه بإمكان السفينة أن تقوم بالإبحار بسرعة عالية لكن وفق الظروف المحيطة تكون هذه السرعة آمنة، ولا يمكن التعبير عن السرعة الآمنة بعدد معين من الأميال، بحيث يمكن أن تكون السرعة العالية في البحر المفتوح آمنة بالقدر الكافي لكن نفس السرعة تكون غير آمنة وغير قانونية في الأماكن التي تكون الكثافة السكانية عالية فيها، لذا يمكن القول بأن السرعة الآمنة هي السرعة التي لا تتسبب في أي حال من الأحوال بأي خطر سواء كان هذا الخطر عليها أو كان على السفن الأخرى.²

ويجدر بجميع السفن أن تلتزم بالسرعة الآمنة في كل الأوقات حتى يتسنى لها التوقف في أي لحظة من أجل تفادي وقوع التصادم، ويكون تحديد السرعة بناء على الرؤية المتاحة والحالة التي يكون عليها البحر والطقس كذلك وكذا القرب من الأخطار البحرية، ولم تقم القواعد الدولية لمنع التصادم بتحديد رقما معيناً للسرعة الآمنة، ويقوم القضاء بالنظر لكل حالة وفق الظروف المحيطة بالسفينة.³

ومن النادر ومن غير المألوف أن يؤدي إبحار السفينة بسرعة منخفضة أو بطيئة إلى حدوث التصادم ولكن على الرغم من هذا فقد حصلت قضية تصادم بين السفينة Whitehurst والسفينة Hoyanger حكمت فيها بتحمل السفينة الأولى لكل المسؤولية بسبب أن السفينة الملقاة على عاتقها المسؤولية قامت بالإبحار بسرعة بطيئة في

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 89.

² المرجع نفسه، ص 89 90.

³ حسان سعاد، المرجع السابق، ص 91 92.

مياه بلغت سرعة التيارات البحرية حوالي 5 عقدة مما تسبب في عدم التحكم في حركة السفينة وذلك أدى لوقوع الارتطام.¹

ثالثاً: الأنوار والأشكال:

احتوت القواعد الدولية المتعلقة بمنع التصادم في البحار لسنة 1972 من 20 إلى 31 تبياناً للأنوار التي يجب على السفن اظهارها على الصاري أو على المؤخرة أو على الأجناب، وقد حددت الأنوار الخاصة بالسفن الآلية المبحرة في القاعدة 23، والخاصة بالسفينة الآلية القائمة بعملية قطر والسفينة أو العائمة المقطورة في القاعدة 24، والخاصة بالسفن الشراعية المبحرة والسفن المسيرة بالمجاديف في القاعدة 25، والخاصة بسفن الصيد في القاعدة 26، والخاصة بالسفن التي ليست تحت السيطرة أو محدودة القدرة على المناورة في القاعدة 27، والخاصة بالسفن المقيدة بغطاسها في القاعدة 28، والخاصة بسفن الارشاد في القاعدة 29، والخاصة بالسفن المستقبلية على الخطاف والسفن الجانحة في القاعدة 30، والخاصة بالطائرات المائية في القاعدة 31.²

ويعتبر خطأ القيام بمخالفة هذه القواعد مثل عدم الإضاءة بشكل كلي، أو عدم الإضاءة بالشكل الكافي، أو الإضاءة الخاطئة التي قد تقوم بتضليل السفن الأخرى عن وضع السفينة في الطريق أو إبعادها، ويتم تطبيق هذه القواعد في جميع حالات الطقس، وتطبق القواعد الخاصة بالأنوار من وقت غروب الشمس حتى شروقها، ويجب في حالة إظهار أنوار أخرى غير تلك الخاصة بالملاحة ألا تتسبب في وقوع لبس بينها وبين الأنوار الأخرى، وألا تسبب في الإضعاف من رؤيتها أو خواصها الأخرى، فمن الممكن أن تؤدي أنوار سفن الصيد إلى صعوبة في تمييز والتعرف على الأنوار الخاصة بالملاحة، وتحدد القواعد الدولية لمنع التصادم أنواع الأنوار فتتمثل الأنواع في نور الصاري الأمامي ونور الصاري الخلفي ونور المؤخرة و الأنوار الجانبية، وكذا حددت أقل مدى رؤية لأنوار الملاحة، و يعتبر الخروج عن المواصفات الخاصة بالأنوار و مخالفتها خطأ يعرض السفينة للمسؤولية في حالة تسبب هذه المخالفة في حدوث التصادم سواء كان كانت هذه المخالفات في المواصفات من ناحية المدى أو اللون أو الشكل.³

ويجب على هذه الأضواء بغض النظر على لونها أن تبقى مضاءة من غروب الشمس إلى شروقها، ويجب أن تضاء حتى إذا كانت هناك ظروف تحول دون ذلك كالضباب، يتم مخالفة القواعد المتعلقة بالإشارات

¹حكم مشار إليه لدى: كتاب محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، 93.

²أحمد حسني، المرجع السابق، ص65.

³محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، صص 114 115.

