الجمهورية العربية السورية
جامعة دمشق
كلية الحقوق
قسم القانون التجاري

التصادم البحري وآثاره القانونية

«دراسة مقارنة»

بحث علمي قانوني أعد لنيل درجة الماجستير في القانون التجاري

إعداد الطالب

محمد توفيق محمد

إشراف الدكتور

هيثم الطاس

١٤٣٨هـ/٢٠١٧م

السادة أعضاء لجنة الحكم على الرسالة

الدكتور هيثم الطاس .....عضواً مشرفاً

الأستاذ المساعد في قسم القانون التجاري بكلية الحقوق / جامعة دمشق

الدكتورة سهير الجندي.....عضواً

المدرس في قســم القانون التجاري بكليــة الحقــوق / جامعة دمشق

الدكتور محمد قرباش .....عضواً

المدرس في قســم القانون التجاري بكليــة الحقــوق / جامعة دمشق



﴿ قَالُوا سُبْحَانَكَ لَا عِلْمَ لَنَا إِلَّا مَا عَلَّمْتَنَا إِنَّكَ أَنْتَ الْعَلِيمُ الْحَكِيمُ ﴾ سورة البقرة الآية (٣٢)

﴿ اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلْكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴾ سورة الجاثية الآية (١٢)

صدق الله العظيم

الإهـــــــــداء

إلى مـــن يُقـــدّس العلـــم ومهّـــد لي دروبـــه حتـــى غـــدوت علـــى مـــا أنـــا عليـــه اليـــوم

إلى مـــن ربّـــاني صـــغيراً، ورعـــاني كبـــيراً، وعشـــت في ظلّـــه عزيـــزاً

إلـــى مـــن كللـــه الله بالهيبـــة والوقـــار، وأحمـــل اسمـــه تاجـــاً فـــوق رأســـي بكـــل افتخـــار

أبـــي العزيـــز

إلى سَـــكينة قلـــبي، وهـــدوء روحـــي، وبلســـم جراحـــي، وملاكـــي الحـــارس

إلـــى القلـــب الـــذي يعـــزف أرق الألحـــان وأعـــذب الانغـــام

أمـــي الحبيبـــة

إلـــى نصـــفي الثـــاني الـــذي أشـــدد بـــه أزري، ويهبنـــي وجـــوده القـــوّة والأمـــان

أخـــي النقيـــب تمـــام

إلـــى مـــن غمرنـــي دفء حضـــنها أُمّـــاً ثانيـــة، ورافقتنـــي الـــدروب صـــديقةً غاليـــة

أختـــي إنعـــام

إلـــى مـــن لـــو عرفتـــه يومـــاً مـــا، لـــوددت أنـــه أخـــاً لـــي. فلـــم أُحـــرم، وبـــات مـــن عائلتـــي

أخـــاً لي لم تلـــده أمـــي، ســـنداً، داعمـــاً، ناصحـــاً **صهـــري المحـــامي شـــادي عـــم علـــي**

إلى مـــن أتمنـــى لهـــا كـــل الســـعادة والتوفيـــق والنجـــاح

أختـــي ريـــم

إلى أصـــدقائي وأقربـــائي في قـــريتي الجميلـــة فـــارش كعبيـــة

إلى أصـــدقاء الطفولـــة وزمـــلاء مقاعـــد الدراســـة

إلى أصـــدقائي زمـــلاء الدراســـة الجامعيـــة في كليـــة الحقـــوق

إلى أصـــدقائي زمـــلاء العمـــل لـــدى مصـــرف ســـورية المركـــزي

شـــــكر وتقـــــدير

بعد رحلة بحث وجهد واجتهاد تكللت بإنجاز هذا البحث لا يسعني إلا أن أبدأ بشكر الله جل جلاله بما قاله في كتابه العزيز ﴿ الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي هَدَانَا لِهَذَا وَمَا كُنَّا لِنَهْتَدِيَ لَوْلَا أَنْ هَدَانَا اللَّهُ ﴾ سورة الأعراف الآية (٤٣)

ويُسعدني أن أتقدَّم بأسمى معاني الشُّكر والاحترام إلى السادة أعضاء الهيئة التدريسية لدى كلية الحقوق في جامعة دمشق الذين أعطوني من علمهم خلال سنوات الدراسة الجامعية، لا سيما أساتذتي الكرام في قسم القانون التجاري الذين أناروا لي الدرب في مرحلة الدراسات العليا، وأخص منهم بالشكر، أستاذي الدكتور **هيثم الطاس** لتفضله بالموافقة على الإشراف على هذا البحث، فكان أخاً صديقاً ناصحاً قبل أن يكون أستاذاً مشرفاً، وأسأل الله أن يجزيه عني خير الجزاء ويمده بالصحة والعافية.

كما أتوجه بفائق التقدير والامتنان للدكتورة **سهير الجندي** والدكتور **محمد قرباش** على تشريفهم لي بقبول تحكيم هذا البحث، وعلى ما سيبدونه من ملاحظات ونصائح وتوجيهات ستضيف إلى البحث وتغنيه، فآمل من الله أن ينفعني بعلمهم ويجزيهم عني خير الجزاء.

وكل الشكر والامتنان لعائلتي وأصدقائي وزملائي وكل من خصّني بدعاء صادق أو شجعني وساندني وساهم بإنجاز هذا البحث، وأخص بالذكر المربي الفاضل الأستاذ **تاج الدين عم علي** لتكرّمه بإجراء التدقيق اللغوي للبحث.

أما الشكر الأكبر فهو لديارنا الغالي وحُماته.. لأمنا الحبيبة سورية، التي ولدنا فوق ترابها، وأكلنا من خيراتها، وتربينا في مدنها وقراها وحارتها، وتتلمذنا في مدارسها، ونهلنا العلم من جامعاتها.. والتحية لِحُماتها المرابطين على ثغورها أبطال الجيش العربي السوري الذين ندين لتضحياتهم في بقائنا واستمرارنا.

بِسم الله الرَّحمن الرَّحيم

المقدمة

أصبحت التجارة البحرية في الوقت الحاضر ضرورة من مستلزمات حياة الدول، ويُعَدُّ النقل البحري عاملاً هاماً من العوامل التي ترتكز عليها التجارة الخارجية، فهو الوسيلة لربط البلاد بعضها ببعض ونقل الحاصلات والخامات من الجهة التي تكثر فيها إلى حيث توجد الحاجة إليها، وهو يخدم أغراض السياحة والثقافة وغيرها من النشاطات التي تتطلب نقل المسافرين والبضائع، والنقل البحري عموماً ذو طبيعة خاصة، نظراً لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلات البحرية، سواء أكانت هذه المخاطر من تأثير الطقس أم طبيعة الممرات المائية أم حتى من الأخطاء البشرية التي غالباً ما تتسبب بحوادث التصادم البحري. هذه الحوادث التي لم تكن تشكل حادثاً هاماً في القديم، حيث كانت السفن في بدايتها صغيرة الحجم، بسيطة الصنع، بطيئة في حركتها ومناورتها، إذ كانت تعتمد على الشراع في إبحارها، فكانت حوادث التصادم قليلة الوقوع، وإن وقعت فسيكون ذلك عند الدخول والخروج من الموانئ، حيث قيل[١] بهذا الصدد "التصادمات في الطريق نادرة، وأقل في المرسى، وكثيرة في الميناء بين السفن الخارجة والداخلة"، فكان أهم ما تتعرض له هذه السفن البدائية هو حادث الغرق الطبيعي عند هياج البحر، وحينئذٍ لا تثور إلا مسؤولية الربان عن هذا الغرق إذا كان من الممكن له أن يقاومه أو يتجنبه فلم يفعل، ولعل هذا السبب في أن

---

[١] انظر، د. أحمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص٩

التقنين البحري المصري الملغى لعام ١٨٨٣ لم يتعرض لتنظـــيم التصـــادم البحري إلا في مادة واحدة[١].

لكن طرأ تطور كبير في بناء السفن خلال القرن العشرين، فأصـــبحت منشآت ضخمة لديها القدرة على حمل أوزان هائلة والإبحار بها، حيث حـــل الصلب والحديد محل الخشب في صناعتها، واستُخدم البخار بدلاً من الشراع في تسييرها، ثم تطورت محركاتها الميكانيكية لدرجة إقحام علم الـــذرة فـــي تشغيلها بالطاقة النووية، فازدادت سرعتها، وتوسع استخدامها في أغـــراض شتى، وتضاعفت أعدادها بشكل كبير، حيث يوجد حالياً أكثر من /١٤٢/ ألف سفينة تجوب البحار حول العالم[٢]، منها بحسب غرفة الملاحة الدولية أكثر من خمسين ألف سفينة تجارية، حاملةً على متنها أكثر من مليون بحار، وتنقـــل أنواع البضائع كافة، لدرجة أن ٩٠% من التجارة الدولية تتم من خلال النقل البحري الدولي، الذي لا يمكن من دونه تغطية متطلبات اســـتيراد وتصـــدير البضائع في العالم الحديث[٣]، وأصبحت هذه السفن تسلك مســـارات بحريـــة واحدة بعد توحيد خطوط الملاحة التي يراعى فيها قصر المسافة، فيُعَدُّ البحر الأبيض المتوسط الذي تطل عليه بلادنا مثلاً، أحد أكثر الأمـــاكن ازدحامـــاً بحركة مرور السفن في خطوطه الملاحية نتيجة موقعه الاستراتيجي الرابط بين القارات، ويبلغ عدد موانئ حوض البحـــر الأبـــيض المتوســـط /٣٠٥/

---

[١] انظر، د. علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، عام ١٩٨٨، ص٣٤٢

[٢] انظر، الموقع الإلكتروني لحركة المرور البحري، الذي يقدم قاعدة بيانات بحرية وخدمات تتبع السفن المبحرة على الخريطة المباشرة، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/٥/٨ على الرابط التالي:
https://www.marinetraffic.com

[٣] انظر، الموقع الإلكتروني لغرفة الملاحة الدولية، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠٠٧/٥/٣ على الرابط التالي:
http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade

موانئ، ويبلغ عدد السفن الموجودة داخل حوضه في وقت واحد حوالي /١٣/ ألف سفينة، منها /٤/ آلاف سفينة تستخدمه في حركة المرور الدولي، حيث تعبره يومياً حوالي /٦٠٠/ سفينة حمولة الواحدة منها أكثر من ألف طن[١].

فكانت النتيجة المنطقية أمام هذا التطور الكبير في الملاحة البحرية وفي صناعة السفن وحجمها وسرعتها وعددها أن تتزايد احتمالات التصادم البحري، لا سيما أن السفن أصبحت تسلك مسارات بحرية واحدة بعد توحيد خطوط الملاحة، وإن الربابنة أصبحوا يعتمدون على الآلات الحديثة في الرؤية كالرادار مثلاً، وكثيراً ما تخطئ هذه الآلات مما يؤدي إلى وقوع التصادم، وأصبح التصادم أهم خطر يواجه السفن، ويكفي لإدراك هذه الحقيقة أن نعلم أن حوادث التصادم تقع بحسب إحصائيات ستينيات القرن الماضي بمعدل /١٥٠٠/ حادث سنوياً في بحار العالم كافة، وهو رقم مرتفع جداً إذا ما قيس بحوادث التصادم في القرن التاسع عشر أو ما قبله[٢]، وبحسب الإحصائيات الحديثة لوكالة السلامة البحرية الأوروبية European Maritime Safety Agency (EMSA) والتي تشمل فقط الحوادث التي اشتركت فيها سفن ترفع علم إحدى دول الاتحاد الأوروبي أو التي تشكل أهمية بالنسبة للاتحاد، فقد بلغ عدد الحوادث والكوارث البحرية ما مقداره

---

[١] انظر، محمد أحمد النطاح، السفينة والحوادث البحرية، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، عام ٢٠٠٣، ص٢١٦

[٢] انظر، د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٦٢، ص٣٨٨

/١٢٩٥١/ حادثاً خلال الفترة الممتدة من بداية عام ٢٠١١ ولغاية نهاية عام ٢٠١٥ نصفها حوادث ملاحية[١].

وقد التفت المجتمع الدولي إلى أهمية العمل على إيجاد قواعد لمنع التصادم يتم إعمالها على المستوى الدولي، وتلتزم بها السفن المبحرة كافة حول العالم، وأفضت الجهود الدولية في هذا المجال إلى وضع قواعد لمنع التصادم تطورت تباعاً حتى عام ١٩٧٢ حيث تم إبرام معاهدة في لندن تم بموجبها تقنين القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار[٢]، ويجري تعديلها باستمرار بما يواكب تطورات السفن والملاحة البحرية، ولعل النتائج الكارثية التي أصبحت تؤدي إليها حوادث التصادم تبين أهمية العمل على تفادي حدوثها وبذل الجهود في سبيل تقليصها، حيث إنه في ظل هذا التطور في صناعة السفن والملاحة البحرية، أصبحت حوادث التصادم البحري تسبب خسائر كبيرة في الأرواح والأموال، سواء أبالنظر للقيمة الباهظة لهذه السفن المتطورة، أم كميات البضائع التي تحملها، ناهيك عن التلوث الذي تسببه هذه الحوادث للبيئة البحرية نتيجة تسرب المواد النفطية والزيوت، لا سيما حوادث تصادم ناقلات النفط، وهذه الخسائر والأضرار الكبيرة تستوجب التعويض عنها من قبل الطرف الذي تسبب في حصولها، وبالرغم من كون المسؤولية المترتبة عن هذه الأضرار تتسم بالطابع التقصيري، الذي ينحدر

---

[١] فكانت هذه الحوادث الملاحية ما مقداره /١٥٩٠/ حادث ارتطام بأجسام مختلفة، و/١٤٢٦/ حادث جنوح، و/١٣٥٢/ حادث تصادم بحري.

See, Annual overview of marine casualties and incidents 2016 Published by European Maritime Safety Agency (EMSA), p19

[٢] سيتم الإشارة إليها لاحقاً باسم القواعد الدولية لمنع التصادم

من المبدأ العام الوارد في القانون المدني المتمثل في أن كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض[١]، وعلى الأخص تلك المسؤولية المترتبة عن حراسة الأشياء غير الحية[٢]. إلا أن المشرع أفرد للمسؤولية المترتبة عن التصادم البحري أحكاماً خاصة تختلف عن القواعد العامة للمسؤولية المدنية المبينة في القانون المدني، وقد كانت حوادث التصادم البحري تخضع في سورية للأحكام الواردة في قانون التجارية البحرية السوري السابق الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /٨٦/ لعام ١٩٥٠[٣]، إلا أن هذا القانون لم يعد يتناسب مع التطور الذي طرأ على التجارة الدولية بشكل عام وعلى التجارة البحرية بشكل خاص، حيث أصبح عاجزاً عن تلبية حاجات العصر في هذين المجالين[٤]، مما استوجب إنهاء العمل به وإصدار قانون التجارية البحرية الجديد رقم /٤٦/ تاريخ ٢٠٠٦/١١/٢٨[٥] الذي نظّم التصادم البحري بأحكام خاصة في الفصل الأول من الباب السابع منه، ويعطي هذا التنظيم القانوني الخاص مفهوماً قانونياً للتصادم البحري يختلف عن مفهومه اللغوي أو المادي، حيث رسم المشرع إطاراً قانونياً للتصادم البحري من خلال تحديد شروط يجب توافرها في الحادث حتى يُعَدُّ تصادماً بحرياً من وجهة نظر القانون، بحيث تُطبق أحكام التصادم الخاصة فقط على

---

[١] المادة /١٦٤/ من القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /٨٤/ تاريخ ١٩٤٩/٥/١٨، سيشار إليه لاحقاً بالقانون المدني السوري

[٢] المادة /١٧٩/ من القانون المدني السوري

[٣] سيشار إليه لاحقاً بقانون التجارة البحرية السوري السابق

[٤] انظر، الأسباب الموجبة لصدور قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ لعام ٢٠٠٦

[٥] سيشار إليه لاحقاً بقانون التجارة البحرية السوري

الحوادث التي تُعَدُّ داخل الاطار القانوني للتصادم البحري، فليس كل ارتطام بين المنشآت البحرية أو بينها وبين المنشآت الثابتة أو العائمة يعد تصادماً بحرياً وفقاً لمعناه المقصود في اصطلاح فقه القانون التجاري البحري.

من جهة أخرى فإن التشريع السوري ليس التشريع الوحيد الذي أفرد للتصادم البحري أحكاماً خاصة ومتميزة عن الأحكام المقررة في القواعد العامة للمسؤولية، إنما نجد هذا التنظيم الخاص في أغلب التشريعات الأخرى، لكنه ليس بالضرورة أن يكون تنظيماً موحداً فيما بينها، حيث أن كل دولة تؤسس تشريعاتها بما يتناسب مع ظروفها ومصالحها، ووفقاً للأفكار القانونية والسياسية والاقتصادية والجغرافية السائدة في إقليمها، فالقوانين تختلف اختلافاً بيّناً في سائر الدول، وقد تعتنق تشريعات كل دولة تصوراً مختلفاً للتصادم البحري وأحكامه.

وحيث أن الملاحة البحرية بطبيعتها ملاحة دولية، والتصادم البحري غالباً ما يحصل بين سفن تنتمي إلى دول متنوعة لكل منها تشريعها الخاص الذي قد يكون نظم التصادم البحري بشكل مختلف عما نجده في تشريع الدولة التي تنتمي إليها السفينة الأخرى، مما يثير التساؤل الأهم حول القانون واجب التطبيق على النزاع القضائي الناشئ عن هذا التصادم، والقضاء المختص بالفصل في هذا النزاع، فإن هذه الصفة الدولية التي تتميز بها الملاحة البحرية تؤدي دوماً إلى وجود تنازع في القوانين والاختصاص القضائي، مما يؤكد ضرورة العمل على حل مشكلة التنازع هذه، وإيجاد مخرج للخلافات التي يثيرها، وكان لابد من طرح الموضوع على بساط البحث بصورة دولية، وقد أدت الجهود الدولية إلى عقد مؤتمر دولي أسفر في ١٩١٠/٩/٢٩

عن إبرام معاهدة في بروكسل لتوحيد بعض القواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري[١]، واستغرق الأمر أكثر من أربعين عاماً لاحقاً للتوصل إلى أتفاق فيما يخص توحيد قواعد الاختصاص القضائي، حيث تم في ١٩٥٢/٥/١٠ إبرام معاهدتين دوليتين تختص الأولى بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري[٢]، بينما كانت الثانية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى[٣].

مشكلة البحث

تظهر المشكلة الأساسية بالنسبة للتصادم البحري في كونه حادثاً ملاحياً تغلب عليه الصبغة الدولية، ويحصل في ظروف خاصة، بوقوعه في مياه الملاحة التي غالباً ما تكون غير خاضعة لسيادة أي دولة، وتشترك فيه منشآت ضخمة، وتترتب عليه أضرار جسيمة تتشابك مسؤوليات التعويض عنها بين الأطراف المشتركة في الحادث.

هذه المسؤوليات تحكمها قواعد خاصة أفردها المشرع لتنظيم المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التصادم البحري، وتختلف عن القواعد العامة في المسؤولية المدنية.

وهذه القواعد الخاصة يُشترط لتطبيقها أن يكون الحادث داخلاً في الاطار الذي رسمه المشرع للتصادم البحري.

---

[١] سيشار إليها لاحقاً باسم معاهدة التصادم لعام ١٩١٠

[٢] سيشار إليها لاحقاً باسم معاهدة الاختصاص المدني لعام ١٩٥٢

[٣] سيشار إليها لاحقاً باسم معاهدة الاختصاص الجنائي لعام ١٩٥٢

وهذا الاطار بدوره رُسم في تشريع كل دولة وفقاً لتصـــوّر مشـــرعها ومنظوره الخاص إلى التصادم البحري ومفهومه القانوني وقواعد المسؤولية عنه، والتي قد تختلف من تشريع لآخر من التشريعات المعنية بالحادث الذي تغلب عليه الصفة الدولية وغالباً ما يتضمن عنصراً أجنبياً.

وهذه الصفة الدولية تؤدي إلى تنازع هذه التشريعات المعنية فيما بينها لحكم النزاع القانوني الناشئ عن التصادم البحري.

وهذا التنازع لا يقتصر على تنازع التشريعات بل يمتد إلـــى تنـــازع الاختصاص القضائي للبت في دعوى التصادم البحري.

والبت في هذه الدعوى التي تُرفع لإنهاء النزاع القانوني الناشئ عـــن التصادم ليس أمراً يسيراً في ظل هذه الظروف، إذ يصعب تقدير الأضـــرار وتحديد المسؤول عنها لإلزامه بتعويضها.

أهمية البحث

تبدو أهمية هذا البحث في كون التصادم البحري من أكثـــر الحـــوادث البحرية شيوعاً، وأهم خطر بحري يواجه السفن، ويهدد اســـتقرار وســـلامة الملاحة البحرية، وتترتب عليه أضرار بالغة القســـوة، وينـــتج عنـــه أعقـــد النزاعات القانونية وأكثرها تشابكاً، فيصعب فيها تحديد الجهة المسؤولة عن الأضرار، وتقدير التعويض المناسب عنها، وكيفية استيفاء المضـــرور لمـــا يستحقه من تعويض، بالإضافة إلى ضرورة رفع الوعي القانوني لدى الربابنة ورجال البحر حول الجوانب القانونية لحوادث التصادم البحري وموقعهم من النزاع القانوني الناشئ عنه.

هدف البحث

نهدف من هذا البحث التعرف على المفهوم القانوني للتصادم البحري من وجهة نظر المشرع السوري، من خلال توضيح معالم الإطار الذي رسمه لهذا النوع من الحوادث، والشروط الواجب توافرها فيه حتى يكتسب وصف التصادم البحري، والأحكام الخاصة التي تطبق عليه متى اكتسب هذا الوصف، ومدى اختلاف وجهة نظر المشرع السوري بهذا الخصوص عن معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ والمعاهدات الأخرى ذات العلاقة وأهم التشريعات الأخرى، إضافةً إلى بحث الآثار القانونية الناشئة عن التصادم البحري، وطبيعة النزاع القانوني الناشئ عنه، والمعوقات التي تعرقل حله، وكيفية التغلب عليها بتحديد القانون واجب التطبيق على دعوى التصادم، والقضاء المختص صاحب صلاحية البت فيها، وتوضيح عناصرها والقواعد التي تخضع لها.

منهجية البحث

تم اعتماد منهجية وصفية تحليلية من خلال دراسة ومراجعة القواعد القانونية الناظمة للتصادم البحري وأحكامه في التشريع السوري، ومقارنتها مع المعاهدات الدولية ذات العلاقة، وأهم التشريعات العربية، كالتشريعات في كل من مصر، وعمان، والإمارات، والكويت، والأردن، ولبنان، والجزائر. بالإضافة لأهم التشريعات الأجنبية كالقانونين الفرنسي والإنكليزي، ذلك مع مناقشة الآراء الفقهية في المراجع القانونية، بغية توضيح المفهوم القانوني للتصادم البحري وآثاره القانونية، وتم في سبيل ذلك تقسيم هذا البحث إلى فصلين، وكل فصل إلى مبحثين، وكل مبحث إلى مطلبين، وفق ما يلي:

الفصل الأول: المفهوم القانوني للتصادم البحري

المبحث الأول: إطار التصادم البحري

المطلب الأول: شروط دخول الحادث في إطار التصادم البحري

المطلب الثاني: استثناءات من إطار التصادم

المبحث الثاني: أحكام المسؤولية عن التصادم البحري

المطلب الأول: أركان المسؤولية عن التصادم البحري

المطلب الثاني: صور التصادم البحري وتوزيع المسؤولية

الفصل الثاني: الآثار القانونية للتصادم البحري

المبحث الأول: تنازع القوانين

المطلب الأول: التوحيد الدولي لأحكام التصادم البحري

المطلب الثاني: القانون واجب التطبيق على حوادث التصادم البحري التي لم يشلها التوحيد الدولي

المبحث الثاني: دعوى التصادم البحري

المطلب الأول: تنازع الاختصاص القضائي الدولي

المطلب الثاني: عناصر دعوى التصادم وتقادمها

الفصل الأول

المفهوم القانوني للتصادم البحري

التصادُم في اللغة العربية هو مصدر الفعل تَصَـادَمَ وأصـله صَـدَمَ، والصَّدْمُ هو ضَرْبُ الشيء الصُّلْب بشيء مثله، وقال الأزهـري واصـطِدامُ السفينتين إذا ضربتْ كلُّ واحدة صاحِبَتَها إذا مَرَّتا فـوق المـاء بحَمْوَتِهمـا والسفينتان في البحر تتَصادَمانِ وتَصْطَدِمان إذا ضرب بعضُهما بعضاً[١].

لكن ليس كل تصادم بمعناه اللغوي يقع بين السفن والمنشآت العائمـة يُعَدُّ تصادماً بحرياً وفقاً لمعناه المقصود في اصطلاح فقه القانون التجـاري البحري، فالتصادم البحري المقصود في هذا المقام هو واقعة ماديـة تتـيح الفرصة لتنظيم خاص لمسؤولية المجهز ويتولد عنه نظام قانوني خاص يحكم الأضرار المترتبة عنه[٢].

ولم يعطِ المشرع السوري تعريفاً مباشراً للتصادم البحري، وإنما نظّم هذا النوع من الحوادث البحرية بموجب قانون التجارة البحرية، وأفرد له في الفصل الأول من بابه السابع قواعد خاصة، مبيناً أحكام المسؤولية المترتبـة عنه، وما يميزها عن أحكام القواعد العامة المتعلقة بالمسؤولية المترتبة عـن العمل غير المشروع، والتي اصطلح الفقه القانوني على تسميتها بالمسؤولية التقصيرية. وحتى تُطبق هذه القواعد الخاصة المبينة فـي قـانون التجـارة

---

[١] انظر، الإمام العلامة أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ابن منصور الأفريقي المصري)، لسان العرب، المجلد الثاني عشر، دار صادر، بيروت، ص٣٣٤

[٢] انظر، د. هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبـة علـى التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص٦٥

البحرية يجب أن يكون الحادث مما ينطبق عليه وصف التصادم البحري وفقاً لمعناه القانوني، حيث رسم القانون إطاراً للتصادم البحري يستفاد من نصوصه ذات العلاقة بحيث يُعَدُّ الحادث تصادماً بحرياً ويخضع لأحكام قانون التجارة البحرية إذا وقع ضمن الإطار الذي رسمه القانون، بينما يخضع الحادث للقواعد العامة وتُطبق بشأنه أحكام المسؤولية المبينة في القانون المدني إذا وقع خارج هذا الاطار الذي رسمه القانون. لذلك سنتطرق بدايةً للإطار الذي رسمه القانون للتصادم البحري، ليصار للتعرف على القواعد الخاصة وأحكام المسؤولية التي ستطبق على هذا التصادم الذي وقع ضمن الإطار المذكور، وتم في سبيل ذلك تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: إطار التصادم البحري

المبحث الثاني: أحكام المسؤولية عن التصادم البحري

المبحث الأول
إطار التصادم البحري

تعددت الآراء[١] حول المقصود بالتصادم البحري وفقاً لمفهومه القانوني الذي يحدد إطاره، فمن الفقهاء من ينظر إليه من خلال صفة المنشآت التي كانت طرفاً في التصادم، فيَعدُّون الحادث تصادماً بحرياً إذا وقع بين سفينتين بحريتين، أو بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية، ولو وقع هذا التصادم في الأنهار أو المياه الداخلية. بينما يركز جانب آخر من الفقهاء على المياه التي وقع فيها التصادم بصرف النظر عن صفة المنشآت المتصادمة، سواء أكانت سفناً بحرية أم مراكب ملاحة نهرية أو داخلية، فيُعَدُّ الحادث بنظرهم تصادماً بحرياً إذا وقع في البحر حتى لو كان بين مركبين نهريين، في حين لا يُعد تصادماً إذا وقع بين سفينتين بحريتين في النهر أو في مياه الملاحة الداخلية.

إلا أنه بالرجوع إلى النصوص القانونية ذات العلاقة يمكن أن نستنتج إطار التصادم البحري الذي رسمه المشرع من خلال تحديد شروط يجب أن تتوافر في الحادث حتى يمكن عدّه تصادماً بحرياً تسري عليه أحكام قانون التجارة البحرية، غير أنه ثمة حالات يخرج فيها الحادث من إطار التصادم البحري رغم توافر الشروط المذكورة، فتستثنى هذه الحوادث من إطار التصادم البحري ولا تخضع لأحكامه.

---

[١] انظر، د. هشام فرعون، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب كلية الحقوق، الطبعة الثالثة، عام ١٩٩٥، ص٢٤٢

فسنتطرق بدايةً في **المطلب الأول** لشروط دخول الحادث في إطار التصادم البحري، ليصار إلى التعرف على الاستثناءات من إطار التصادم البحري في **المطلب الثاني.**

المطلب الأول

شروط دخول الحادث في إطار التصادم البحري

من خلال مراجعة النصوص القانونية المتعلقة بالتصادم البحري نستطيع أن نستنتج الشروط التي وضعها المشرع حتى يُعَدّ الحادث داخلاً في إطار التصادم البحري وفقاً لمفهومه القانوني، وحيث إن التصادم من المخاطر البحرية التي تهم المؤمنين فقد تعددت الآراء حول مفهومه في مجال التأمين البحري وما إذا كان يختلف عن مفهومه القانوني الذي يجب أن تتوافر فيه الشروط التي سنتعرف عليها في الفروع التالية، حيث يرتبط بعض هذه الشروط بطبيعة المنشآت المتصادمة (الفرع الأول)، ويتعلق بعضها الآخر بالمياه التي حصل فيها التصادم (الفرع الثاني)، في حين ترتكز شروط أخرى على مدى ضرورة حصول تلامس مادي بين المنشآت المتصادمة من عدمه فكانت شروطاً متعلقة بالارتطام (الفرع الثالث)، ليصار في (الفرع الرابع) إلى معرفة شروط التصادم في التأمين البحري.

الفرع الأول: شروط متعلقة بالمنشآت المتصادمة

تبقى السفن المسافرة عبر البحار ومياه الملاحة معرضة لخطر الحوادث البحرية، حيث قد تلحق بها الأضرار نتيجة الارتطام بجسم ما قد يكون من مخلفات الإنسان كحطام سفينة غارقة أو جسر، أو من عوامل الطبيعة كجبال الجليد العائمة والأرصفة المرجانية في قاع البحر، أو قد ترتطم سفينتان ببعضهما في عرض البحر أو أثناء الدخول إلى الميناء أو حتى عند عبور مضيق أو قناة، ولا تعامل جميع هذه الحوادث على أنها

تصادمٌ بحريٌّ بمعناه القانوني، فهي لا تدخل ضمن إطاره ما لم تتوافر في المنشآت المشتركة في الحادث صفات محددة تُمَكن من معاملتها كمنشآت متصادمة تخضع لأحكام التصادم الواردة في قانون التجارة البحرية، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة /٣٠٦/ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه "إذا وقع تصادم بين سفن بحرية أو بينها وبين مراكب للملاحة الداخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة طبقًا للأحكام الواردة في هذا الفصل دون اعتبار للنظام القانوني للمياه التي حصل فيها التصادم".

وقد تكرر المعنى الوارد في هذه المادة لدى أغلب التشريعات التي نظمت التصادم البحري مثل التشريعات في كل من مصر، وعمان، والكويت، والإمارات، والأردن، ولبنان، والجزائر، وفرنسا[١]، وتضمنت معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ معنىً مشابهاً نصت عليه المادة الأولى منها.

ومن خلال تحليل المادة المذكورة نستنتج (أولاً) لزوم اشتراك منشأتين عائمتين في التصادم، و(ثانياً) أن يتعلق التصادم بسفينة، بأن تكون إحدى

---

[١] المادة /٢٩٢/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة /٢٩٢/ الفقرة /١/ من القانون البحري العماني رقم/٣٥/ لعام ١٩٨١؛ المادة /٢٢٣/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم /٢٨/ لعام ١٩٨٠؛ والمادة /٣١٨/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي رقم /٢٦/ لعام ١٩٨١؛ والمادة /٢٣٦/ من قانون التجارة البحرية الأردني رقم /١٢/ لعام ١٩٧٢؛ والمادة /٢٣٣/ من قانون التجارة البحرية اللبناني الصادر في ١٩٤٧/٢/١٨؛ والمادة /٢٧٣/ من القانون البحري الجزائري الصادر بالأمر رقم /٧٦-٨٠/ تاريخ ١٩٧٦/١٠/٢٣؛ والمادة /١/ الفقرة /١/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي رقم /٥٤٥/ تاريخ ١٩٦٧/٧/٧. **سيشار إلى هذه القوانين لاحقاً باسمها فقط دون رقمها وتاريخها.**

المنشأتين العائمتين على الأقل مما ينطبق عليه وصف السفينة وفق الإيضاح التالي:

أولاً: أن تشترك في التصادم منشأتان عائمتان

يشترط لعدّ الحادث تصادماً بحرياً بالمعنى القانوني أن يحصل بين منشآت عائمة، وتُستبعَد بالتالي قواعد التصادم عند ارتطام السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور أو جسر ثابت، وتطبق عليه القواعد العامة في المسؤولية. وإذا وقع تصادم بين عدة سفن وجسر ثابت، فإن الحادث يُعَدُّ تصادماً فيما بين السفن، أما بالنسبة لهذا الجسر فيخضع للقواعد العامة في مسؤولية مالكه وكذلك مسؤولية السفن تجاه هذا الأخير[١].