الضوئية سواء بعدم إضاءتها أصلاً أو الإضاءة بطريقة غير كافية أو إضاءة إشارة تخالف القواعد المقررة، ولا بد من توافر العلاقة السببية بين المخالفة ووقوع التصادم من أجل الإقرار بمسؤولية السفينة عن التصادم.¹

وهناك بعض الأحكام القضائية في بعض الدول حيث يتم الإقرار بمسؤولية السفن بسبب مخالفة قواعد الأنوار، حيث قررت المحكمة التجارية في Anvers بتاريخ 1926/04/22 اعتبار السفينة الفاقدة للسيطرة على حركتها بسبب تعطل محركها ومن دون أن تقوم بإشعال الأضواء المقررة في تلك الحالة، وفي حالة أخرى قضت إحدى محاكم الاستئناف في الولايات المتحدة الأمريكية بمسؤولية زورق خفاق كان يسير ليلاً في أوهايو دون أن يقوم بحمل أنوار، وفي حكم قضائي آخر للمحكمة التجارية في Anvers بتاريخ 1933/05/15 بخطأ سفينة لأن أضواؤها التي تستخدمها في السير بقيت مضاءة على الرغم من أنها كانت رأسية، وفي حكم آخر في إنجلترا أقرت الهيئة القضائية الأعلى هناك بمسؤولية البحرية الإنجليزية عن تصادم جاء بين سفينة بضائع و غواصة نتج عنه غرق السفينة حيث تم اعتبار أن الأضواء التي استخدمتها الغواصة تشبه بشكل كبير الأضواء المستعملة لدى السفن الصغيرة إذ بهذا تعتقد السفن الأخرى أنها أمام سفينة صغيرة وليس غواصة.²

وبالنسبة للعلامات فهي عبارة عن أشكال توضع نهاراً حيث تهدف إلى توضيح وضع السفينة الحقيقي الذي يختلف عن وضعها الظاهر خاصة في حالة ما لم يكن لديها قدرة كبيرة على التحرك، فيجب على السفن الرأسية على المخطاف أن تحمل طيلة الوقت من شروق الشمس حتى غروبها كرة سوداء، وكأن ترفع السفينة التي يكون بها عطل كرات سوداء.³

ومن الحالات التي تلتزم فيها السفينة ما أتت به القاعدة 27 من القواعد المتعلقة بمنع التصادم أولاً حالة السفينة التي لا تكون تحت قيادة على السيطرة على نفسها أو تكون لديها سيطرة محدودة فتكون ملزمة بإظهار كرتين أو شكلين مماثلين في خط عمودي يكون بالإمكان رؤيتهما بوضوح، وفي الحالة الثانية تلتزم بإظهار ثلاثة أشكال، الذي في الأعلى والأسفل على شكل كرة والذي في الوسط على شكل معين ويكون الكل على خط عمودي.⁴

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 117.

² أحكام قضائية مشار إليها: بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص 74.

³ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 118.

⁴ بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص 75.

وكما هو الحال في القواعد المتعلقة بالإشارات الضوئية تعتبر السفينة مخطئة في حالة غياب العلامات والأشكال، خصوصا إذا تم اعتبار غيابها السبب الرئيسي للتصادم من خلال تسبب عدم وجود هذه العلامات في تضليل السفينة الصادمة.¹

رابعا: الإشارات الصوتية:

تطرقت القواعد الدولية لمنع التصادم من 32 إلى 36 إلى للإشارات الصوتية والضوئية، حيث القاعدة 32 تضمنت اصطلاح كل من كلمة "صفارة قصيرة" و "صفارة طويلة" بالإضافة إلى تعاريف كلمة "صفارة"، وتم تبيان المعدات الخاصة بالإشارات الصوتية المتمثلة في الصفارة والجرس والطبلة في القاعدة 33، أما القاعدة 34 قامت بتوضيح إشارات المناورة والتحذير عندما تكون السفن في مرأى بعضها وتقوم إحداها بالمناورة، وفي حالة تقارب السفن على مرأى من بعضها ولم تفهم إحداها تصرفات ونوايا السفينة الأخرى لأي سبب كان، وعندما تكون السفن في قناة ضيقة أو ممر ملاحي وتكون على مرأى من بعضها البعض، وكذا الإشارة الضوئية التي يجب أن تصدر من السفينة التي يتعذر عنها رؤية السفن الأخرى وذلك عند الاقتراب من منحني أو منطقة في قناة أو ممر ملاحي يتحقق فيه ذلك، وتناولت القاعدة 35 الإشارات الصوتية في مناطق الرؤية المحدودة، وبينت ما يجب أن يصدر عن السفينة الألية و عن السفينة التي ليست تحت السيطرة، وفي الأخير قامت القاعدة 36 بتبيان وسائل و إشارات جذب الانتباه في حالة إذا ما وجدت السفينة نفسها بحاجة لذلك.²

وتستخدم هذه الإشارات عن طريق إطلاق نغمات معينة لتوضيح حالة السفينة ما إذا كانت سائرة، متوقفة، محدودة القدرة على المناورة، تقوم بالصيد، تقوم بعملية قطر أو هي نفسها مقطورة، مقيدة بغطاسها، وتستعمل هذه الإشارات أثناء الرؤية المحدودة وكذا الرؤية الواضحة والحسنة، فمثلا إذا أرادت السفينة تغيير خط سيرها نحو اليسار تقوم بإطلاق نغمتين متمثلتين في صفرتين قصيرتين، وإذا أرادت تغيير خط سيرها نحو اليمين تقوم بإطلاق نغمة واحدة متمثلة في صفرة قصيرة، وتستخدم هذه الإشارات أيضا إذا ما أرادت إحدى السفن تخطي سفينة أخرى من جهة اليمين أو من جهة اليسار وذلك في قناة أو ممر ملاحي فتقوم بإطلاق إشارات معينة ومحددة من قبل قواعد التصادم.³

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 118.

² أحمد حسني، المرجع السابق، ص 66 67.

³ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 119 120.

الفرع الثاني: الأخطاء الناشئة عن إهمال المسؤولين عن السفينة

بعد أن تطرقنا في الفرع الأول إلى الأخطاء الناشئة عن عدم احترام قواعد تجنب التصادم وتفصلنا في هذه الجزئية، سنعالج الشطر الثاني من صور الخطأ والمتعلق بالأخطاء الناشئة عن إهمال المسؤولين عن السفينة، وباعتبار أن الخطأ لا يقتصر فقط على الأفعال الإيجابية، بل يشمل أيضا الامتناع عن اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الخطر، هنا تبرز الأخطاء الناشئة من عدم احتياط أو إهمال والناشئة من طرف الريان والطاقم والمجهر والمرشد.

أولا: أخطاء الريان وأفراد الطاقم

بحسب المادتان 580 من القانون البحري الجزائري أن ريان السفينة يتولى قيادة السفينة¹، وبحسب المادة 581 من نفس القانون أنه يفرض على ريان السفينة أن يبقى بداخلها طوال الرحلة وأن يتولى قيادة الرحلة البحرية².

ولا يسأل الريان إلا على خطئه الشخصي سواء كان عقديا أو تقصيريا، لأن العقد يربطه بالملك أو المجهر وكذا التزاماته التي تنشأ عن وكالته عن المجهر باعتبار أن النائب القانوني للمجهر هو الريان³.

ويعتبر الريان أيضا مسؤولا مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية قبل الغير بشرط إثبات وجود خطأ شخصي منه، كأن يرتكب الريان خطأ أو غشا ملاحيا أو استخدام ملاحا غير صالح للعمل مما قد يؤدي إلى وقوع التصادم، ولأن البحارة لا يعتبرون تابعين للريان بل يعتبرون تابعين للمجهر لا يسأل الريان عن أخطائهم إلا إذا كان خطأ البحار ناجما عن إهمال من الريان، ولا يسأل أيضا عن أعمال المسافرين إلا إذا وقع ما ارتكبه المسافرون بسبب تقصير منه، ويتعين على المضرور من خطأ الريان إثبات الدليل على الخطأ و الضرر الذي لحق به، وأن يثبت أيضا العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر، ويستطيع الريان بعد هذا نفي مسؤوليته وذلك عن طريق إثبات أن الحادث راجع لسبب أجنبي من فعل الغير، فعل المضرور بنفسه، قوة قاهرة⁴.

¹المادة 580 من القانون البحري الجزائري.

²المادة 581 من القانون البحري الجزائري.

³طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص234.

⁴محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص126.

ومن بين القضايا التي تخص الريان وأخطائه نذكر القضية التي حكمت فيها المحاكم البريطانية والمتمثلة في التصادم الذي وقع بين السفينة "Mitra Marigo" والسفينة "fritz thyssen" حيث تم الحكم بأن المتسبب في غرق السفينة هو تصرف الريان الخاطيء، وهناك قضية أخرى خاصة بتصادم السفينة "Vysotsk" حيث تم الذكر من طرف المحكمة بأنه قد ارتكاب عدة أخطاء بالمخالفة لقواعد وأصول الفن البحري السليم من طرف ريان السفينة، حيث تمثلت هذه الأخطاء في تغيير خط سير السفينة في وقت غير مناسب وبدرجة غير كافية مخالفا لقواعد منع التصادم.¹

ويقصد بالبحارة هم المسؤولون عن مساعدة الريان وضباط الملاحة في الاعمال البحرية فمنهم من يشتغل في إدارة آلات السفينة تحت إشراف المهندسين البحريين وهناك من يقوم بالمساعدة في غرفة القيادة وعلى السطح، ونجد أيضا فئة أخرى تقوم بالخدمة العامة من أجل الريان والطاقم الخدم والخبازين والطهارة، كما يمكن أيضا الإضافة للبحارة الذين يعملون على ظهر السفن التجارية الأطباء والمرضين.²

وبالنسبة لأفراد الطاقم فيعتبرون بمثابة تابعين للمجهز وفي نفس الوقت يعملون تحت أوامر الريان، بالتالي يسأل المجهز عن أي خطأ صادر من طرفهم.³

ومن أمثلة الأخطاء الصادرة عن الطاقم إهمال المراقبة الجيدة، التردد في اتخاذ القرار، الخطأ في القيام بالمناورات البحرية السليمة من أجل تفادي التصادم⁴، ومن الأمثلة الواقعية للأخطاء التي تصدر من طرف الطاقم نجد حادث السفينة Andulo والسفينة Statue of Liberty حيث يرجع السبب الرئيسي للتصادم عدم وجود مراقبة جيدة والفشل في إطلاق الصافرات المناسبة عند تغيير خط السير إلى اليمين من طرف طاقم السفينة الأخيرة، في حين تمثل خطأ السفينة الأولى في عدم قيام الضابط المناوب بأخذ اتجاهات بوصلية باستمرار وعدم المحافظة على خط السير، وحكم على السفينة الثانية أن تتحمل 70% من المسؤولية و السفينة الأولى تتحمل ما تبقى أي 30%، لكن أصبحت النسبة 85%، 15% بعد الاستئناف.⁵

¹ أحكام قضائية مشار إليها لدى محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص128.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص143.

³ أحمد حسني، المرجع السابق، ص68.

⁴ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص143.

⁵ حكم قضائي مشار إليه لدى: محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص144.