وتوسّعاً في مفهوم المنشآت العائمة التي تطبق بشأنها أحكام التصادم، رأت بعض التشريعات كل عائمة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال، فيما عدا العائمات المقيدة بمرسى ثابت، ويُعَدُّ هذا التوسع إضافة جديدة من المشرع الفرنسي[٢]، والتي اقتبسها عنه أولاً المشرع الإماراتي وضمنها في قانون التجارة البحرية[٣]، وأخذ بهذا التوسع قانون

---

[١] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص١٧

[٢] المادة /١/ الفقرة /٢/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي

[٣] نص المادة /٣١٨/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي المتضمن "... وباستثناء العائمات المقيدة بمرسى ثابت تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب للملاحة الداخلية على حسب الأحوال" لم يلقَ تأييد البعض حيث بين يعقوب يوسف عبد الرحمن أنه يُستحسن تعديله ليكون "... وباستثناء العائمات المقيدة بمرسى ثابت تعتبر كل عائمة ذات قوى محركة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب للملاحة الداخلية حسب الأحوال". انظر، مؤلفه بعنوان التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي رقم /٢٦/ لعام ١٩٨١، منشأة المعارف، الإسكندرية، عام ٢٠٠٦، ص٥٦

التجارة البحرية المصري، ونص عليه صراحةً في المادة رقم /٢٩٢/ التي تضمنت "... وفيما عدا العائمات المقيدة بمرسى ثابت، تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال"[١]، أما نص المشرع الجزائري بهذا الخصوص فقد ورد في الفقرة الأولى من المادة /٢٧٤/ من القانون البحري التي بيّنت أنه "تُشبَّه جميع الآليات العائمة، حسب الحالات، إما بسفن البحر، وإما ببواخر الملاحة الداخلية..."، لكن تضيف الفقرة الثانية من المادة المذكورة توسعاً إضافياً نجده حكماً فريداً، فقد بيّنت أنه "يُشبَّه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل، كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحري"، أي أن المشرع الجزائري أدخل المنشآت والأشياء الثابتة في مفهوم المنشآت العامة لأغراض تطبيق أحكام التصادم البحري، بشرط أن تكون واقعة في الأملاك العمومية[٢]، وهو توسع لم نجده في التشريعات العربية والتشريعات الأخرى التي تم الاطلاع عليها. ولم يتضمن قانون التجارة البحرية السوري نصاً يفيد التوسع المذكور في شأن العائمات غير المقيدة بمرسى ثابت، ولم نجده في قوانين وتشريعات أخرى

---

[١] يرى د. محمد عبد الفتاح ترك أن هذا النص لا يخلو من الغموض ولذا ينبغي مراعاة الحيطة والحذر في تفسيره. انظر، مؤلفه بعنوان التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، عام ٢٠٠٣، ص٣٥

[٢] بينت المادة /٧/ من القانون البحري الجزائري أن الأملاك العمومية البحرية تشمل ضمن حدود المياه الإقليمية: المياه الإقليمية وما تحتها، والمياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم منه ابتداء قياس المياه الإقليمية، وتضم الخلجان الصغيرة والشواطئ ... وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي.

كالتشريعات في كل من عمان، والكويت، والأردن، ولبنان، ولم تتطرق لـــه معاهدة التصادم لعام ١٩١٠.

ويقصد بالعائمات غير المقيدة بمرسى ثابت والمشمولة بقواعد التصادم في هذا المقام، تلك التي تمتلك قوتها المحركة الخاصة بها، فتمتلـــك حريـــة الحركة أياً كان مصدر هذه الحركة، سواء أكانت قوى محركة ميكانيكيـــة أم شراعية أم غير ذلك، والتي تمكنها من المناورة، وبالتالي يمكـــن أن تكـــون مصدراً لحوادث التصادم، وقد كان النص الفرنسي أكثر وضوحاً بهذا الصدد إذ عبر عنها بالأجهزة العائمة Engins Flottants[١]، بينما لا تملك العائمات المقيدة بمرسى ثابت وسائل ذاتية للملاحة، علاوةً على أنها لا تحمل طاقمـــاً مسجلاً في السجلات البحرية، ولا تحمل شهادة جنسية ولا شهادة تسجيل في سجل الطرق والجسور، مما شجع على استبعادها مـــن قواعـــد التصـــادم[٢]، ويجدر بالذكر أنه في سورية لم تُـــترك العائمات التي لا تســـير بوســـائلها الذاتية (غير ذاتية الدفع) دون تنظيم، وإنما أخضـــعتها التعليمـــات التنفيذيـــة لقانون التجارة البحرية السوري لنظام خاص يصدر عن المديريـــة العامـــة للموانئ من حيث التسجيل والشطب والمنح والتراخيص الملاحية[٣]، مما يبين استقلالها بطبيعة خاصة تشجع على استبعادها من إطار التصادم البحري.

---

[١] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٣٦

[٢] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٣٤

[٣] المادة /٣/ من قرار وزارة النقل السورية رقم /٩٣٥/ تاريخ ٢٠٠٧/٦/١٨ المتضمن التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري. سيشار إليه لاحقاً بالتعليمات التنفيذية لقـــانون التجـــارة البحرية السوري

ويتطلب تحديد المنشآت العائمة التي تُطبق عليها قواعد التصادم نوعاً من الحيطة والاعتدال، فقواعد التصادم لا تنطبق عند ارتطام سفينة برصيف أو جسر عائم، أو صندل، أو بحطام سفينة غارقة، ومع ذلك يلاحظ أن اصطدام إحدى السفن بحطام سفينة غارقة يعد من قبيل التصادم البحري إذا كان هذا الحطام مقطوراً بوساطة سفينة أخرى، حيث يشكل كل من الحطام المقطور والسفينة القاطرة كلاً لا يتجزأ في هذا الفرض، فيعد ارتطام سفينة ثالثة بالحطام في هذه الحالة تصادماً بحرياً[١].

وارتطام إحدى السفن بسفينة غارقة قد يعد تصادماً بحرياً ما دام طاقم السفينة الأخيرة لم يتركها، أو لم تصبح حطاماً بعد، وهي لا تعد من قبيل الحطام فيما لو كان من الممكن إعادة تعويمها في وقت يسير[٢]، ويُعَدُّ في نظر المحاكم المصرية تصادماً بحرياً الارتطام الحاصل بين سفينة وسفينة أخرى كانت غارقة ومحطمة لم يتركها مالكها إلا مؤقتاً لغرض انتشالها وكانت محاولة الانتشال هذه معقولة[٣].

ثانياً: أن يتعلق التصادم بسفينة

لا يكفي لعدّ الحادث تصادماً بحرياً أن يحصل بين منشأتين عائمتين على الأقل، بل يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص٩١

[٢] انظر، بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، عام ٢٠٠٨-٢٠٠٩، ص٥١

[٣] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، أحكام التصادم البحري، دار جليس الزمان، عمّان، الطبعة الأولى، عام ٢٠١٢، ص٤٧

بالمعنى القانوني. وقد ورد تعريف السفينة في قانون التجارة البحرية السوري[١] على أنها "كل منشأة عائمة ذاتية الدفع صالحة للملاحة البحرية وتعد ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها" مشترطاً بذلك أن تكون منشأة، وذاتية الدفع، و صالحة للملاحة البحرية، بما يشابه شرط المشرع الكويتي[٢] الذي عرفها بأنها "كل منشأة صالحة بذاتها للملاحة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها".

أما المشرع المصري[٣] فعرّف السفينة على أنها "كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها" وهو تعريف مشابه لتعريف القانونين الإماراتي والعماني[٤].

فالعبرة في عد المنشأة العائمة سفينة من وجهة نظر القانون هو كونها منشأة، أي من صنع الإنسان، وذاتية الدفع، بأن تمتلك قوتها المحركة، وأن تخصص بشكل اعتيادي للملاحة البحرية، وسنتطرق لهذه العناصر بمزيد من التفصيل في البنود التالية التي سنتعرف في نهايتها على تكييف المنشآت التي يختلط عليها وصف السفينة مع منشآت أخرى مثل الزحافة الهوائية.

---

[١] المادة /١/ الفقرة /٩/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٢] المادة /١/ من قانون التجارة البحرية الكويتي

[٣] المادة /١/ من قانون التجارة البحرية المصري

[٤] المادة /١١/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ المادة /٩/ من القانون البحري العماني

أ- السفينة منشأة

استخدم المشرع في تحديد مفهوم السفينة لفظ منشأة، وهي بذلك المفهوم تكون من صنع الإنسان، وعليه يستبعد من مفهوم السفينة كل ما يمكن الاستعانة به من أشياء في الملاحة دون أن تكون من صنع الإنسان، كجذوع الشجر مثلاً[١]، ولا أهمية لطريقة البناء ولأوصاف السفينة الشكلية وقدراتها وطرق تسييرها سواء أكانت شراعية أم تسير بقوة البخار أم تعمل بالطاقة الذرية، ولا تمييز أيضاً من حيث حمولتها بين السفينة الصغيرة والأخرى العملاقة[٢].

والسفينة بوصفها منشأة لا تقتصر على هيكلها فحسب بل تشمل كل ما يلازم السفينة من أشياء منفصلة أو متصلة ويعد وجودها ضرورياً لملاحة السفينة واستغلالها، وهذا ما يطلق عليه الفقه بملحقات السفينة[٣]، حيث أكد قانون التجارة البحرية السوري أن ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها، كالآلات والصواري وقوارب النجاة والروافع والسلاسل والمرساة والحبال وسواها، وتسري على تلك التفرعات كل التصرفات القانونية التي تسري على السفينة. وقد اختلفت آراء الفقهاء في تكييف هذه الملحقات، حيث عَدَّ البعض[٤] أن مثل هذه الملحقات بالنسبة للسفينة مثل المنقولات التي ترصد

---

[١] انظر، د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري الجزء الأول (السفينة)، عام ١٩٩٣، ص٤٩

[٢] انظر، د. الياس حداد و د. محمد سامر عاشور، القانون البحري والجوي، الجامعة الافتراضية السورية، ص١٦٥

[٣] انظر، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٥١؛ ود. زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، القاهرة، عام ١٩٨٨، ص١٣٧

[٤] انظر، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص٤٢

لخدمة العقار، وتُعَدُّ عقاراً بالتخصيص، وإذا كان القانون المدني يعرف منقولات تخصص لخدمة العقار وتسمى عقاراً بالتخصيص، إلا أنه لم يعرف منقولات تخصص لخدمة منقولات أخرى، بخلاف القانون التجاري البحري الذي عرف منقولات مخصصة لخدمة السفينة. بينما لم يؤيد البعض الأخر[١] هذا التكييف، بل بيّنوا أن العناصر المذكورة ليست شيئاً آخر غير أجزاء السفينة ذاتها، فهي ليست منقولات تضاف إليها أو تلحق بها ولكنها جزء من كيانها. لكن بغض النظر عن تكييف ملحقات السفينة فإنها بالنسبة للتصادم البحري تُعَدُّ جزءاً من السفينة، وإن ارتطام سفينة بمرساة سفينة أخرى مثلاً يُعَدُّ تصادماً بحرياً.

ويجدر بالذكر أن القانون يعامل السفينة وهي في دور الإنشاء والبناء معاملة السفينة في بعض الوجوه، وإن لم تكن سفينة بالمعنى القانوني، لا سيما فيما يتعلق بالتكاليف العينية التي يمكن أن ترد عليها، حيث يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء[٢]، ويؤخذ في عين الاعتبار هنا نية المالك في تخصيص المنشأة للملاحة البحرية عندما يتم بناؤها، بيد أن هذا التخصيص ليس له إلا صفة مؤقتة، وهو لا يخلع على المنشأة وصف السفينة إلا لأجل هذا الغرض وحده، فلا تسري عليها الأحكام الأخرى المقررة للسفن[٣]، وبالتالي لا تعامل السفينة في دور البناء معاملة السفينة بالنسبة لحوادث التصادم البحري، حيث يُشترط لذلك تخصيص المنشأة للملاحة البحرية وهذا

---

[١] انظر، د. علي حسن يونس، القانون البحري، دار المعارف، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ص٦٤

[٢] المادة /٧٢/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٣] انظر، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٤٢

التخصيص يقتضي صلاحيتها لهذه الملاحة، وهذه الصلاحية لم تتوفر بعد في السفينة قيد البناء، ولا يكفي هنا نية المالك تخصيصها للملاحة البحرية، لأن نية التخصيص وإن كانت تخلع وصف السفينة على السفينة في دور البناء، إلا أن هذا الوصف لأغراض حددها القانون، حيث إن الضرورة تقدر بمقدارها والاستثناء لا يجوز التوسع فيه أو القياس عليه[١]، فالصلاحية للملاحة البحرية هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانوناً ونهايتها كما سنرى تالياً.

ب- تخصيص المنشأة للملاحة البحرية والصلاحية لهذه الملاحة

لا ينطبق وصف السفينة على المنشآت العائمة كافة، فالعبرة بالتخصيص للملاحة البحرية، مع ما يقتضيه هذا التخصيص من صلاحية المنشأة لهذه الملاحة، وذلك باكتمال بنائها، وأن تكون في حالة جيدة، وتجهيزها بالمعدات اللازمة التي تكفل سلامتها وقدرتها على مواجهة الأخطار البحرية المعروفة. وهذه الصلاحية هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانوناً ونهايتها، فالمنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة، ويزول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاماً، بالتالي لا تُعَدُّ المنشآت الطافية على سطح البحر سفناً، كالأرصفة العائمة والجسور العائمة والمدارس العائمة (سفن التدريب) والفنادق العائمة والعوامات، وتُستبعد من مفهوم السفينة المنشآت التي تسير في البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية، بل تقدم بعض الخدمات داخل مرفق الملاحة البحرية، أي الموانئ، وذلك مثل الرافعات المائية والصنادل والكراكات

---

[١] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٦٣

والزوارق وقوارب الغطس والمنشآت البحرية المخصصة لاستخراج المعادن والبترول[١].

ويلاحظ أن المشرع المصري لم يشترط في تعريفه آنف الذكر بالنسبة للمنشأة المخصصة للملاحة البحرية أن تكون منشأة عائمة، ذلك أن القدرة على التعويم مفترض أساسي للقدرة على الملاحة والتخصيص للملاحة يفترض بدوره أن المنشأة قادرة عليها ويفهم من ذلك أن كل منشأة لا يمكن وصفها بأنها منشأة عائمة لا تكتسب وصف السفينة[٢].

ج- القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد

يتم تخصيص المنشأة من قبل المالك الذي يحدد طريقة استغلاله لها، فإذا خُصصت للملاحة البحرية، عُدت سفينة في عرف القانون. إلا أن هذا التخصيص لا يلزم بالضرورة أن يقتصر نشاطها عليه، بل يكفي أن تقوم بهذه الملاحة على سبيل الاعتياد ، حيث يبقى وصف المركب على المنشآت المخصصة للملاحة النهرية ولو قامت برحلة بحرية بصفة عارضة، فهذه الملاحة البحرية العارضة لا تجعلها من قبيل السفن، وفي المقابل لا يزول وصف السفينة عن المنشأة التي تقوم عرضاً ببعض الرحلات النهرية أو الداخلية[٣]. أما إذا كانت المنشأة تمارس بصورة معتادة نشاطاً مختلطاً من الملاحة البحرية والنهرية، فالعبرة بالنشاط الغالب[٤]، وهذا ما يميز أداة الملاحة عن سائر الأموال الأخرى، في أن وصفها كسفينة من عدمه لا يقبل

---

١ انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٣٠

٢ انظر، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٥٠

٣ انظر، د. زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص١٣٤

٤ انظر، د. الياس حداد و د. محمد سامر عاشور، مرجع سابق، ص١٦٧-١٧٢

التحديد ابتداءً كما هي الحال بالنسبة للمنقول والعقار، ولكن يتوقف ذلك على الكشف عن نشاطها الرئيسي بحيث يكون نوع الملاحة التي تقوم بها عنصراً أساسياً من عناصر بيان طبيعتها وتعريفها[١].

د- تكييف الزحافات الهوائية

أفضى التطور التقني والتكنولوجي في مجال النقل البحري إلى ظهور مركبات سريعة ومتطورة يمكن عَدَّها هجينة مثل الزحافات الهوائية وسفن الويج (الزورق الطيار للمسافرين).

فتعرف الزحافة الهوائية بأنها مركبات تمتاز بكونها تسير مرتفعة قليلا على سطح اليابسة أو الماء منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء التي تدفع به محركاتها رأسيا على سطح الماء أو الأرض[٢]. وقد ثار جدل كبير حول تكييفها، فهي مشابهة للسفن من ناحية وللطائرات من ناحية أخرى، حيث أن لهذا التكييف أهمية كبيرة إذا كانت الزحافة الهوائية طرفاً في حادث التصادم، ففي ضوء هذا التكييف يتقرر فيما إذا كانت أحكام قانون التجارة البحرية ستطبق على الحادث الذي اشتركت فيه أم لا، حيث أن عدم عَدّ الزحافة الهوائية سفينة يؤدي إلى عدم عَدّ هذا الحادث تصادماً بحرياً بمفهومه القانوني، وبالتالي استبعاد أحكام قانون التجارة البحرية. لكن لا يثور أمر تكييف الزحافة الهوائية كسفينة أو طائرة إلا في الفرض الذي تنزلق فيه فوق سطح البحر[٣].

---

[١] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٦٣

[٢] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٣٢

[٣] انظر، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٥١

وبالنظر إلى التعريف القانوني للطائرة الوارد في قانون الطيران المدني السوري[١] على أنها "أي آلة باستطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة عن سطح الأرض..." نجده يستبعد من مفهوم الطائرة هذه الزحافات الهوائية لأنها لا يمكنها السير إلا رد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض. وفي الوقت نفسه فإن وصف السفينة لا ينطبق عليها أيضاً.

وحيث إن تكييف الزحافة الهوائية لم يحسم بعد، فضل البعض[٢] عَدّها مركبة من نوع خاص تستلزم تنظيمها بنصوص خاصة[٣].

لكن بالنظر إلى هذه الزحافات كوسيلة نقل تمارس نشاطها في البحر، فإنه يفضل في شأن التصادم البحري أن تخضع للأحكام الواردة في قانون التجارة البحرية ما دامت تمارس نشاطها فوق سطح البحر، لأنها أقرب إلى ظروف الملاحة البحرية، وتواجه مخاطر مشابهة لتلك التي تواجهها السفن عموماً. لا سيما أن القواعد الدولية لمنع التصادم[٤] قد أتت على ذكر سفن الوسادة الهوائية وخصّتها بالتزامات معينة تتعلق بالأنوار التي يجب أن

---

[١] المادة /٢/ من قانون الطيران المدني السوري رقم /٦/ لعام ٢٠٠٤. وهو مشابه لتعريف المنظمة الدولية للطيران المدني في آخر تعديل على اتفاقية شيكاغو لطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤. انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٣٢

[٢] انظر، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٥١

[٣] وهذا ما نجده لدى المشرع الإنكليزي الذي أفرد لهذه المركبات قانوناً خاصاً، وطبق عليها في حال نقل الأشخاص والأمتعة قواعد المسؤولية المقررة في تشريع النقل الجوي، وطبق عليها في حال نقل البضائع قانون نقل البضائع في البحر. انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق، ص٣٩

[٤] القاعدة /٢٣/ الفقرة /ب/ من القواعد الدولية لمنع التصادم

تظهرها، وتُعَدُّ هذه القاعدة مستحدثة حيث لم يسبق التعرض لسفن الوسائد الهوائية في القواعد الدولية السابقة[١]، فنُظر إليها على أنها تنتمي من الملاحة البحرية وتتعرض لمخاطرها بل من الممكن أن تكون جزءاً من هذه المخاطر كما لو اصطدمت مع سفينة أخرى لا سيما أنها تتميز بسرعتها.

أما سفينة الويج فهي مركبة تطير على ارتفاع من خمسة إلى عشرة أمتار فوق سطح البحر وبسرعة تصل إلى مئتي عقدة، وينطبق عليها إذا كانت في حالة طيران وارتفاعها قريب عن سطح البحر ما ينطبق على الزحافة الهوائية، فإذا كانت مبحرة فإنها تخضع للوائح وقواعد واتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، وفي حالة الطيران فإنها تخضع لما تنص عليه لوائح واتفاقيات تخص المنظمة الدولية للطيران المدني، أما مرحلة الإقلاع فإنها تخضع لقواعد ولوائح واتفاقيات تخص المنظمة الدولية للطيران المدني والمنظمة البحرية الدولية. وذلك حتى إيجاد حل لجزء من المشاكل التي تعترض تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر، والتي لا تعطي تفصيلا أو شروحاً تخص سفينة الويج، مثل قاعدة الالتزام بالسرعة الآمنة التي تُعَدُّ مصطلحاً غامضاً بالنسبة لمثل هذا النوع من السفن[٢].

ومتى تحققت العناصر المذكورة وتوافر وصف السفينة في إحدى المنشآت المتصادمة، دخل الحادث إطار التصادم البحري بغض النظر عن

---

[١] انظر، العميد البحري مصطفى محمد عبد العزيز، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر (دراسة تحليلية مقارنة)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص٥٦

[٢] انظر، محمد أحمد النطاح، مرجع سابق، ص٢١١-٢١٣

نوع السفينة أو الغرض الذي تخصص له[١] سواء أكان نقل بضائع أم نقل أشخاص، كما يستوي أن تكون سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة، و بغض النظر عن حجمها وحمولتها[٢]، ما دام ينطبق عليها الوصف القانوني للسفينة[٣]، فالقاعدة تتعلق بالملاحة البحرية بصرف النظر عن الغرض من هذه الملاحة، هذا ولا يهم إن كانت السفينة المشتركة بالتصادم في حالة حركة أو في حالة رسو، حيث يمكن عَدّ السفينة الراسية مسؤولة جزئياً أو حتى كلياً عن التصادم وذلك كلما كانت راسية في مكان يعد خطيراً لحركة الملاحة البحرية وأدى رسوها المخالف إلى التسبب بحادث. ولا يوجد فرق أيضاً بين كون السفينة صادمة أو مصدومة[٤] من قبل المنشأة الثانية التي قد لا تكون سفينة.

وبالتالي يمكن القول باختصار أنه لا يشترط أن تشترك في الحادث سفن بحرية فقط، بل يكفي أن تكون هناك سفينة واحدة مشتركة في التصادم مع منشأة عائمة أخرى حتى تطبق أحكام التصادم البحري، ومن ثم تخضع لقواعد التصادم تلك الحوادث الواقعة بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة

---

[١] انظر، د. رزق الله أنطاكي ود. نهاد السباعي، الحقوق التجارية البحرية، مطبعة الجامعة السورية، عام ١٩٥٠، ص٢٤٤؛ د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، ص٢٢٩

[٢] تقسم السفن التجارية من حيث الحمولة إلى: سفن كبيرة وهي السفن التي يزيد محمولها القائم عن /٢٠٠/ طن مسج، و سفن صغيرة وهي السفن التي يكون محمولها القائم /٢٠٠/ طن مسجل وما دون، وتستثنى من السفن التجارية كل سفينة يقل طولها عن /٥/ أمتار. انظر، المادة /٢/ من التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري

[٣] مع مراعاة الاستثناءات التي سيرد الحديث عنها في المطلب الثاني من هذا المبحث

[٤] انظر، د. علي البارودي، مرجع سابق، ص٣٤٧

بحرية ومركب ملاحة داخلية، بينما لا يُعَدُّ تصادماً بحرياً، الارتطام الحاصل بين مراكب الملاحة الداخلية ولو حصل في البحر.

لكن نجد بهذا الصدد رأياً مختلفاً للمشرع الليبي[١] الذي عَـدَّ التصـادم البحري بمعناه القانوني هو ما يحصل بين السفن فقط، فيُشترط وفقاً للقـانون الليبي أن يحصل التصادم بين سفينتين أو أكثر لعَدّ الحادث تصادماً بحريـاً، مستبعداً بذلك من إطار التصادم ذلك الحادث الذي يقع بين سـفينة بحريـة ومركب للملاحة الداخلية، ولا يلقى هذا الموقف للمشرع الليبي تأييد الفقهاء[٢]، لأن عدم عَدّ هذا الحادث تصادماً بحرياً يعني خضوعه لأحكام القواعد العامة في حين أن هذا التصادم لا يقل أهمية عن التصادم الذي يحصل بين السـفن البحرية.

وقد يقع التصادم بين سفينتين ويرتب كل آثاره القانونية، حتى لو كانت السفينتان المتصادمتان مملوكتين لمجهز واحد، وهو ما يطلق عليه بالتصادم بين السفن الشقيقة، و قد يبدو ذلك غريباً للوهلة الأولى، فليس من المعقول أن يرفع المجهز دعوى التصادم على نفسه بصفته مالكاً للسـفينتين المخطئـة والمضرورة، لكن الحقيقة أن الرجوع البحري في التصـادم معقـد بعـض الشيء، وتتشابك فيه مصالح الشاحنين والمؤمّنين إلى جانب مصلحة المالـك المشترَك، فالمؤمّنون يتحملون في النهاية عبء المخاطر، ويهمهم الرجـوع على المسؤول، فيظل تحديد المسؤولية عن الضرر وتوزيع المسؤولية بـين

---

[١] نصت المادة /٢٣٦/ من القانون البحري الليبي لعام ١٩٥٣ على أنـه "إذا وقـع تصـادم بـين سفينتين أو اكثر قدر التعويض عن الضرر اللاحق بالسفن و ما على متنها من أشياء و أشـخاص وفقاً للأحكام التالية و لا عبرة للمياه التي حدث فيها التصادم"

[٢] د. هاشم رمضان الجزائري ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٢٨

السفينتين ذا أهمية. ومن ناحية أخرى تُعَدُّ كل سفينة ثروة بحرية مستقلة بما لها من حقوق وما عليها من التزامات، حيث بينت محكمة النقض السورية[١] أن الباخرة تتمتع بشخصية اعتبارية مستقلة عن شخصية مالكيها، فهي تدعي بما لها وتتقاضى بشكل مستقل عن مالكيها، وبالتالي ينبغي في مثل هذه الحالة تسوية الحقوق والمسؤوليات الناجمة عن التصادم تماماً كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين، فلا يشترط أن تكون كل من السفينتين عائدة لمالك مختلف عن الآخر[٢].

الفرع الثاني: شروط متعلقة بمياه التصادم

تتنوع المسطحات المائية المستغلة في النقل، فلا تقتصر الملاحة على البحار والمحيطات، بل تشهد الأنهار الصالحة للملاحة أيضاً نشاطاً ملاحياً هاماً. وتبقى السفن معرضة لحوادث التصادم البحري أثناء إبحارها سواء أفي البحار أم الأنهار أم الممرات المائية، بل وتزداد الخطورة في هذه الأخيرة، وكانت بعض التشريعات تُعلِّق أهمية على المياه التي وقع فيها الحادث، لا سيما قبل معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، حيث كان يقتصر وصف التصادم البحري في بعضها على الحادث الذي يقع في البحر أو أثناء الملاحة البحرية، مثل قانون التجارة الفرنسي لعام ١٨٠٧ الذي كان يشترط وقوع

---

[١] الغرفة الأولى قرار /٨٥٦/ أساس /٥٩٦٧/ تاريخ ١٩٩٢/٤/٨. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، موسوعة القضاء المدني الجديد في اجتهاد محكمة النقض السورية بين عامي ١٩٩١-٢٠٠٠، الجزء الثالث، دار اليقظة العربية، دمشق، عام ٢٠٠٤، ص٢٦٤٠

[٢] انظر، د. علي البارودي، مرجع سابق، ص٣٤٦

التصادم في البحر[١]، والمجموعة البحرية في القانون المصري الملغى[٢] التي كانت قاصرة على حكم الوقائع التي تحدث في البحر دون تلك التي تقع في الأنهار، فكان التصادم الذي يقع بين سفينتين في النهر لا يعد تصادماً بحرياً[٣].

وقد تعددت الآراء حول تحديد المقصود بالملاحة البحرية[٤]، وتمييزها عن الملاحة النهرية، وتتركز الآراء في عدة اتجاهات، يعتمد الأول منها في تحديد مفهوم الملاحة البحرية على أداة الملاحة البحرية وهي السفينة، فيرى أن الملاحة البحرية هي الملاحة التي تقوم بها السفن البحرية، في حين أن الملاحة النهرية هي الملاحة التي تقوم بها المراكب، ويعتمد أنصار هذا الاتجاه كما هو واضح على التفرقة بين السفينة والمركب، وفي الواقع فإن ذلك يثير صعوبات في تحديد مفهوم السفينة وما يميزها عن المراكب التي تعمل في الأنهار. بينما يعتمد الاتجاه الثاني على أساس الأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة في البحر، إلا أن هذا الاتجاه أيضاً يبدو غير واضح تمام الوضوح، وذلك لاختلاف الأخطار من سفينة لسفينة أخرى. وأخيراً هناك اتجاه ثالث يذهب إلى تحديد مفهوم الملاحة البحرية على أساس المكان الذي تجري فيه هذه الملاحة وهو البحر، وهذا الاتجاه يثير الجدل

---

[١] المادة /٤٠٧/ من قانون التجارة الفرنسي لعام ١٨٠٧ قبل تعديلها بالقانون الصادر في ١٩١٥/٧/١٥

[٢] قانون التجارة البحرية المصري الصادر بتاريخ ١٨٨٣/١١/١٣ والملغى بموجب قانون التجارة البحرية النافذ رقم /٨/ لعام ١٩٩٠. سيشار إليه لاحقاً بقانون التجارة البحرية المصري الملغى

[٣] انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٣٩٧

[٤] انظر في الآراء، د. الياس حداد و د. محمد سامر عاشور، مرجع سابق، ص١٦٧

حول مفهوم البحر، وخصوصاً في حال كانت السفينة تقوم بأعمال النقل في النهر والبحر في وقت واحد، وهو ما يسمى بالملاحة المختلطة، فتعد الملاحة المختلطة ملاحة بحرية إذا جرى القسم الأكبر منها في البحر، وتعد ملاحة نهرية إذا جرى القسم الأكبر منها في النهر عملاً بتبعية الفرع للأصل.

وبالأحوال كافة لم تعد التشريعات تُعلّق أي أهمية على المياه التي يقع فيها التصادم حتى يكتسب وصف التصادم البحري بمفهومه القانوني، وأقرت أغلب التشريعات بتطبيق قواعد المسؤولية المتعلقة بالتصادم البحري بغض النظر عن طبيعة الملاحة التي حصل خلالها التصادم وعن المياه التي وقع فيها التصادم ما دامت باقي الشروط الأخرى متوافرة.

فليس ثمة اعتبار من وجهة نظر المشرع السوري للنظام القانوني للمياه التي حصل فيها التصادم، ونص على ذلك صراحة في المادة الفقرة الأولى من المادة /٣٠٦/ من قانون التجارة البحرية، فيستوي بذلك أن يقع التصادم في البحار أو الأنهار الصالحة للملاحة أو في المضائق والممرات المائية، مشابهاً بذلك وجهة النظر الدولية المعبر عنها في المادة الأولى من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ التي استخدمت تعبير "... بقطع النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم".

وكان لنص المعاهدة المذكور تأثيرٌ هامٌ على التشريعات اللاحقة لها حيث صدر في فرنسا قانون ١٥ تموز لعام ١٩١٥ عُدّلت بموجبه المادة /٤٠٧/ من قانون التجارة الفرنسي لعام ١٨٠٧، فأُدخل عليها نص المادة الأولى من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، فأنهى بذلك هذا القانون جدلاً فقهياً

كان قائماً قبل صدوره حول ضرورة وقوع التصادم في البحر[١]، وقد حل محله فيما بعد قانون الحوادث البحرية الفرنسي الصادر في ٧ تموز لعام ١٩٦٧ الذي تضمن في المادة الأولى منه نصاً مشابهاً لنص المادة الأولى من المعاهدة، فلم يقم مكانةً للمياه التي حصل فيها التصادم أيضاً.

أما في إنكلترا فقد صدر بعد معاهدة التصادم قانون الاتفاقات البحرية لعام ١٩١١ Maritime Convention Act 1911 الذي عدّل قانون الملاحة التجارية لعام ١٨٩٤ Merchant shipping Act 1894 وذلك في ضوء معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، فلم يشترط حصول التصادم في البحر لاكتساب الحادث صفة التصادم البحري، وقد حل محله قانون الملاحة التجارية لعام ١٩٩٥ Merchant Shipping Act 1995 دون أن يشترط حصول التصادم في البحر أيضاً.

واستهدى المشرع المصري بالمعاهدة مؤكداً في المادة /٢٩٢/ من قانون التجارة البحرية النافذ عدم وجود أهمية للمياه التي حصل فيها التصادم بعد أن كانت المجموعة البحرية في القانون المصري الملغى قاصرة على حكم الوقائع التي تحدث في البحر كما رأينا دون تلك التي تقع في الأنهار.

وقد صرفت التشريعات العربية كافة[٢] النظر عن المياه التي حصل فيها التصادم ولم تقم لها أي أهمية، فالعبرة في تحديد التصادم البحري ليس بطبيعة المياه التي حصل فيها، بل بصفة المنشآت التي يحصل بينها، أما

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٢٤

[٢] كالمادة /٢٩٢/ الفقرة /١/ من القانون البحري العماني؛ المادة /٢٣٣/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ المادة /٢٣٦/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٢٣/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ المادة /٣١٨/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي

استخدام المشرع الجزائري لتعبير "سفن في البحر" في المادة /٢٧٣/ من القانون البحري[١]، لم يقصد منه أن أحكام التصادم تطبق فقط على التصادم الحاصل في البحر، وإنما كان ذلك نتيجة ترجمة خاطئة عن النسخة الفرنسية من النص، لأن المقصود هو "السفن البحرية"[٢] لا سيما أن نهاية المادة المذكورة تبين عدم الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم. وتجدر الإشارة إلى أن المشرع السوري لم يكن له حكم مختلف بهذا الصدد في قانون التجارة البحرية السابق[٣].

الفرع الثالث: شروط متعلقة بالارتطام

لكي يتحقق المعنى اللغوي للتصادم يلزم حصول ارتطام أو احتكاك مادي بين المنشآت العائمة المتصادمة، أي تلامس فعلي بينها، لكن نظراً لطبيعة المنشآت الملاحية وضخامتها والأثر الذي يحدثه مرورها، فإلى جانب حالة التصادم النموذجية التي ترتطم فيها منشأة عائمة بأخرى ارتطاماً مادياً يلحق بها الأضرار، نجد حالات أخرى من التصادم بين السفن بالنظر إلى طبيعة الارتطام، فقد تشترك في الحادث أكثر من عائمتين تصطدم ببعضها البعض في وقت واحد، أو قد تصطدم سفينتان ببعضهما البعض عدة مرات

---

[١] حيث جاء في نص المادة /٢٧٣/ من القانون البحري الجزائري "يعتبر 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"

[٢] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢٧

[٣] نصت المادة /٢٣٣/ من قانون التجارة البحرية السوري السابق على أنه "إذا وقع تصادم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية فإن التعويض من الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص يدفع وفقاً للأحكام التالية ولا عبرة للمياه التي حدث فيها التصادم"

في نفس الفترة، كما قد يؤدي ارتطام السفينة بأخرى أن يدفع الأخيرة للارتطام بثالثة دون أن يحصل ارتطام مادي مباشر بين الأولى والثالثة، حتى أنه قد تُسبب سفينة ضرراً لسفينة أخرى أو للأشياء أو الأشخاص على متنها دون حصول ارتطام وتلامس مادي فيما بينها، فالضرر الذي تسببه سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص على متنها، قد يكون ناشئاً عن قيام السفينة بحركة أو مناورة، أو إهمال القيام بحركة واجبة أو عدم مراعاة الأحكام التي يقررها التشريع الوطني أو الاتفاقات الدولية أو مخالفة قواعد السير بالبحر، وحيث إن حصول الأضرار بهذه الطريقة ودون حصول تلامس مادي بين المنشآت المشتركة في الحادث أمر ممكن الوقوع ومألوف، اقتضى مراعاة هذه الناحية وتوسيع المفهوم القانوني لحادث التصادم البحري، على حالاته المتعددة التي سنتعرف عليها وفق ما اصطلح الفقه على تسميتها من تصادم مركب (أولاً)، وتصام متتابع (ثانياً)، وتصادم بالوساطة (ثالثاً)، وحتى التصادم الذي لا يحصل فيه تلامس مادي (رابعاً).