ثانياً: أخطاء المرشد

قد يكون الإهمال خارجاً عن خطأ الريان وأعضاء الطاقم بحيث يكون ملحقاً بالمرشد، وذلك خلال استعانة السفينة بخدمات الإرشاد، ولكن يجب على الريان ألا ينسى أنه المسؤول عن قيادة السفينة والمرشد هو بمثابة مجرد موجه ومساعد له.¹

وقد أقرت المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، والمادة الخامسة لقانون الحوادث البحرية في فرنسا، بأن مسؤولية السفينة المستعينة بخدمات المرشد تبقى في حالة التصادم بخطأ المرشد وذلك حتى في حالة ما إذا كان الإرشاد إجبارياً، وعلى الريان أن يعلم بأن المرشد ما هو إلا مكلف بمساعدته وتوجيه النصح وذلك من خلال خبرته ومعرفته الواسعة بصفته خبير بكفية الملاحة بأمان داخل وخارج الميناء، ولا يعفى الريان إطلاقاً من مسؤوليته في قيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد عند استخدام هذا الخبير.²

وقد قام المشرع المصري بإرجاع التصادم الخطأ إلى خطأ الريان فقط دون اعتبار له لو كان عن إهمال أو كان مخالفاً لقواعد منع التصادم، لكن معظم التشريعات على غرار اتفاقية بروكسل اعتبرت الخطأ تابعاً لخطأ السفينة هي بحد ذاتها حتى ولو كان ذلك بمعرفة الريان أو المالك أو المجهز أو الطاقم باعتبار أن السفينة وحدة معنوية واحدة.³

ثالثاً: أخطاء المجهز

نصت المادة 572 من القانون البحري الجزائري بأنه: "يعتبر مجهزاً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه إما بصفته مالكا لها وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة"⁴ بناء على هذا يعتبر مجهز السفينة كل من يقوم باستغلالها لحسابه، وقد يكون هذا المجهز إما المالك في هذا الموقف تتم تسميته بالمالك المجهز، وقد يكون شخصاً آخر استأجر السفينة من المالك بهذا يسمى في هذه الحالة بالمستأجر المجهز.⁵

¹حسان سعاد، المرجع السابق، ص100.

²محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص170.

³حسان سعاد، المرجع السابق، ص100.

⁴المادة 572 من القانون البحري الجزائري.

⁵بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص79.

ونصت المادة 574 من القانون البحري الجزائري بأنه: "ينبغي على المجهز أن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحددة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل وبصفة عامة بأن تكون صالحة للاستخدام المخصصة له".¹

بهذا تكون المادة قد بينت التزامات المجهز، وتعتبر مخالفة هذه الالتزامات سببا في وقوع التصادم، بحيث يكون المجهز مسؤولا أيضا عن تصادم بسبب الصيانة غير الكافية كالتصادم بسبب تعطل جهاز التحكم، ويكون مرتكبا لخطأ إذا كانت السفينة غير مزودة بالأنوار والعلامات، أو إذا كانت بطاقم غير كافي، ويكون أيضا مرتكبا لخطأ في كل مرة يسمح فيها لسفينة لا تكون صالحة للملاحة بالإبحار.²

ومن بين القضايا التي تم الفصل فيها نجد حكم مجلس اللوردات بإقرار المسؤولية على مالك السفينة The Norman، حيث جنحت على صخرة غير موجودة على الخريطة رغم وجود تحذير موجود على الخريطة يفيد باستخدام الخريطة بحرص لأن عملية المسح لم تتم بعد بشكل كامل.³

المطلب الثاني: التعويض عن التصادم البحري

بعد أن قمنا في المطلب الأول بالتطرق لصور الخطأ في التصادم البحري، سنعالج في هذا المطلب التعويض عن التصادم البحري، الذي يعد من المسائل الدقيقة في القانون البحري، وذلك بسبب غياب قواعد تحدد بشكل صريح كيفية تقدير الأضرار الناجمة عنه، بحيث لم تتضمن معاهدة التصادم لسنة 1952 أحكاما خاصة بتنظيم الاختصاص المدني في هذا المجال، كما لم تضع التشريعات البحرية قواعد تفصيلية يعتمد عليها في تحديد أسس التعويض وطريقة احتسابه. وأمام هذا الفراغ التشريعي، يصبح من الضروري الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني باعتبارها المرجع الأساسي لضبط أحكام المسؤولية والتعويض. غير أن هذه القواعد رغم أهميتها، لا يتم تطبيقها دائما بشكل مطلق، حيث اتجهت أغلب التشريعات إلى إقرار بعض الخصوصيات التي تميز المسؤولية في التصادم البحري، خاصة من حيث توزيع المسؤولية بين الأطراف وتحديد نطاق الأضرار القابلة للتعويض، ومن هنا تبرز أهمية دراسة هذه المسألة. فبهذا سندرس في الفرع الأول شروط الضرر الموجب للتعويض في التصادم البحري وإثباته، وفي الفرع الثاني تقدير التعويض.

¹المادة 574 من القانون البحري الجزائري.

²بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص 80.

³حكم قضائي مشار إليه لدى: محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 162.

الفرع الأول: شروط الضرر الموجب للتعويض في التصادم البحري وإثباته

لقيام الضرر الموجب للتعويض عن حادث التصادم البحري، يشترط توافر مجموعة من العناصر الأساسية من أجل أن يتم الاعتراف به، فلا يكفي مجرد وقوع التصادم للمطالبة بالتعويض. كما يقع عبئ إثبات هذا الضرر على عاتق من يدعيه.

أولاً: شروط الضرر الموجب للتعويض في التصادم البحري

من أجل أن يتم توفر الضرر يجب أن تلحق بالمضروب إخلالات أو تجاوزات تصيب مصلحته، أي أن يمس اعتداء صاحب السفينة الصادمة بحق صاحب السفينة المصدومة، كما يتعين أن يكون هذا الضرر قد وقع بالفعل أي أن يكون محققاً أو أن يكون من المؤكد وقوعه مستقبلاً، بمعنى آخر أن تكون السفينة المصدومة لحق بها بالفعل أضرار مادية وقد أدى ذلك لأن تتعطل أو أن يكون أمر هلاكها أو تعطلها قد بات محقق الوقوع، ويتعين أن يشمل التعويض في التصادم البحري الضرر الحالي وحتى المستقبلي، فمثال الضرر المستقبلي إصابة أحد أفراد الطاقم بعجز يعطله عن العمل ويؤثر على قدراته في العمل مستقبلاً.¹

وفي المادة 124 من القانون المدني الجزائري جاء في حالة المسؤولية التقصيرية في التصادم البحري، يكون التعويض عن الضرر المباشر فقط ولا يمكن الحكم بالتعويض إذا كان الفعل المنسوب للمدعى عليه ليس سبباً مباشراً لوقوع الضرر، وذلك حالة ارتكاب خطأ في الأضرار التي تترتب حالاً عن الخطأ المرتكب دون الأضرار غير المباشرة.²

ثانياً: إثبات الضرر الموجب للتعويض في التصادم البحري

باعتبار أن القاعدة العامة تقضي بأن عبئ إثبات الضرر على من يدعيه، فالمدعي في التصادم البحري هو الملمزم بإثبات ما يدعي به وبأن الضرر ناتج عن خطأ من المدعى عليه، ولأن الأمر متعلق بفعل ضار تترتب عنه آثار قانونية فله أن يستعمل كافة طرق الإثبات. كما يتم اعتبار إثبات الضرر أو نفيه من الأمور الواقعية التي يتم تقديرها من طرف محكمة الموضوع، كما أن المحكمة العليا لا تمارس الرقابة عليها، إلا أن

¹حسان سعاد، المرجع السابق، ص237.

²المادة 124 من الأمر 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل بالقانون رقم 10-05

المؤرخ في 20 يونيو 2005، الجريدة الرسمية العدد 44، بتاريخ 26 يونيو 2005.

تحديد الضرر وبيان موجباته وعناصره جميعها تخضع لرقابة المحكمة العليا باعتبارها من مسائل القانون التي يخضع فيها قاضي الموضوع للرقابة، ويقع على عاتق المدعي أيضا أن يثبت كذلك العلاقة السببية أي العلاقة المباشرة بين الضرر والخطأ فبذلك لا يكفي فقط أن يقوم المدعي بإثبات الضرر وخطأ المدعي عليه فقط بل يجب عليه أيضا أن يثبت العلاقة السببية بينهما من أجل استحقاق التعويض، ويستطيع الطرف الآخر أن ينفي العلاقة السببية عن طريق إثبات السبب الأجنبي. وفي حالة ما إذا أثبت المدعي كل ما تحدثنا عنه مسبقا يعين بعد ذلك القاضي طريقة للتعويض بحسب الظروف.¹

الفرع الثاني: تقدير التعويض

يعتبر تقدير التعويض في حوادث التصادم البحري خاضعا أساسا لقواعد التعويض في المسؤولية التقصيرية، والخطأ الذي يكون على مرتكب الخطأ تعويضه يكون شاملا للضرر المتوقع والضرر الغير متوقع، بشرط أن يكون الضرر مباشرا أي أن يكون نتيجة خطأ المسؤول، وباعتبار أن معاهدة التصادم لسنة 1910 شأنها شأن القانون البحري الجزائري وسائر التشريعات البحرية الأخرى، لذا هذا يؤدي بنا إلى للقواعد العامة الواردة في القانون المدني الجزائري والمتواجدة في المواد من 124 إلى 133، حيث تم النص في هذه المواد على العناصر التي يتعين على القاضي أخذها في الحسبان عند تقدير التعويض. ويكون التعويض الكامل هو الذي يشمل الضرر المباشر وما يفوت المضرور من ربح وكسب أو ما يلحقه من خسارة، لكن في هذه الحالة التعويض لا يكون عادلا، لذا في هذا الصدد أقر المشرع قاعدة هامة وهي قصر مسؤولية المدين العقدي في حالة الخطأ اليسير على تعويض الضرر الذي يمكن توقعه وقت التعاقد، أما فيما يخص المسؤولية التقصيرية والتي تقع فيها أغلب حالات التصادم فقاعدة عدالة التعويض تتمثل فيها بالاعتداد بعدم صيانة الخطأ الكبير لتحقيق التعويض وليس في المسؤولية عن الضرر المتوقع.²

ونجد قضية عرضت أمام القضاء الإنجليزي مرتبطة بالسفينة The Fritz Thyssen حيث قامت هذه السفينة بالاصطدام بخطأ منها بسفينة أخرى تدعى Mitra Marigo حيث أصيبت هذه السفينة بأضرار أدت إلى تسرب المياه بداخلها وقامت برفض المساعدة من السفينة الصادمة ومن سفينة إنقاذ أخرى حيث واصلت رحلتها لمدينة روتردام ولكنها غيرت وجهتها لميناء آخر نظرا لكمية المياه التي تسربت لداخلها وانتهى بها الأمر بسحبها من المرساة للرصيف وغرقت بعد ذلك، فأقام ملاك السفينة الغارقة الدعوى على السفينة الصادمة للمطالبة بالتعويض

¹حسان سعاد، المرجع السابق، ص239.

²سوداني لينة، نوار ي الضاوية، المرجع السابق، ص57.