أولاً: التصادم المركب

هو التصادم الذي تشترك فيه أكثر من عائمتين، كأن يحصل التصادم بين ثلاث سفن ترتطم ببعضها البعض في حادث واحد، ففي هذه الحالة ينظر إلى كل سفينة منها على حدة، ويحدد مركزها من غيرها من السفن كما لو كان التصادم قد وقع بين سفينتين فقط[١].

---

[١] انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٤٠٤

ثانياً: التصادم المتتابع

هو الذي يحصل عندما تصطدم عائمة مع أخرى عدة مرات في نفس الفترة، فتشترك في هذا التصادم عائمتان فقط، لكن يتكرر تصادمهما عدة مرات. فهذا التصادم المتتابع يجب النظر في كل منه على حده، وتقدير مسؤولية السفينة الصادمة عنه دون النظر إلى التصادم السابق أو اللاحق عليه، فقد تُسأل السفينة عن أحدها كلياً، وتسأل جزئياً عن الثاني، وتبرأ من المسؤولية عن الثالث. ويختلف هذا التصادم عن الارتطام المتعدد الذي يكون تصادماً واحداً[١].

ثالثاً: التصادم بالوساطة

هو الذي تصطدم فيه سفينة أولى بسفينة ثانية، فتدفعها للارتطام بسفينة ثالثة، فإذا افترضنا أن الحادث كان بخطأ من السفينة الأولى، وتسببت بضرر للسفينة الثالثة، فقواعد التصادم هي التي تحكم العلاقة بين السفينتين الأولى والثالثة، بالرغم من عدم وجود احتكاك مادي بينهما، ويكون لمالك الثالثة أن يرفع دعوى التصادم على الأولى، و يقال حينئذ إن التصادم البحري قد وقع بالوساطة[٢]، ومثال على ذلك حادث التصادم الحاصل بين ثلاث سفن بمنطقة مضيق ملجا Malacca strait مساء يوم ١٩٧٦/٧/٢٤ حيث تسببت الناقلة Diego Silang (D) بحادثي تصادم مع كل من سفينة البضائع العامة Vysotsk (V) و الناقلة المقطورة بوساطة ثلاث قاطرات Bsazilian faith (B) فوقع حادث التصادم الأول بين (D) و (V) ثم تلا ذلك مباشرة

---

[١] انظر، د. علي جمال الدين عوض، المرجع سابق، ص٤٠٥

[٢] انظر، د. علي البارودي، مرجع سابق، ص٣٤٦

وقوع التصادم بين (D) و (B) المقطورة وتم تداول الدعوى بمحكمة الأميرالية البريطانية التي حددت نسبة الخطأ في التصادم الأول على الناقلة (D) ٢٠%، و السفينة (V) ٨٠% ، وفي التصادم الثاني تتحمل كل من السفينة (V) و الناقلة (D) الخسائر التي حدثت للناقلة (B) بذات نسبة الخطأ السابق، أي أن السفينة (V) سُئلت وفق أحكام التصادم عن الأضرار التي لحقت بالناقلة (B) رغم عدم حصول تصادم مباشر فيما بينهما بل وبنفس نسبة الخطأ الذي أدى إلى التصادم الأول بينها وبين السفينة (D)[١].

رابعاً: التصادم دون تلامس مادي

هو الحادث الذي تُلحِق فيه السفينة بخطئها أضراراً بأخرى دون أن يحصل ارتطام أو تلامس مادي بين هيكليهما، وهذا الحادث ينطبق عليه وصف التصادم وفق المفهوم القانوني رغم عدم حصول تصادم بالمعنى اللغوي، ومثال ذلك أن تسير سفينة في الضباب دون إطلاق الصفارات أو الأجراس المعروفة ثم تفاجأ سفينة أخرى بوجودها على مقربة منها فتقوم بحركة مفاجئة لاجتناب الارتطام بها ويحدث الضرر بسبب هذه الحركة، أو أن تسير سفينة على مقربة من سفينة أخرى دون مراعاة السرعة أو المسافة التي تقضي بها قواعد السير في البحر فتحرك الأمواج من حولها وتحدث ضرراً، حيث إن إبحار السفن بسرعات عالية تنشأ عنه عند اقترابها من بعضها ظاهرة تعرف بظاهرة الانجذاب وهذه الظاهرة قد تسبب انحراف السفن بشدة واصطدامها أو انحرافها بعيدا عن بعضها فترتطم بأي شيء

---

[١] انظر، الربان طلال الشواربي والربان صلاح أحمد صالح، التصادم البحري وأحكامه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، الطبعة الثانية، عام ٢٠٠١، ص١٢٤

آخر[١]، وتُعَدُّ قضية[٢] السفينة The Carnival من أهم الأمثلة على هذا النوع من التصادم، حيث كانت السفينة Danilovgrad بجانب مرسى Setramar الواقع شمالي مرفأ Ravenna في إيطاليا، ولم تكن قد رست بشكل كامل عندما عبرت بجانبها السفينة Carnival يجرها زورقا القطر، مما تسبب بتحريك المياه لتدفع السفينة Danilovgrad التي ارتطمت تبعاً لذلك بحافة الرصيف فثُقب هيكلها وتدفقت منه المياه إلى داخل السفينة مما ألحق ضرراً بالبضاعة التي كانت تنقلها، فطالب مالك السفينة Danilovgrad بالتعويض، وقررت محكمة الاستئناف أن السفينة Carnival مهملة في اجتيازها السفينة Danilovgrad قبل أن ترسو بشكل كامل وتُربط بإحكام بالمرسى، وما كانت لتتعرض الأخيرة لهذا الضرر لولا العبور المبكر بجانبها، وتم رفض دفع المدعى عليه بأن الضرر كان بعيداً عن تصرفه ولا تربطه به علاقة سببية، حيث رأت المحكمة أن المعيار الصحيح هو ما إذا كان من المتوقع أن خطأ السفينة سيؤدي إلى الضرر الذي تكبدته الأخرى، وأنه ليس من الضروري تسليط الضوء على إمكانية التوقع هنا بالنظر إلى الضرر الفعلي الذي تكبدته السفينة المتضررة.

وقد أكد قانون التجارة البحرية السوري انطباق وصف التصادم على هذا النوع من الحوادث حيث بينت الفقرة الثانية من المادة /٣٠٦/ منه أنه "تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل –ولو لم يقع تصادم مادي–

---

[١] انظر، الربان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، عام ٢٠٠١، ص١٩٧

[2] See, Dr. Abdulla Hassan Mohamed, Maritime collision under UAE maritime law A comparative study, article Published by Journal of Sharia & Law, Issue No.37, Januaryr 2009, p94

على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين على هذه السفينة، إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو إهمال القيام بحركة أو عدم مراعاة الأحكام التي يقررها للتشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية المصادق عليها في الجمهورية العربية السورية بشأن تنظيم السير في البحار".

بخلاف ما كان سائداً لدى القانون الفرنسي الذي كان يتطلب توافر المعنى اللغوي في الحادث ليكون تصادماً بحرياً بمعناه القانوني، وظل هذا الرأي معمولاً به في مصر أيضاً في ظل قانون التجارة البحرية الملغى[١]، حيث استلزمت محكمة النقض المصرية حصول ارتطام مادي بين المنشآت العائمة حتى نكون بصدد تصادم بحري، على أساس أن قانون التجارة البحرية المصري الملغى لم يتضمن تصادماً مماثلاً لما ورد في معاهدة التصادم لعام ١٩١٠[٢]، وساد هذا الرأي حتى صدور قانون التجارة البحرية المصري النافذ الذي اعتنق فكرة استبعاد الارتطام المادي كشرط من شروط التصادم، وقد أخذ قانون الحوادث البحرية الفرنسي بهذه الفكرة أيضاً[٣].

حيث إن استبعاد الارتطام المادي المباشر كشرط من شروط التصادم قاعدة معترف بها على نطاق التنظيم الدولي في معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ فقد نصت المادة /١٣/ منها على أنه "تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون

---

[١] انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٣٩٦

[٢] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٣٧

٣ المادة /٢٩٢/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية المصري، المادة /٦/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي

على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أو عدم إتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم".

وتأخذ بهذه القاعدة التشريعات العربية كافة[١]، وكذلك التشريعات التي أخذت عن معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ مثل ألمانيا وإيطاليا وروسيا واليونان وبولونيا وهولندا[٢].

ولعل سبب الأخذ بهذا الحكم هو أن الكثير من الحوادث التي تنجم عنها أضرار سواء أبالنسبة للسفن أم الأشياء أم الأشخاص قد لا يكون سببها الارتطام المادي بين السفن وإنما قد تنجم عن أخطاء تقوم بها بعض السفن[٣].

فالتصادم البحري له مفهوم قانوني أوسع من مدلوله اللغوي لكن لا يمتد ليشمل الأضرار التي تسببها سفينة واحدة للملاحة البحرية، كما لو جنحت إحدى السفن نتيجة خطئها وتسببت في غلق الممر الملاحي، مما أدى إلى منع سفينة أخرى من دخول الميناء، فلا يكون الضرر الذي أصاب السفينة الأخيرة خاضعاً لقاعدة التصادم الواردة في الفقرة آنفة الذكر[٤].

ويجدر بالذكر أيضاً أن تطبيق أحكام التصادم البحري رغم عدم حصول تلامس مادي بين المنشأتين المتصادمتين يقتصر فقط على الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو للأشياء أو الأشخاص الذين كانوا على

---

[١] كالمادة /٢٩٢/ الفقرة /٢/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٣٨/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٤١/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٢٣/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣١٨/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ المادة /٢٧٤/ الفقرة /٣/ من القانون البحري الجزائري.

[٢] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٣٥

[٣] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٦١

[٤] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٣٤

متنها، حيث إنه بالرجوع إلى حرفية النص المتعلق بهذا الحكم، نجده لا يشمل الأضرار التي يسببها مركب ملاحة نهرية لسفينة أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين عليها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أو عدم اتباع اللوائح، ولا يشمل أيضاً الأضرار التي تسببها سفينة بحرية لمركب الملاحة نهرية[١]. لكن لا نعتقد أن هذا ما قصده المشرع فعلاً، لا سيما أن خطأ السفينة أو ما يحدثه مرورها، سيكون تأثيره في مراكب الملاحة الداخلية أكبر من تأثيره في السفن التي توازيها بالحجم، وهذا التأثير هو أهم ما أُخذ في عين الاهتمام عند إقرار هذه القاعدة، والأضرار قد تلحق بالسفينة نتيجة قيام المركب بمناورة أو إغفال القيام بمناورة مما يدفع السفينة لاتخاذ مناورة مفاجئة بقصد تفاديه، وليس ثمة ما يستدعى استبعاد هذا الحادث من إطار التصادم البحري لمجرد كون المناورة أو الإغفال قد صدر عن مركب وليس سفينة.

الفرع الرابع: شروط التصادم في التأمين البحري

بالنظر إلى عقد التأمين البحري وحيث إن محله هو ضمان المستأمن من الضرر الذي يلحقه من جراء تحقق خطر بحري، فالخطر البحري هو عنصر جوهري في عقد التأمين البحري يترتب على انتفائه بطلان العقد لتخلف المحل، ويشترط لعَدّ الخطر بحرياً أن يحدث أثناء رحلة بحرية، أي تربطه بالبحر صلة مكانية ولو لم يكن ناشئاً مباشرة عن حالة البحر، أي أن كل ما يحصل خلال الرحلة البحرية من أخطار يعد أخطاراً بحرية، سواء

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٦٤

أفي تلك الأخطار التي يحدثها البحر كالعاصفة والغرق والجنوح، أم الأخطار التي تحدث على البحر ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر كالتصادم والحريق والسرقة[١]. فيُعَدُّ التصادم في مجال التأمين البحري من الأخطار المعتمدة، أي أنه لا يقع إلا مستنداً على سبب سابق عليه، وقد يكون هذا السبب من فعل الطبيعة، كالتصادم الحاصل بسبب الأعاصير وسوء الأحوال الجوية، أو قد يكون هذا السبب إرادياً كالتصادم الذي يقع نتيجة خطأ ربان أو طاقم السفينة[٢]. وقد رأينا أنه يكاد يكون من المجمع عليه في الفقه والقضاء أن التصادم البحري كحادث من حوادث الملاحة البحرية من وجهة نظر القانون يقتصر على التصادم الحاصل بين سفن بحرية أو بينها وبين مراكب للملاحة الداخلية.

إلا أن الأمر قد يختلف في مجال التأمين البحري، حيث يذهب البعض إلى أن المعنى المقصود قانوناً بالتصادم في مجال التأمين البحري مختلف عن معناه المقصود به كحادث من حوادث الملاحة البحرية، في حين يرى البعض الآخر عدم وجود اختلاف في مفهوم التصادم سواء أفي مجال التأمين البحري أم كحادث من حوادث الملاحة البحرية.

ولا تبدو أهمية لهذا الاختلاف في حال وجوده متى كان التأمين ضد جميع الأخطار البحرية بصفة عامة إذ يُعَدُّ التصادم دائماً خطراً بحرياً[٣]. لكن

---

[١] انظر، د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية، عام ١٩٩٢، ص٨٩

[٢] انظر، د. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، عام ١٩٦٦، ص٣٢٥

[3] See, Susan Hodges, Law of marine insurance, Cavendish Publishing Limited, 1st edition, London, 1996, p179

تظهر أهمية البحث في مدى اختلاف معنى التصادم في التأمين البحري عنه كحادث من حوادث الملاحة البحرية متى كان التأمين ضد أخطـــار معينـــة ومحددة في وثيقة التأمين وكان من بينها التصادم البحري.

فيرى أنصار الاتجاه[١] القائل باختلاف معنى التصادم في مجال التأمين البحري عن معناه كحادث من حوادث الملاحة البحرية، أن معنى التصادم في التأمين البحري أوسع، فهو يشمل علاوة على التصادم الحاصل بين الســـفن البحرية أو بينها وبين مراكب الملاحة الداخلية، التصادم الحاصل بين السفن البحرية والأجسام الثابتة كالصخور أو اصطدام السفينة بالرصيف، ونجد هذا الاتجاه في بعض أحكام القضاء الفرنسي[٢].

بينما يذهب أنصار الاتجاه الآخر إلى القول بتشابه معنى التصادم فـــي مجال التأمين البحري مع معناه كحادث من حوادث الملاحـــة البحريـــة وأن التصادم لا يختلف معناه بين الحالتين، وفي المقابل يرى أنصار هذا الرأي أن ارتطام السفينة بجسم ثابت وإن كان لا يُعَدُّ تصادماً بحرياً بالمعنى القـــانوني فإنه يعد خطراً بحرياً غير مسمى، وقد تنص وثيقة التـــأمين علـــى ضـــمان نتائجه، وبالتالي إذا وردت عبارة التصادم البحري في وثيقة التـــأمين فـــإن المؤمّن لا يضمن سوى نتائج ارتطام السفن البحرية فيما بينهـــا أو ارتطـــام السفن البحرية مع مراكب الملاحة الداخلية، وحتى يضمن المؤمّن البحـــري نتائج ارتطام سفينة بجسم ثابت أو عائم يجب أن ينص صراحة على ذلك في

---

[١] د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية، عام ١٩٩٢، ص١٠٣؛ ريبير. انظر، د. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص٣٢٦

[٢] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٥٢

وثيقة التأمين[١]. وقد أخذ القضاء الفرنسي في أغلب أحكامه بهذا الرأي، ويرى القضاء الإنكليزي أن المقصود بالتصادم في التأمين البحري هو الارتطام الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية، أي أنه يَعدُّ معنى التصادم في التأمين البحري مشابهاً لمعناه بكونه حادثاً بحرياً، ويشمل التلامس الحاصل بين جسدي السفينتين أو بين ملحقاتهما[٢].

أما المشرّع السوري فقد بين في المادة /٣٩٢/ من قانون التجارة البحرية أنه "فيما عدا الضرر الذي يصيب الأشخاص، يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أياً كان نوعها التي تترتب على المؤمّن له قبل الغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى، أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك عائم ما لم يتفق على تغطية نسبة معينة من هذه التعويضات" ويستثنى ما نصت عليه هذه المادة من الأخطار التي لا يشملها التأمين بحسب المادة /٣٧٦/ التي بينت في الفقرة الثانية أن "التأمين لا يشمل الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو للأشخاص ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك مع استثناء ما نصت عليه المادة /٣٩٢/".