عن الأضرار جراء غرق سفينتهم فقامت محكمة الاستئناف البريطانية بالحكم بعدم مسؤولية السفينة الصادمة، وذلك لأن سبب الغرق كان رفض مساعدة سفينة الإنقاذ ولم يكن بنتيجة مباشرة عن التصادم الواقع.¹

وفي سياق آخر نجد في حالة فقد سفينة بسبب خطأ السفينة المخطئة وحدها فملاك السفينة لهم الحق في Restitution In Tegrum وذلك يعني أنهم سيكونون في موقف كما لو أن الخسارة لم تحصل لهم وذلك بعد حصولهم على مبلغ من المال، فالتعويض على السفينة الجديدة يكون بثمن شرائها، أما السفينة المستعملة فينقص ثمنها تبعاً لاستعمالها، وفي حالة استحالة معرفة ثمن السفينة الغارقة ذهب القضاء الإنجليزي أن معيار التعويض يحدد بقيمتها كمشروع تجاري بالنسبة لملاكها، وذهب نفس القضاء بأنه عندما تلحق بسفينة مستأجرة إثر تصادم خسارة كلية فإن تقدير التعويض يتمثل في قيمتها وقت التصادم مع إضافة مبلغ الأجرة أو الأرباح.²

ويشمل التعويض أيضاً الكسب الفائت الذي بحد ذاته يشمل عنصرين لذا من الواجب أن نراعي عدم احتساب الضرر مرتين لأن العنصرين التي سنتطرق لهما من الممكن أن يجتمعا سوياً، وأول عنصر للكسب الفائت هو تعطل السفينة ويطلق على تعويضه تعويض البطالة ويعتبر هذا التعويض مقابلاً للمكاسب التي بإمكان المجهز تحقيقها في حالة عدم تعطل سفينته، والعنصر الثاني للكسب الفائت هو فقد أجرة النقل إذا كان السبب الرئيسي لقطع رحلة السفينة هو التصادم الواقع لها، مما يؤدي إلى فسخ عقد النقل ويترتب عن ذلك رد أجرة النقل، وبذلك إثر هذه الأضرار المجهز يكون مستحقاً للتعويض، ويقوم القاضي بتقدير التعويض بنفسه، ويكون هذا التعويض شاملاً لما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب.³

¹المرجع نفسه، ص58.

²سوداني لينة، نواري الضاوية، المرجع السابق، ص59.

³المرجع نفسه، ص60.

خلاصة الفصل الثاني:

ومن خلال المبحث الأول تبين لنا أن للتصادم البحري مجموعة من الأنواع تميزه ولكل نوع مسؤولية خاصة، حيث يتبين لنا النوع الأول وهو التصادم القهري الذي يعتبر تصادماً خارجاً عن الإرادة البشرية، ففي هذا النوع من التصادم المسؤولية تقع على صاحب الضرر أي الطرف المضرور، وتطرقنا ثانياً للتصادم مجهول السبب وهو التصادم الذي يتعذر على ذوي الشأن معرفة سبب حدوثه، يخضع هذا النوع من التصادم لنفس أحكام التصادم القهري أي المسؤولية تقع على الطرف المضرور وهو من يتحمل الخسائر، وتحدثنا ثالثاً عن التصادم بسبب خطأ فردي لأحدى السفن وهو التصادم الذي تتسبب فيه سفينة واحدة فقط دون الأخرى، والمسؤولية في هذه الحالة تقوم على صاحب الخطأ، وتطرقنا رابعاً للتصادم بسبب خطأ مشترك بين السفن وهو التصادم الذي تتسبب فيه كلتا السفينتين، والمسؤولية في هذه الحالة تكون حسب جسامه الخطأ وفي حال تعذر تقدير نسبة الخطأ تكون المسؤولية مناصفة. ومن خلال المبحث الثاني والذي تطرقنا فيه لصور الخطأ في التصادم البحري والتعويض عن الأضرار تبين لنا، حيث في مطلبه الأول عالجتنا صور الخطأ في التصادم البحري وهذا الخطأ يمكن أولاً أن يكون ناشئاً عن عدم احترام قواعد تجنب التصادم وهي المتمثلة أصلاً في الطريق الواجب إتباعه والسرعة الآمنة والأنوار والأشكال وأخيراً في الإشارات الضوئية والصوتية، وثانياً من الممكن أن يكون هذا الخطأ ناشئاً عن إهمال المسؤولين عن السفينة والمتمثل في أخطاء المرشد وأخطاء المجهز، وفي المطلب الثاني تطرقنا للتعويض عن التصادم البحري و قمنا من خلاله بالتفصل من خلاله في شروط الضرر الموجب للتعويض في التصادم البحري وإثباته وثانياً لتقدير التعويض.

الخاتمة:

تعد الملاحة البحرية الشريان النابض للتجارة العالمية، إلا أن هذا النشاط الحيوي لا يخلو من مخاطر جسيمة، يأتي على رأسها التصادم البحري.

يعتبر التصادم البحري من أهم الحوادث البحرية التي نظمها القانون البحري بالنظر إلى خطورته وما يترتب عنه من أضرار مادية وبشرية قد تمس السفن والأشخاص والبضائع، لذلك أولى المشرع الجزائري عناية خاصة لأحكامه القانونية من خلال تحديد شروط قيامه وأنواعه وآثار المسؤولية المترتبة عنه، إضافة إلى تنظيم أحكام التعويض عن الأضرار الناتجة عنه. ومن خلال هذه الدراسة تبين أن التصادم البحري لا يقوم إلا بتوفر مجموعة من الشروط الأساسية، وفي مقدمتها وقوع التصادم بين منشأتين بحريتين، سواء تعلق الأمر بسفینتين أو بسفينة ومنشأة بحرية أخرى، مع ضرورة تحقق الفعل المادي الذي يؤدي إلى وقوع الضرر، إذ لا يكفي مجرد التأثير بحركة المياه أو الأمواج لقيام التصادم البحري بالمفهوم القانوني.