فيلاحظ من نص المادة /٣٩٢/ آنفة الذكر أن المشرع السوري قد استخدم في معرض الحديث عن التأمين البحري مصطلحي "تصادم وارتطام" السفينة المؤمن عليها، فذكر المصطلح الأول عندما تعلق حادث السفينة بسفينة أخرى، بينما استخدم المصطلح الثاني عندما تعلق الحادث بشيء ثابت

---

[١] انظر، د. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص٣٢٦

[٢] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٥٣

أو متحرك عائم. ويمكن أن نستنتج أن المشرع السوري حافظ على معنى التصادم البحري بكونه حادثاً من حوادث الملاحة البحرية ولم يقصد به معنى مختلف في مجال التأمين البحري.

وهو الرأي الراجح في الفقه والقضاء الذي يقضي بأن معنى التصادم في مجال التأمين البحري هو نفس معناه بكونه حادثاً من حوادث الملاحة البحرية[١]، وإذا ورد في وثيقة التأمين عبارة تفيد أن المؤمن يضمن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري وارتطام السفينة بجسم ثابت أو عائم فإن ذلك لا يُعَدُّ معنى جديداً للتصادم البحري، وإنما يُعَدُّ اتفاقاً بين طرفي التأمين على توسيع نطاق الأضرار التي يضمنها المؤمن ليشمل علاوة على نتائج التصادم البحري، نتائج ارتطام السفينة بأي جسم آخر.

وبعد التعرف على شروط دخول الحادث في إطار التصادم البحري، تجدر الإشارة إلى أنه يبقى من واجب المحكمة قبل تطبيق أحكام قانون التجارة البحرية أن تتأكد من توافر الشروط اللازمة لتعدّ الحادث داخلاً في إطار التصادم والذي يُعَدُّ في مفهوم القانون مسألة من مسائل القانون، ومن ثم فإن محكمة الموضوع تخضع بشأنها لرقابة محكمة النقض، وعلى المحكمة أن تبين في حكمها طبيعة المنشآت المتصادمة إذا رأت تطبيق أحكام التصادم، وأنها من العائمات التي تتوافر فيها الشروط اللازمة لعدّ الحادث تصادماً بحرياً، إلا أن نطاق تطبيق قواعد التصادم لا يتعلق بالنظام العام، وعلى ذلك فإن محكمة النقض لا تتعرض له من تلقاء نفسها، فبعض الأحكام

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، المرجع السابق، ص٥٣

تعطي أحياناً رأيا خاطئاً في هذا الصدد دون أن تتعرض له محكمة الـــنقض، ومن ناحية أخرى فإن مسألة تحديد نطاق تطبيق قواعد التصادم هي مســـألة قانون يخالطها واقع، ومن ثم فإنه حتى يمكن إثارتها أمام محكمـــة الـــنقض، يلزم أن تكون قد سبق طرحها على محكمة الموضوع، وفي مثل هذه الحالة فإن رفض الطعن من قبل محكمة النقض لا يعني أن الحل الذي أخذ به الحكم المطعون فيه صحيح[١]. من ناحية أخرى هناك بعض الحالات التي تُستثنى من إطار التصادم البحري رغم توافر الشروط المذكورة، فلا تطبق أحكامه على هذه الحالات التي سنتعرف عليها في المطلب التالي.

[١] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص١٨

المطلب الثاني
استثناءات من إطار التصادم

قد يقع الحادث وتتوافر فيه الشروط السابقة واللازمة لدخوله في إطار التصادم البحري وفقاً لمفهومه القانوني، ومع ذلك لا يخضع لأحكامه الخاصة المبيّنة في قانون التجارة البحرية، ويُستبعَد من إطاره، وذلك بسبب وجود بعض الحالات التي يستثنيها القانون لأسباب قد تتعلق بالوصف القانوني للمنشآت المتصادمة و تبعيتها لجهات يصعب إخضاعها للقانون الخاص نظراً لما تتمتع به من حصانة ضد إجراءات التنفيذ التي قد تُتخذ في مواجهة ممتلكاتها كما في التصادم مع السفن الحكومية (الفرع الأول)، فإن اشتراك هذه السفن في حادث تصادم يجعل من الدولة التي تتبع لها طرفاً في النزاع اللاحق مع ما يترتب على ذلك من صعوبات تواجه تطبيق القانون الخاص. من جهة أخرى قد يحصل التصادم في إطار تنفيذ عقد بين الأطراف المتصادمة، فتتدخل المسؤولية العقدية لتحجب المسؤولية التقصيرية بسبب وجود علاقة تعاقدية بين الأطراف المتصادمة (الفرع الثاني)، وتُطبق بالتالي أحكام العقد على ما ينتج عن تنفيذه من مخاطر وأضرار، وتُستبعد أحكام التصادم البحري.

الفرع الأول: التصادم مع السفن الحكومية

حوادث التصادم لا تقتصر على السفن الخاصة، فقد تشترك سفينة حكومية في الحادث، وتُعَدُّ بذلك الدولة التي تتبع لها السفينة طرفاً في النزاع الذي ينشأ فيما بعد، الأمر الذي يجعل إمكانية تطبيق القواعد الخاصة

بالتصادم البحري الواردة في قانون التجارة البحرية محل تساؤل، لا سيما أن السفينة المملوكة للدولة قد تكون من السفن الحكومية الحربية والمخصصة لخدمة عامة (أولاً)، مع ما تتمتع به هذه السفن من حصانات في مواجهة إجراءات التنفيذ. أو قد تكون من السفن التجارية غير المخصصة لخدمة عامة (ثانياً)، بحيث تستغلها الدولة في الملاحة البحرية لتحقيق الربح ولا تتمتع بحصانات السفن المخصصة لخدمة عامة، مما يجعل الحكم مختلفاً بين الحالتين وفق ما سنرى.

أولاً: السفن الحكومية الحربية والمخصصة لخدمة عامة

تعزز الدول قواتها البرية والجوية بأساطيل بحرية تذود عن ديارها وتصد بها عدوان العدو، وإلى جانب السفن الحربية تخصص الدولة سفناً لرعاية مرافقها العامة في الحالات التي يمتد فيها نشاطها إلى البحر. وليس للسفينة الحربية تعريف متفق عليه عالمياً، إلا أن معظم التعاريف تستند إلى معايير مماثلة بحيث أن تكون في عداد البحرية العسكرية للدولة، وأن يقودها ضابط في الخدمة الفعلية لبحرية الدولة، وتحمل طاقماً من البحرية العسكرية، ومرخصاً لها برفع علم البحرية العسكرية وشعلتها، وتتميز بتخصيصها الحقيقي لأغراض عسكرية قتالية، وأن تكون صالحة بفضل تسليحها للاشتراك الفعلي في العمليات العسكرية[١]. أما السفن المخصصة لخدمة عامة فهي السفن التي تستعملها الدولة والمؤسسات التابعة لها لتأدية خدمات عامة

---

[١] وتتألف السفن الحربية من: السفن الحربية بالمعنى الحصري (كالسفن القتالية العائمة والغواصات)، والسفن المخصصة لخدمة الأسطول الحربي (كالنقل العسكري وكاسحات الألغام وسفن الجر ..). انظر، شارل روسو، القانون الدولي العام، منشورات دالوز، ترجمه إلى العربية شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، عام ١٩٨٧، ص٢٢٩-٢٣٠

بكونها صاحبة السلطات العامة ولا تقصد من استعمالها الحصول على الربح، كالسفن المستشفيات وسفن التموين والمدارس[١].

لكن تبقى هذه السفن الحكومية كغيرها من السفن معرضة لمخاطر الملاحة وقد تكون طرفاً في حادث التصادم[٢]، فعندما تصطدم سفينة حربية أو سفينة حكومية مخصصة لخدمة عامة بسفينة خاصة، تصبح الدولة التي تتبع لها السفينة طرفاً استثنائياً في دعوى عادةً ما يكون أطرفها تجاراً يسعون لتحقيق الربح من خلال استغلال أساطيلهم في أعمال الملاحة والنقل البحري، بينما تسعى الدولة من سفنها المتمتعة بسيادتها تقديم خدمة عامة لمواطنيها أو تأمين الحماية لسواحلها من الاعتداءات الخارجية أو غيرها من الخدمات العامة.

فهذا الاختلاف في المصالح بين أطراف هذه الحالة جعل مسألة تطبيق قواعد التصادم البحري الواردة في قانون التجارة البحرية محل تساؤل، لا سيما أن السفن الحربية والسفن المخصصة كلية لمنفعة عامة تتمتع وفقاً للعرف الدولي بالحصانة القضائية أمام محاكم الدول الأجنبية، وبصفة خاصة الحصانة في مواجهة إجراءات التنفيذ، وهو عرف تم تأكيده وتقنينه دولياً بموجب المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩٢٦/٤/١٠ لتوحيد

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٧٠-٧١

[٢] مثال عليها حادث التصادم الحاصل بتاريخ ٢٠١٧/٤/٢٧ على بعد /٤٠ كم/ من مدخل مضيق البوسفور بين سفينة الاستطلاع العسكرية الروسية "ليمان" والسفينة التجارية "أشتوت-٧" التي تحمل علم دولة توغو، حيث أسفر الحادث عن غرق السفينة الروسية وإنقاذ بحارتها. انظر، موقع قناة "RT Arabic" الفضائية على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/٥/٣ على الرابط التالي: https://ar.rt.com/irjl

بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية[١]، والمعدلة ببروتوكول عام ١٩٣٤، حيث تخضع للحصانة بموجب المادة الثالثة من المعاهدة كل من السفن الحربية، واليخوت الحكومية، وسفن الرقابة، والسفن المستشفيات، والسفن المساعدة، وسفن التموين، وغير ذلك من البواخر التي تمتلكها إحدى الدول التي تستغلها والتي تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية وغير تجارية، فلا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أياً كان أو أية إجراءات قضائية عينية[٢].

وهذا الحكم لا يقتصر على السفن المملوكة للدولة بل يشمل كل السفن التي تستغلها الدولة في حال كانت مملوكة أو مستأجرة من قبلها، سواء ألفترة من الزمن أم لرحلة معينة، بشرط أن تخصص هذه السفن وقت نشوء الدين لخدمة حكومية وغير تجارية، حيث تمتد إليها حصانة السفن الحكومية وفقاً لبروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٤[٣]، ولا يشترط أن تكون الدولة قد استأجرت السفينة غير مجهزة ما دامت قد أصبحت بالعقد أو بالفعل السيد الذي يأتمر

---

[١] بلغ عدد الدول التي صدقت والتي انضمت إلى المعاهدة حتى نهاية عام ٢٠١٥ أكثر من ثلاثون دولة منها (سورية، ليبيا، بلجيكا، فرنسا، ألمانيا، إيطاليا، المملكة المتحدة، تركيا، الأرجنتين، البرازيل). انظر، كتاب العام ٢٠١٥ الصادر عن اللجنة البحرية الدولية CMI YEARBOOK 2015، الجزء الثالث، حالة التصديق على المعاهدات البحرية، ص٤٥٩-٤٦٠، متاح على موقع اللجنة البحرية الدولية على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/١/٢٢ على الرابط التالي:

http://www.comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html

[٣] انظر، البند الأول من بروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٤ الملحق باتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ الخاصة بحصانة السفن الحكومية

الربان بأمره وصاحبة السيطرة الفعلية على السفينة[١]، وقد نقلت بلجيكا عن المعاهدة وأحسنت صنعاً في صياغة النص بإضافة عبارة "أو وقت إجراء الحجز أو القبض" إلى عبارة "وقت نشوء الدين"[٢].

غير أن المعاهدة نصت على استثناء من هذه القاعدة إذ سمحت لأصحاب الشأن رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة صاحبة السفينة أو التي تستغلها دون أن تستطيع هذه الدولة الدفع بحصانتها، وذلك في بعض الحالات المحددة التي تتصل بالوظيفة الملاحية للسفينة، ومن بينها القضايا الناجمة عن التصادم البحري[٣]. حيث إن من شأن جواز مقاضاة الدولة عن هذه الاستثناءات تأمين مصالح المشتغلين بشؤون الملاحة البحرية، وعلى ذلك فالدولة لا تستطيع في الحالات المستثناة أن تدفع بعدم قبول دعوى الدائن، ولكن يُشترط أن ترفع الدعوى أمام المحكمة المختصة في الدولة التي تملك السفينة أو تستغلها[٤]، ومتى رُفعت الدعوى أمام القضاء المختص، فإن المحكمة تُلزم بالفصل في دعوى التعويض ودونها أن ترفض ذلك استناداً إلى

---

[١] محاضر جلسات مؤتمر بروكسل لعام ١٩٢٦. انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص١٥٧

[٢] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٤٣

[٣] هذه الحالات هي: القضايا الناجمة عن التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى، والقضايا الناجمة عن أعمال المساعدة والإنقاذ وعن الخسائر البحرية العامة، والقضايا الخاصة بطلب التعويض أو بالتوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة. انظر، المادة /٣/ الفقرة /٢/ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ المتعلقة بحصانات السفن الحكومية

[٤] أخذ المشرع الجزائري بهذا المبدأ إذ بين في المادة /٢٩٢/ من القانون البحري أنه "لا ترفع الدعوى الخاصة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار ضد سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن التي تعمل في المصلحة العمومية إلا القضاء الجزائري فقط"

نظرية أعمال السيادة أو إلى المثل القائل إن السلطان لا يخطئ أو إلى غير ذلك من الدفوع التي يأخذ بها قضاء بعض الدول[١].

لكن كما أسلفنا فإنه يثور التساؤل حول أحكام المسؤولية التي ستطبق في هذه الحالة على دعوى المسؤولية الناجمة عن حادث التصادم البحري الذي تشترك فيه سفينة حكومية حربية أو مخصصة لخدمة عامة. حيث يرى البعض بأن المحكمة لا تطبق أحكام قانون التجارة البحرية[٢]، ونجد أن معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ راعت العرف المتعلق بحصانة السفن الحكومية حتى قبل تقنينه في معاهدة عام ١٩٢٦ واستندت عليه حيث استثنت من أحكامها حوادث التصادم التي تشترك فيها سفن حكومية ونصت في المادة /١١/ منها على أنه "لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة".

بينما ينتقد البعض[٣] هذا الحكم لأنه لا يجد أساساً ينهض عليه، وكل ما يُقال في تبريره أسبابه تاريخية ترى فيه تمثيلاً لسيادة الدولة التي تتبعها السفينة وقد زال هذا الاعتبار لكن بقي أثره قائماً، والاستناد إلى تعذر الحجز على سفن الدولة هو استناد خاطئ، لأنه يتضمن خلطاً بين تنظيم المسؤولية المدنية المترتبة على التصادم من ناحية، وإجراءات التنفيذ التي يمكن أن تتعرض لها هذه السفن بعد القضاء بمسؤوليتها من ناحية أخرى، فلو أن حصانتها في مواجهة إجراءات التنفيذ تقتضي حقاً عدم التعرض للتنظيم

---

[١] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص١٥٩

[٢] د. علي حسن يونس، المرجع السابق، ص١٥٩

[٣] د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٤٠٧؛ ود. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص٩٢

الموضوعي لمسؤوليتها أصلا عن التصادم، لأدى الاستطراد المنطقي لهذا الرأي أيضاً إلى عدم جدوى خضوع السفن المذكورة لأي تنظيم دولي آخر، وبصفة خاصة عدم خضوعها للقواعد الدولية لمنع التصادم البحري، وهو ما لم يقل به أحد، فواقع الأمر أن حصانة سفن الدولة المخصصة لخدمة عامة في مواجهة إجراءات التنفيذ لم تحل دون إخضاعها للقواعد الدولية لمنع التصادم، ولم يحدث أن اعترض أحد على هذا الوضع بدعوى مساسه بسيادة الدول التي تتبعها السفن المذكورة، وكان يجب بالمثل أن تخضع هذه السفن للأحكام المنظمة للتصادم البحري.

وسبق أن رأينا أن مجرد توافر صفة السفينة في المنشأة العائمة يكفي لعدّ الحادث تصادماً بحرياً بغض النظر عن نوع السفينة أو الغرض الذي تخصص له، فهو مبدأ تمسك به القانون الفرنسي لتوسيع نطاق قواعد التصادم وتطبيقها على منشآت الدولة البحرية أو على تلك المخصصة لخدمة عامة[١]. وكذلك الحال في قانون التجارة البحرية المصري، حيث أكدت المادة /٢٩٣/ منه على سريان الأحكام الخاصة بالتصادم على السفن البحرية ومراكب الملاحة التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية، وذلك لأن التصادم يُحدث نفس الضرر أينما وقع وأياً كانت الجهة التي تتبعها السفينة المتصادمة وأياً كان الغرض منها، إلا أن توسيع القانون المصري لنطاق تطبيق قواعد التصادم على السفن الحكومة لا

---

[١] المادة /٨/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي. بينما تبقى السفن الحربية مستثناة من الخضوع لأحكام التصادم البحري حيث لم يأتِ القانون على شمولها بأحكام التصادم. انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٧٤

يمتد وفقاً للمذكرة الإيضاحية للقانون ليشمل السفن الحربية[١] التي رؤي بقاؤها خاضعة للقوانين الخاصة بها.

في حين بيّن المشرع السوري موقفين متعارضين من هذه النقطة فيما بين التشريعين السابق والحالي، فقد كان له رأي مشابه لمعاهدة التصادم لعام ١٩١٠ ظهر في المادة /٢٤١/[٢] من قانون التجارة البحرية السابق، بينما اتخذ موقفاً مخالفاً في قانون التجارة البحرية النافذ حالياً، حيث أنه رغم استبعاد السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة من تطبيق قانون التجارة البحرية عموماً، فقد كان ذلك فيما عدا الحالات التي ورد بشأنها نص خاص[٣]، حيث ورد هذا النص الخاص بشأن التصادم البحري، موسعاً بذلك نطاق أحكام التصادم لتشمل السفن الحكومية المخصصة لخدمة عامة، فجاء في الفقرة الثالثة من المادة /٣٠٦/ منه "كذلك تجري أحكام التصادم البحري ولو كانت إحدى السفن المتصادمة سفينة بحرية مخصصة للخدمة العامة ولأغراض غير تجارية من قبل الدولة أو أحد أشخاص القانون العام". ونجد للمشرّع الإماراتي رأياً مشابهاً حيث نصت الفقرة الثالثة من المادة /٣١٨/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي على أنه "تسري أحكام التصادم البحري

---

[١] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٣٤، مشار إليه في الهامش

[٢] نصت المادة /٢٤١/ من قانون التجارة البحرية السوري السابق على أنه "لا تطبق أحكام هذا الباب على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لمصلحة عامة"

[٣] نصت المادة /٢/ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه "فيما عدا الحالات التي ورد بشأنها نص خاص، لا تسري أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية"

ولو كانت إحدى السفن المتصادمة مخصصة للخدمة العامة من قبل الدولة أو إحدى هيئاتها أو مؤسساتها العامة".

لكن لم يأتِ كل من القانونين السوري والإماراتي على ذكر حكم معين بخصوص السفن الحربية، ولم يُحددا صراحةً فيما إذا كانت مستثناة من الخضوع لقواعد التصادم البحري، أم أنها تسري عليها أسوةً بالسفن الأخرى المخصصة لخدمة عامة، فيرى بعض شراح قانون التجارة البحرية الإماراتي[١] أن إبقاء السفن الحربية على خصوصيتها هو الأصوب، ذلك أن السفن الحربية تباشر نشاط الدفاع الوطني، وأن المساس بها يُعَدُّ مساساً بالدولة وسيادتها، إضافة إلى أن السفن الحربية تكون مجهزة بآلات وأدوات الدفاع الوطني التي يجب أن تكون محوطة بالسرية.

لكن بالنظر إلى القواعد الدولية لمنع التصادم، نجدها تُطبق على جميع السفن في أعالي البحار، وفي جميع المياه المتصلة بها والصالحة لإبحار السفن البحرية، ولا يوجد في هذه القواعد ما يتعارض مع العمل بأي قواعد خاصة وضعتها حكومة أي دولة بالنسبة لاستخدام السفن الحربية والسفن المبحرة في القوافل للأنوار المضاءة لحفظ المواقع أو للإشارات الإضافية بالصفارة[٢]. أي أن السفن الحربية مشمولة بالقواعد الدولية لمنع التصادم، ويجب عليها مراعاتها وعدم مخالفتها، فهذه السفن وبسبب خطئها المتمثل في مخالفة القواعد الدولية لمنع التصادم قد تُلحق أضراراً بالسفن الأخرى، وليس

---

[١] يعقوب يوسف عبدالرحمن، مرجع سابق، ص٦٥. مقترحاً لن يتم إضافة مادة إلى قانون التجارة البحرية الإماراتي وهي "لا تسري أحكام التصادم البحري على السفن الحربية"

[٢] القاعدة الأولى من القواعد الدولية لمنع التصادم. انظر، العميد البحري مصطفى محمد عبد العزيز، مرجع سابق، ص١٦-١٧

من العدل حرمان المتضرر من مطالبة الحكومة التي تتبع لها السفينة بالتعويض عما لحقه من أضرار، لا سيما أن اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ المتعلقة بحصانة السفن الحكومية قد سمحت -كما رأينا- لأصحاب الشأن رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة صاحبة السفينة أو التي تستغلها دون أن تستطيع هذه الدولة الدفع بحصانتها، وذلك في بعض الحالات، ومن بينها القضايا الناجمة عن التصادم. فما دام يمكن مطالبة الحكومة التي تتبع لها السفينة الحربية بالتعويض-مع مراعاة تقييد ذلك برفع المطالبات أمام المحاكم المختصة في الدولة صاحبة السفينة- فإن قوعد التصادم البحري هي الأولى بالتطبيق في هذه الحالة ولا مبرر لاستبعادها، وليس للدولة التي تتبع لها السفينة أن تعترض على أساس أن في ذلك مساساً بسيادتها أو يعرض السرية العسكرية للإفشاء، ما دامت أن المطالبة تتم أمام محاكمها المختصة، وستخضع السفينة في إجراءات الكشف عليها لأنظمة دولتها، مع مراعاة عدم تعطيل هذه السفينة عن القيام بأعمال الخدمة العسكرية المخصصة لها، وهو أمر يعود تقديره للدولة التي تتبع لها السفينة والتي هي في الوقت نفسه الدولة التي يُنظر النزاع أمام محاكمها.

لكن من جهة أخرى يجب مراعاة الظروف التي حصل خلالها التصادم مع السفينة الحربية، كما لو كانت الأضرار قد وقعت نتيجة تأدية السفينة الحربية واجبها بالدفاع الوطني، مثلاً في إطار مناورة عسكرية تدريبية من المناورات التي تقوم بها الدول عادةً، ففي هذه الحالة يجب عدّ الحادث من قبيل القوة القاهرة لأن السفن الحربية هنا تراعي في حركتها وتنقلها وأنوارها وإشاراتها ظروف الحالة الحربية التي وجدت فيها، لا سيما أنه يتم عادةً

الإعلان عن أن منطقة إجراء المناورات غير صالحة للملاحة، ويُعَدُّ في هذه الحالة دخول السفينة التجارية المتضررة إلى هذه المنطقة خطأ من قبلها، ونجد لدى المشرّع الجزائري نصاً على هذه الحالة إذ بينت المادة /٢٨٦/ من القانون البحري الجزائري أنه "لا تعد السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ مسؤولة تجاه السفن الأخرى عن الأضرار التي تحدث إثر وقوع التصادم خلال الخدمات أو التمارين العسكرية في مدى المياه البحرية المصرح بأنها مخطرة للملاحة، ولا يعفي هذا المقتضى قواد هذه السفن من إلزامية تقديم المساعدة للسفن المصدومة" ويرى بعض شراح القانون البحري الجزائري[١] أنه من تحليل هذا النص يمكن أن نستنتج بمفهوم المخالفة أن هذه السفن ستكون مسؤولة عما تسببه من أضرار بسبب التصادم متى وقع هذا الأخير خارج المياه المصرح بأنها خطرة للملاحة. وبين المشرّع الجزائري في المادة /٢٩٨/ من القانون البحري أنه "تطبق أحكام هذا الفصل على سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن المخصصة لمصلحة عمومية".

وعبر المشرّع الأردني صراحة عن تطبيق أحكام التصادم على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية، حيث نصت المادة /٢٤٤/ من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه "تطبق أحكام هذا الباب على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية" كما بينت المادة /٤/ من القانون البحري العماني "لا تسري أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن المساعدة لها إلا فيما يتعلق بالتصادم والإنقاذ البحري".

---

[١] بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٤٣

بينما اعتنق المشرّع اللبناني موقفاً مشابهاً لما سارت عليه معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ حيث نصت المادة /٢٤١/ من قانون التجارة البحرية اللبناني على أنه "لا تطبق أحكام هذا الباب على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية".

في حين سكتت تشريعات أخرى عن هذه الناحية، ولم تعتنق موقفاً معيناً من حيث إخضاع السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة لأحكام التصادم الواردة في قانون التجارة البحرية من عدمه كالقانون الكويتي.

ثانياً: السفن الحكومية التجارية غير المخصصة لخدمة عامة

تمتلك الحكومات عادة أنواعاً متعددة من السفن ولا تقتصر على السفن الحربية والمخصصة لخدمة عامة، حيث قد تمارس الدولة نشاطاً تجارياً بحرياً تسعى من خلاله لتحقيق الربح مستخدمةً بذلك أساطيلها الخاضعة للقانون الخاص كونها غير مخصصة لخدمة عامة، وبالتالي تكون الدولة طرفاً اعتيادياً في حوادث التصادم التي تشترك فيها سفينة مملوكة من قبلها وغير مخصصة لخدمة عامة فتخضع لقواعد القانون التجاري البحري[١]، ويصعب التسليم بحصانة هذه السفن ما دامت الدولة نزلت إلى حيث ينزل الأفراد وتباشر أوجه النشاط التي يباشرونها، ويلتمس القضاء الفرنسي أسباباً ويبتكر قرائن على تنازل الدولة عن حصانتها قائلاً أنه متى باشرت الدولة نشاطاً تجارياً خارج إقليمها أو أبرمت عقداً في بلد أجنبي فإن ذلك يكون بمثابة قرينة على أنها نزلت عن الحصانة المقررة لها، أما القضاء المصري

---

١ انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٣٩٨

فقد رفض الاعتراف للدول الأجنبية بأي حصانة تمنع من مقاضاتها في الحالات التي يقوم فيها نشاطها على رعاية مصالح خاصة لا تمت بصلة إلى نشاطها السياسي والحكومي، بحيث يكون الاعتراف لها بأي حصانة من قبيل إنكار العدالة[١].

وهو أمر استهلّت به المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية الموقعة في بروكسل عام ١٩٢٦ فرأت في مادتها الأولى أن "السفن البحرية التي تملكها الحكومات أو التي تستغلها والشحنات المملوكة لها وما تنقله السفن الحكومية من شحنات ركاب، وكذلك الدولة التي تملك هذه السفن أو تستغلها، تخضع فيما يختص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن ونقل هذه الشحنات لنفس قواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التي تسري على السفن والشحنات والأمتعة المملوكة للأشخاص" وتكمل مادتها الثانية لتبين أنه "تسري على هذه المسؤوليات والالتزامات، فيما يتعلق باختصاص المحاكم والدعاوى والمرافعات نفس القواعد المقررة للبواخر التجارية الخاصة وللشحنات الخاصة ولأصحابها". وقد استقر القضاء الفرنسي على عدّ سفن البضاعة وسفن الصيد في الأساطيل الاشتراكية المؤممة ليست مخصصة لخدمة عامة في مفهوم المعاهدة[٢].

وبالتالي تعامل سفن الدولة غير المخصصة لخدمة عامة معاملة السفن العادية، ولا تتمتع بحصانات خاصة بها، وتكون الدولة طرفاً كأي طرف في دعوى التصادم ولا يُعَدُّ أمراً يمس سيادتها. والعبرة في كون المنشأة البحرية

---

[١] انظر، د. على حسن يونس، مرجع سابق، ص١٥١

[٢] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٤٢

سفينة مخصصة لخدمة عامة أم لا هو بحالتها وقت حصول التصـــادم[١]، وإذا قام خلاف حول ملكية السفينة أو صفتها وفيما إذا كانت تجارية أم مخصصة لخدمة عامة، فإنه يقع من اختصاص القاضي الذي ينظـــر النـــزاع ويكـــون للدولة المدعى عليها، لرفع الحجز عن السفينة، أن تثبت وفقاً لما تسمح بـــه شريعة القاضي أن السفينة مخصصة لخدمة عامة وليست تجارية[٢]، غير أن هذا يستغرق وقتاً قد يطول ويعطل استغلال السفينة، فكان الحل وفقاً لمعاهدة بروكسل ١٩٢٦ الخاصة بحصانات السفن الحكومية باعتبار الإقرار الموقـــع عليه من الممثل الدبلوماسي للحكومة المتعاقدة صاحبة الســـفينة أو الشـــحنة، والذي يقدم عن طريق الحكومة التي تنظر محاكمها النزاع، دليلاً علـــى أن السفينة هي من السفن المخصصة لخدمة عامة وتتمتع بالحصـــانة اللازمـــة بقصد رفع ما تأمر به المحاكم من الحجوزات أو إلقاء القبض أو الاحتجاز[٣]. كما بين بروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٤ أنه المتفق عليه أنه ليس هناك مـــا يمنع الحكومات صاحبة الشأن من الحضور وفقاً للإجـــراءات المنصـــوص عليها في القوانين الوطنية أمام المحكمة المرفوع إليها النزاع وتقديم الإقرار المذكور[٤].

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٧٦

[٢] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص١٥٩

٣ انظر، المادة /٥/ من معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٦ الخاصة بحصانات السفن الحكومية

٤ انظر، البند الثالث من بروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٤ الملحق باتفاقية بروكســـل لعـــام ١٩٢٦ سابقة الذكر

الفرع الثاني: وجود علاقة تعاقدية بين الأطراف المتصادمة

تُعَدُّ قواعد التصادم البحري كما رأينا استثناء من القواعد العامة، فهي قواعد خاصة تقدم على القواعد العامة في حال توافر شروطها، لكن بالمقابل هناك بعض الحوادث التي تحصل في إطار تنفيذ عملية نظّمها أطرافها اتفاقياً من خلال عقد أُبرم بينهم، فتُستبعد في هذه الحالة أحكام التصادم الواردة في قانون التجارة البحرية لتطبق على الحادث قواعد العملية التي حصل في إطارها، والتي نُظمت بموجب عقد يكون مرجعاً أساسياً في تحديد حقوق والتزامات أطرافه.

ويؤخذ بهذا الرأي على نطاق واسع دولياً كما في سورية ولا سيما الفقه والقضاء في مصر وفرنسا وبلجيكا[١]، على أساس أن أحكام التصادم البحري سواء أكانت الواردة في التشريع أم في معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ أساسها الخطأ التقصيري، وأن هذه الأحكام لا تطبق كلما وجد عقد يربط المنشآت المتصادمة، فهذا العقد وحده هو الذي ينظم العلاقة بين أطرافه[٢].

وعبّرت عن ذلك محكمة النقض المصرية أن أحكام التصادم قد نظمت التعويض المستحق في حالة خطأ إحدى السفينتين أو الخطأ المشترك، بما مؤداه تنظيم المسؤولية عن الخطأ التقصيري، فلا تسري أحكام التصادم على التصادم الذي يحصل بين سفينة الإرشاد والسفينة المتلقية لخدمة الإرشاد (أولاً)، أو بين سفينة القطر والسفينة المقطورة (ثانياً) نظراً لارتباط السفينتين

---

[١] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٢٢

[٢] انظر، د. هشام فرعون، مرجع سابق، ص٢٤٣؛ ود. على البارودي، مرجع سابق، ص٣٤٨

بعقد سابق هو عقد الإرشاد أو عقد القطر الذي يحدد التزامات كل منهما[١].

حيث تعد عمليات القطر والإرشاد البحري من العقود المكملة، لأنها لا تتعلق مباشرةً بملاحة بحرية رئيسة، وإنما تتصل بملاحة مساعدة أو مكملة لمعاونة السفينة على أداء غرضها الأساسي، في الملاحة[٢].

أولاً: التصادم الحاصل بين سفينة الإرشاد والسفينة المتلقية لخدمة الإرشاد

يتطلب دخول السفينة إلى المرفأ وترصيفها لتجهيزها لشحن البضاعة أو تفريغها قدراً كبيراً من الحيطة والحذر ومستوىً عالٍ من الخبرة والكفاءة لدى ربانها، ومع ذلك قد يتسبب الربان الخبير بحوادث أثناء دخوله المرفأ أو خروجه منه، بسبب جهله بأبعاد المرفأ، وقياسات أرصفته وألسنته وممراته، وعدم درايته بأعماقه بشكل دقيق، وما يوجد في قاعه، وغيرها من التفاصيل المحلية، الأمر الذي استدعى توفير نوع من الخدمات التي تُقدم في المرافئ، وتسمى بالإرشاد البحري الذي يُعَدُّ أحد الفروع الهامة من علوم قيادة السفن، ويتناول مسائل اختيار خطوط السير البحرية، وسلامة قيادة السفن ملاحياً، ولا سيما في قنوات المياه الضيقة والمزدحمة، ودرء الأخطار البحرية وطرائق تعليمها والدلالة عليها، ومنظومات تجهيز الممرات الملاحية

---

[١] قرار محكمة النقض المصرية في الحكم الصادر بتاريخ ١٩٧٦/١/١٢، انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٤٠، مشار إليه في الهامش

[٢] انظر، د. جمال مكناس، القطر والإرشاد البحري، مقالة منشورة في الموسوعة العربية، الموسوعة القانونية المتخصصة، المجلد السادس، تصنيف القانون التجاري، ص٣٧٢. متاح على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/٣/١ على الرابط التالي:
https://www.arab-ency.com/ /details.law.php?full=1&nid=164081

ووسائطها، وإصدار مختلف المراجع الملاحية وقواعد استخدامها، وتنسيق خدمات السلامة في البحار[١].