كما توصلت الدراسة إلى أن التصادم البحري لا يأخذ صورة واحدة، بل تتعدد أنواعه تبعاً للأسباب والظروف التي تؤدي إلى وقوعه. فقد يكون التصادم قهرياً يقع نتيجة أسباب خارجة عن الإرادة البشرية ولا يمكن دفعها أو توقعها، وفي هذه الحالة يتحمل كل طرف الضرر الذي أصابه دون قيام مسؤولية على الطرف الآخر. وقد يكون التصادم مشكوك السبب عندما يتعذر تحديد المسؤول عن وقوع الحادث أو معرفة السبب الحقيقي للتصادم، فتكون المسؤولية متساوية بين الأطراف. أما إذا ثبت أن التصادم ناتج عن خطأ إحدى السفن، فإن المسؤولية تقع على السفينة المتسببة في الحادث وتلتزم بتعويض الأضرار الناتجة عنه. كذلك قد يكون التصادم نتيجة خطأ مشترك بين السفينتين، وفي هذه الحالة تتوزع المسؤولية بحسب جسامة الخطأ المرتكب من كل طرف، وإذا تعذر تحديد نسبة الخطأ فإن المسؤولية تكون مناصفة بينهما.

ومن خلال دراسة صور الخطأ في التصادم البحري، تبين أن الخطأ يعد الأساس الرئيسي لقيام المسؤولية البحرية، حيث قد يتمثل في مخالفة قواعد الملاحة البحرية وعدم احترام قواعد تجنب التصادم، أو عدم الالتزام بالإشارات الضوئية والصوتية، أو مخالفة قواعد السرعة والمناورة البحرية، كما قد ينتج عن إهمال المسؤولين عن السفينة أو أخطاء المرشد أو المجهز، وهي كلها عوامل من شأنها التسبب في وقوع التصادم وإحداث أضرار جسيمة. وقد أبرزت الدراسة كذلك أن إثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما يعد أمراً ضرورياً لقيام المسؤولية واستحقاق التعويض.

كما تطرقت الدراسة إلى أحكام التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري، حيث تبيّن أن التعويض يهدف إلى جبر الضرر الذي لحق بالمضرور وإعادة التوازن بين الأطراف، وذلك وفقاً لشروط معينة تتعلق بثبوت الضرر وإثباته وتقدير قيمته تبعاً لجسامة الأضرار الناتجة عن التصادم. ويشمل التعويض مختلف الأضرار التي قد تصيب السفينة أو البضائع أو الأشخاص، مع مراعاة نسبة الخطأ المرتكب من كل طرف في حالة الخطأ المشترك.

كما سنحاول إدراج مجموعة من التوصيات من بينها:

العمل على تأسيس محاكم تختص حصرياً بالنظر في النزاعات والقضايا الناشئة عن حوادث التصادم البحري، مما يضمن دقة الأحكام وسرعة الفصل فيها من قبل القضاة.

السعي نحو إيجاد حلول موحدة للمسائل التي لا تزال محل خلاف أو التي لم يتم التطرق إليها مسبقاً.

حث الدول التي لم تنضم بعد إلى معاهدة بروكسل على ضرورة التوقيع عليها، وقيام هذه الدول بتعديل قوانينها الوطنية لتتوافق مع بنود الاتفاقية، وذلك يؤدي بشكل مباشر إلى حل إشكالية "تنازع القوانين".

العمل على تطوير الكفاءة التشغيلية والوقائية، وذلك عن طريق الالتزام الصارم ببرامج الصيانة الدورية للسفن من أجل ضمان سلامتها الفنية وقدرتها على الإبحار، والحرص على الاستثمار في تدريب البحارة على مهارات القيادة المتقدمة، والتركيز بشكل خاص على استراتيجيات المناورة والبروتوكولات الوقائية من أجل تجنب حوادث التصادم البحري.

قائمة المراجع والمصادر

قائمة المراجع

أولاً: الكتب:

كتب عامة:

- أحمد حسني، الحوادث البحرية "التصادم والإنقاذ"، د ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1977.
- العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، د ط، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.
- إيمان الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، د ط، الإسكندرية، 2013.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، د ط، عمان، الأردن، 2007.
- عبد الحميد لمين، مقتطفات في شرح القانون البحري الجزائري، د ط، بيت الأفكار، الجزائر، 2022.
- علي يوسف شكري، مبادئ القانون البحري الليبي دراسة مقارنة، الطبعة 1، جامعة الكوفة، العراق، 2003.
- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، د ط، دار العلوم، الجزائر، 2010.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، د ط، الإسكندرية، 2007.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.

كتب خاصة:

- محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، د ط، الإسكندرية، 2003.

ثانياً: الرسائل والأطروحات الجامعية:

- أخياط محمد، التصادم البحري، دراسة مقارنة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، مكتبة معهد العلوم للخدمات التعليمية، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس القاهرة، مصر، 1987.

قائمة المراجع والمصادر

- بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2009.
- سوداني لينه، نواري الضاوية، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، مذكرة ماستر، تخصص علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2018/2017.
- حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2019/2018.

ثالثا: المقالات العلمية:

- بن عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر، العدد الثاني، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، 2014.
- بن ددوش سيد أحمد، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و1952، المجلد 8، العدد 1، مجلة الدراسات القانونية، تلمسان، 2021.
- حسن حرب اللصاصنة، المسؤولية عن التصادم البحري في التشريعين الأردني والسعودي، دراسة قانونية فقهية، المجلد 4، العدد 1، مجلة العلوم القانونية والسياسية، الأردن، 2015.
- فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، العدد الثاني عشر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة.
- مناصف أمين، لكحل مخلوف، شروط تطبيق أحكام التصادم البحري والاستثناءات الواردة عليها في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد الثامن، العدد الثاني، الجزائر، 2024.
- مخاشف مصطفى، تنازع القوانين بشأن التصادم البحري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، الجزائر.

رابعا: الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:

- معاهدة بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بالتصادمات البحرية، والمعروفة رسميا باسم اتفاقية توحيد قواعد معينة في موضوع المساعدة والإنقاذ البحريين، تم توقيعها في 23 سبتمبر 1910.

- اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972، والمعروفة اختصاراً باسم COLREGS، تم توقيعها بتاريخ 20 أكتوبر 1972 في لندن، ودخلت حيز التنفيذ في يوليو 1977.

قائمة المصادر:

أولاً: التشريعات:

- الأمر 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل بالقانون رقم 10-05 المؤرخ في 20 يونيو 2005، الجريدة الرسمية العدد 44، بتاريخ 26 يونيو 2005.
- الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية العدد 29 الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1988، الجريدة الرسمية العدد 47 لسنة 1998، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية العدد 46، الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.
- القانون رقم 08 لسنة 1990، بشأن إصدار قانون التجارة البحرية المصرية، الجريدة الرسمية، العدد 18 مكرر، الصادر بتاريخ 03 ماي 1990.

الفهرس

1	..... مقدمة
4	..... الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للتصادم البحري
6	..... المبحث الأول: مفهوم التصادم البحري وشروطه
6	..... المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري
6	..... الفرع الأول: التعريف اللغوي والفقهي للتصادم البحري
8	..... الفرع الثاني: التعريف القانوني للتصادم البحري
10	..... المطلب الثاني: شروط التصادم البحري
10	..... الفرع الأول: حصول الارتطام بين منشأتين بحريتين
11	..... الفرع الثاني: صفة المنشأتين
13	..... الفرع الثالث: الشروط المتعلقة بالفعل المادي
19	..... المبحث الثاني: أنواع التصادم البحري
19	..... المطلب الأول: التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه
19	..... الفرع الأول: تصادم القهري أو عرضي
22	..... الفرع الثاني: التصادم المشكوك في سببه
24	..... المطلب الثاني: التصادم الناشئ عن الخطأ الفردي لأحدى السفن والتصادم بخطأ مشترك
25	..... الفرع الأول: التصادم الناشئ عن الخطأ الفردي لإحدى السفن
27	..... الفرع الثاني: التصادم الناشئ عن خطأ مشترك
30	..... خلاصة الفصل الأول
31	..... الفصل الثاني: المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري
33	..... المبحث الأول: المسؤولية الناشئة عن أنواع التصادم البحري
33	..... المطلب الأول: المسؤولية الناشئة عن التصادم القهري والمشكوك في سببه
34	..... الفرع الأول: المسؤولية الناشئة عن التصادم القهري

37	الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن التصادم المشكوك في سببه.....
39	المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن الخطأ.....
40	الفرع الأول: المسؤولية المترتبة عن التصادم بسبب الخطأ الفردي.....
43	الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن التصادم بسبب الخطأ المشترك.....
48	المبحث الثاني: صور الخطأ في التصادم البحري والتعويض عن الأضرار.....
48	المطلب الأول: صور الخطأ في التصادم البحري.....
48	الفرع الأول: الأخطاء الناشئة عن عدم احترام قواعد تجنب التصادم.....
54	الفرع الثاني: الأخطاء الناشئة عن إهمال المسؤولين عن السفينة.....
57	المطلب الثاني: التعويض عن التصادم البحري.....
58	الفرع الأول: شروط الضرر الموجب للتعويض في التصادم البحري وإثباته.....
59	الفرع الثاني: تقدير التعويض.....
60	خلاصة الفصل الثاني:.....
62	خاتمة:.....
64	قائمة المراجع والمصادر.....

الملخص:

تناولنا من خلال هذه الدراسة التصادم البحري ومسؤوليته في إطار القانون الجزائري باعتباره من أهم مصادر المسؤولية في القانون البحري، بحيث يترتب عليه التزام قانوني بتعويض الأضرار الناتجة عن اصطدام السفن بينها وبينها وبين الأجسام الأخرى، وتعالج هذه الدراسة الأساس القانوني لهذه المسؤولية، وذلك من خلال تحديد شروط قيامها وتحديد صور الخطأ في التصادم البحري. وأخيرا يتبين لنا بأن المعاهدات والنصوص التشريعية التي ذكرناها في دراستنا تهدف أساسا إلى حماية الملاحة البحرية وضمان حقوق المتضررين.

الكلمات المفتاحية:

التصادم البحري، السفن البحرية، المسؤولية البحرية، حوادث الملاحة البحرية.

Abstract:

Through this study, we examined maritime collision and its liability within the framework of Algerian law, considering it one of the most important sources of liability in maritime law. Such collisions give rise to a legal obligation to compensate for damages resulting from collisions between ships or between ships and other objects. This study addresses the legal basis of such liability by identifying the conditions for its establishment and determining the various forms of fault in maritime collisions. Finally, it becomes clear that the conventions and legislative texts mentioned in our study primarily aim to protect maritime navigation and guarantee the rights of injured parties.

Keywords:

Maritime Collision, Maritime Vessels, Maritime Liability, Maritime Navigation Accidents