ويتولى عملية الإرشاد بحّار مختص ومتمرس يطلق عليه اسم المرشد البحري، الذي يُعرف بأنه ملاح ماهر من مرتبة ربان، مهمته إرشاد السفن في المناطق الخطرة والمزدحمة، مثل الموانئ والمراسي والخلجان والمضائق والقنوات والممرات المائية ومصبات الأنهار[٢]. فيتمتع المرشد بخبرة بحرية محلية ويكون على دراية كاملة بكل تفاصيل المرفأ الذي يختص به وظروفه المناخية ولا سيما المد والجزر في بعض البلاد التي يعظم فيها الفرق بينهما، حيث يتجاوز في بعض الأماكن والأوقات عشرة أمتار، مما يجعل بعض المناطق الملاحية غير صالحة لإبحار السفن في أثناء الجزر عندما تصبح الأعماق ضحلة، كما هي الحال على شواطئ المحيط الأطلسي، بالإضافة إلى الرياح المحلية التي يمكن أن يكون لها خصائصها بسبب العوارض الجغرافية على الشاطئ، ويختلف اتجاهها وقوتها بحسب الوقت في اليوم، وكلها تفاصيل ليس لربان السفينة المسافرة الإحاطة بها بالنسبة لكل المرافئ التي يتنقل فيما بينها، مما يجعل الإرشاد ضرورة من الصعب الاستغناء عنها، لدرجة فرْضِه على السفن بشكل إلزامي وجعله إجبارياً في أغلب الموانئ، حيث تناولت الاتفاقية الخاصة بأنظمة الموانئ البحرية التي

---

[١] انظر، بسام أبو عسلي، الإرشاد البحري، مقالة منشورة في الموسوعة العربية، موسوعة العلوم والتقانات، ص٥١٨. متاح على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/٣/١ على الرابط التالي:

https://www.arab-ency.com/_/details.tech.php?full=1&nid=165630

[٢] انظر، بسام أبو عسلي، المرجع السابق.

عُقدت في جنيف عام ١٩٢٣ مسألة الإرشاد وأعطت لكل دولة الحق في تنظيم الإرشاد البحري في موانئها حسب ظروفها، وقررت لكل دولة الحق في تحديد نوع الإرشاد فيها إجبارياً كان أم اختيارياً[١]، حيث يكون للدولة مصلحة في تفادي الحوادث التي قد تقع بين السفن أو للسفن في المرفأ، لأن هذه الحوادث قد تؤدي إلى تعطيل الملاحة في المرفأ، أو إلى الإضرار بمنشآت المرفأ أو بالمساعدات الملاحية أو إلى تلويث المياه الإقليمية والشواطئ، لذلك فإن الكثير من الدول جعلت الإرشاد إجبارياً، كما في سورية، حيث الإرشاد إجباريٌّ في المرافئ السورية، ومرفقٌ عامٌ تقوم على تسييره المديرية العامة للموانئ[٢].

فقد نصت الفقرة الأولى المادة /٢٩٦/ من قانون التجارة البحرية أن الإرشاد إجباري في المرافئ السورية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص، وتم تعيينها في المادة الثامنة من التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية على الشكل التالي: مرفأ اللاذقية، مرفأ طرطوس، مصب النفط في طرطوس، مصب النفط في بانياس. وحددت التعليمات التنفيذية المذكورة حالات الإعفاء من الالتزام بالإرشاد[٣].

---

[١] انظر، الربان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص١٧٨

[٢] انظر، د. جمال مكناس، مرجع سابق

[٣] نصت المادة /٨/ الفقرة /ب/ من التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري على أنه "تحدد حالات الإعفاء من الالتزام بإرشاد السفن في المرافئ السورية وفقًا للفقرة /٣/ من المادة /٢٩٦/ من القانون التجاري البحري السوري كالآتي: سفن الصيد والنزهة عند دخولها وخروجها من موانئ الصيد والنزهة، الزوارق التابعة لجهات عامة وغيرها مخصصة لأعمال تجارية، الزوارق التي تعمل في المرفأ لتقديم الخدمات وفق ترخيص أصولي، السفن الحربية الوطنية، سفن الأبحاث العلمية الوطنية، السفن التي يقل طولها خمسة أمتار"

وعلى الرغم من الصفة الإجبارية لخدمة الإرشاد في أغلب المرافئ، يذهب أغلب الفقهاء[١] إلى عدّها عقداً رضائياً من العقود الملزمة لجانبين، طرفاه الربان والمرشد، وينعقد بمجرد توافر الإيجاب والقبول بينهما، فيتم الإيجاب من قبل الربان بوصفه نائباً قانونياً عن المجهز، وذلك برفع إشارة خاصة على سارية السفينة أو عبر أجهزة اللاسلكي، ومتى شاهد المرشد هذه الإشارة أو تلقى طلب الإرشاد من الربان، أجابه المرشد على طلبه، وبهذا ينعقد بينهما عقد محله التزام المرشد بتقديم المعونة الفنية للربان لدى دخول السفينة إلى الميناء أو خروجها منه نظير أجر معين تحدده اللوائح عادة.

غير أن بعض الفقه[٢] يرى أن التنظيم الحديث نسبياً للإرشاد يقترب به إلى فكرة النظام ويبعده عن فكرة العقد، فلم يعد الربان حراً في اللجوء إلى المرشد، فضلاً عن انتفاء اختياره لشخص المرشد، ولا يجوز للمرشد أن يمتنع عن إجابة طلب الإرشاد، بل يتعين عليه عدم التمييز بين السفن وإجابة طلب أول سفينة تتقدم به. لكن يدفع مؤيدي الطبيعة العقدية للإرشاد[٣] ذلك بأن جعْل الإرشاد إجبارياً لا ينتقص من هذه الطبيعة، إذ إن الإجبار على التعاقد شائع في كثير من العقود، وبخاصة تلك التي يبرمها الجمهور مع أشخاص يلزمهم القانون البيع أو تقديم خدمة كمتعهدي النقل، وتحديد مقابل الإرشاد في القوانين واللوائح لا يتنافى مع فكرة العقد، وتحديد المقابل بوساطة القانون أو بوساطة الشخص الذي يقوم على إدارة مرفق عام كالبريد والنقل العام أو

---

[١] د. على حسن يونس، مرجع سابق، ص٤٩٢؛ ود. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص٢٣١

[٢] د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٣٧٧

[٣] د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٢٣٢

بوساطة شخص من أشخاص القانون الخاص كشركات النقل البري والبحري والجوي لا يرفع صفة العقد عن اتفاق الأطراف، والواقع أن تدخل الدولة في الإرشاد بالتنظيم ليس قاصراً على الإرشاد وحده، بل هي ظاهرة عامة نلمسها في كثير من العقود والعلاقات القانونية الخاصة دون أن يستتبع ذلك إنكار صفة العقد.

فالطبيعة العقدية للإرشاد تؤدي إلى استبعاد حادث التصادم الذي يحصل بين أطرافه وأثناء تنفيذه من إطار التصادم البحري، فلا تطبق عليه أحكام المسؤولية عن التصادم البحري كما نظمها قانون التجارة البحرية، لأن هذه القواعد قاصرة على حكم المسؤولية التقصيرية دون العقدية، إضافةً إلى أن قانون التجارة البحرية السوري قد نظّم عملية الإرشاد بأحكام خاصة في المواد من /٢٩٦/ إلى /٣٠٥/ التي بينت أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تحصل أثناء عملية الإرشاد، وكيفية توزيعها بين المرشد ومجهز السفينة المتلقية لخدمة الإرشاد، حيث قد تحصل خلال عملية الإرشاد حوادث من الممكن أن تؤدي إلى الحاق الضرر بالغير نتيجة تصادم السفينة المتلقية لخدمة الإرشاد بسفينة أخرى أثناء عملية الإرشاد، أو قد تلحق الأضرار بسفينة الإرشاد أو ببحارتها وبالمرشد، وقد تصيب الأضرار السفينة المتلقية لخدمة الإرشاد ذاتها، ولكل من هذه الأضرار أحكامها الخاصة فيما بتعلق بتوزيع المسؤولية عنها وفق ما يلي:

أ- المسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالغير

تنحصر مهمة المرشد في إرشاد الربان وتزويده بمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الذي يجب اتباعه، فهو مستشار فقط وتأخذ توجيهاته طابع

المقترحات، حيث أكدت المادة /٣٠٠/ من قانون التجارة البحرية السوري أن قيادة السفينة وإدارتها تبقيان للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها. وحيث أن المرشد أثناء قيامه بعملية إرشاد السفينة يُعَدُّ تابعاً لمجهزها لأنه يزاول نشاطه لحسابه ويؤدي عمله تحت إشراف الربان وسلطانه[١]، لذلك يكون مجهز السفينة المتلقية لخدمة الإرشاد مسؤولاً مباشرة قبل الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد أثناء عمله عليها[٢]، وكون الإرشاد إجبارياً لا يغير من هذه القاعدة، لأن مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه إنما تقوم على الخطأ في الرقابة والتوجيه ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وتوجيهه[٣]، والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المجهز بوساطة ربانه.

ويخضع مجهز السفينة في مسؤوليته هذه عن الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة التصادم الحاصل أثناء عملية الإرشاد لأحكام التصادم البحري، الأمر الذي أكدته المادة /٣١٠/ من قانون التجارة البحرية السوري التي بينت أنه تترتب المسؤولية المقررة في هذا الفصل –المتعلق بالتصادم البحري– على التصادم الذي يقع بخطأ من المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً. فوجود المرشد لا يغير من قواعد مسؤولية المجهز عن التصادم تجاه الغير. وإنما يختلف الأمر بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الحوادث الحاصلة بين سفينة الإرشاد والسفينة المتلقية لخدمة الإرشاد كما سنرى تالياً.

---

[١] انظر، د. على حسن يونس، مرجع سابق، ص٤٩٨؛ ود. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٢٣٣

[٢] انظر، المادة /٣٠١/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٣] انظر، المادة /١٧٥/ الفقرة /٢/ من القانون المدني السوري

وقد ساد هذا الاتجاه القائل بتطبيق أحكام التصادم على التصادم الحاصل بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً في معظم التشريعات، فأخذ به مثلاً المشرع في كل من عمان، الكويت، الإمارات، الأردن، لبنان، الجزائر، فرنسا[١]، كما نصت عليه المادة /٥/ من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، أما المشرع المصري فقد أضاف في المادة /٢٩٨/ من قانون التجارة البحرية المصري عبارة "... وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة في المسؤولية" ويرى البعض[٢] أن المشرع المصري أحسن صنعاً بهذه الإضافة وذلك حتى يبقى المرشد مسؤولاً عما يرتكبه من أخطاء جسيمة أثناء قيامه بتنفيذ عقد الإرشاد أمام المجهز صاحب السفينة، ذاك أن المرشد يعد تابعاً للمالك شأنه شأن باقي التابعين البحريين.

وبين قانون الإرشاد الإنكليزي لعام ١٩٨٧ في المادة /١٦/ منه أن الإرشاد الإجباري لن يؤثر في مسؤولية مالك السفينة المتلقية لخدمة الإرشاد أو ربانها ويبقى مجهز السفينة مسؤولاً عن أخطاء المرشد حتى لو كان الإرشاد إجبارياً[٣].

---

[١] المادة /٢٩٦/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٢٧/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٢٢/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٤٠/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٣٧/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٨٣/ من القانون البحري الجزائري؛ والمادة /٥/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي. مع التنويه إلى انه ورد المرشد في قانون التجارة البحرية الأردني و اللبناني تحت مسمى السائق

[٢] يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق، ص٦٠

[3] See, Simon Baughen, Shipping Law, Routledge an imprint of the Taylor & Francis Group, London & New York, 6th edition, 2015, p271

ب- الأضرار التي تلحق سفينة الإرشاد

بينت المادة /٣٠٢/ من قانون التجارة البحرية السوري أن مجهز السفينة يكون مسؤولاً أيضاً عن الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد. ويقع على عاتق المجهز إثبات جسامة خطأ المرشد إذا أراد درء مسؤوليته عن هذه الأضرار[١].

أما التصادم الذي يقع بين سفينة الإرشاد والسفينة المتلقية لخدمة الإرشاد قبل تنفيذ عملية الإرشاد أو بعدها فيبقى خاضعاً لأحكام التصادم البحري[٢].

ج- الأضرار التي تلحق المرشد وبحارة سفينة الإرشاد

قد لا يصيب الضرر سفينة الإرشاد ذاتها وإنما يصيب أحد أفراد طاقمها أو قد يصاب المرشد بضرر، فقد بينت المادة /٣٠٣/ من قانون التجارة البحرية السوري أن مجهز السفينة المتلقية لخدمة الإرشاد يُسأل عن الضرر الذي يصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو من البحارة. فلا يشترط هنا إمكان دفع مسؤولية المجهز أن يكون خطأ المرشد أو البحارة جسيماً، بل يكفي أن يكون الخطأ يسيراً.

د- الأضرار التي تلحق بالسفينة المتلقية لخدمة الإرشاد

قد تلحق الأضرار بالسفينة المتلقية لخدمة الإرشاد نتيجة خطأ يصدر من المرشد كما لو أدلى بمعلومات خاطئة عن مسالك الميناء أو أعمال الممر المائي، فيترتب على هذا الخطأ جنوح السفينة مثلاً، فقد بينت المادة /٣٠٤/

---

[١] انظر، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٣٨٧

[٢] انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق، ص٦٠

من قانون التجارة البحرية السوري أن المرشد لا يسأل عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها، هذا الحل يبرره تأمين المرشد في عمله ورفع القلق عنه أثناء تأدية مهمته.

لكن رغم عموم نص المادة /٣٠٤/ وإطلاقه فإنه لا يصل إلى إعفاء المرشد من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السفينة التي يرشدها في حالة ما إذا أثبت أن المجهز وقوع غش أو خطأ جسيم منه أثناء الإرشاد[١]، تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية التي لا تعفي من المسؤولية عن الغش الخطأ الجسيم[٢].

وتجدر الإشارة إلى أن العديد من المرافئ تضمنت أنظمة خاصة للإرشاد إلى جانب التنظيم القانوني الوارد في قانون التجارة البحرية، فتخضع الأضرار التي تحصل خلال عملية الإرشاد بين سفينة الإرشاد والسفينة التي استخدمتها في ميناء الإسكندرية مثلاً لحكم خاص تضمنته المادة /٦/ من القانون رقم /٩/ لسنة ١٩٦٥ الخاص بتنظيم الإرشاد بميناء الإسكندرية "تبقى السفينة التي استخدمت المرشد مسؤولة قبل الغير عن كل هلاك أو ضرر ولو كان ناشئا بسبب خطأ المرشد، وتكون السفينة مسؤولة أيضاً فيما عدا حالة الخطأ الجسيم من المرشد عن كل هلاك أو ضرر يصيب سفينة الإرشاد أثناء عمليات الإرشاد أو المناورات الخاصة بركوب المرشد

---

[١] انظر، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٢٣٥

[٢] المادة /٢١٨/ الفقرة /٢/ من القانون المدني السوري

في السفينة أو نزوله منها" وقد تكرر هذا الحكم في العديد من أنظمة الإرشاد في المرافئ[١].

ثانياً: التصادم الحاصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة

يعرف القطر بوجه عام أنه الاستعانة بقوة محركة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له أو لم يعد يتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتية[٢]. وفي المجال البحري يتم القطر عادةً بوساطة قاطرات بحرية تكون عادةً سفناً متخصصة تتميز بصغر حجمها وبقوة هائلة في محركاتها، وتؤدي خدمات مختلفة مثل معاونة السفن على الرسو بمحاذاة أرصفة المرفأ، وسحب السفن التي تصير غير صالحة للملاحة إلى الأحواض التي تُفكك فيها لتباع حطاماً، وسحب السفن التي تتعطل داخل المرافئ أو في عرض البحر، ومساعدة السفن التي تقذفها الأمواج فوق العشب والصخور لتعويمها[٣].

وتُقدَّم خدمات القطر بموجب عقد يُعَدُّ من العقود الرضائية الملزمة للجانبين، يتعهد فيه مجهز القطر بالقيام بعمل هو القطر لمدة معينة أو لجهة معلومة في مقابل الحصول على أجر، وتُعَدُّ القاطرة سفينة بحرية متى باشرت نشاطها في البحر، لأن لها كل المقومات المادية والقانونية اللازمة للسفينة، أما العائمات المقطورة فإنها لا تفقد وصف السفينة لمجرد قطرها[٤]،

---

[١] كالمادة /٦/ الفقرة /٣/ من القانون /١٦١/ لعام ١٩٥٩ بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء السويس؛ والمادة /٢٦/ من قانون ١٠ حزيران لعام ١٩٤٨ الخاص بتنظيم الإرشاد في مرفأ بيروت؛ والمادة /١٩/ من قانون ٢٠ كانون الأول لعام ١٩٥١ بتنظيم الإرشاد في مرفأ طرابلس

[٢] انظر، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٣٩٢

[٣] انظر، د. جمال مكناس، مرجع سابق.

[٤] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٥٠٣

وتبقى احتمالات التصادم قائمة، سواء أبين القاطرة والمقطورة أم بينهما وبين سفينة أخرى.

وحيث إن أحكام التصادم البحري الواردة في قانون التجارة البحرية تطبق فقط على المسؤولية ذات الطابع التقصيرية، ونظراً لكون القطر البحري يتم بموجب عقد بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، فتستبعد أحكام التصادم البحري في حال وقوع تصادم بين السفينتين القاطرة والمقطورة أثناء تنفيذ عقد القطر منذ بدايته وحتى نهايته[١]، ويكون عقد القطر هو المرجع الأساسي في تحديد حقوق والتزامات أطرافه ويتم بموجبه تنظيم المسؤولية المترتبة على حادث التصادم هذا على أساس أن المسؤولية العقدية تجب المسؤولية التقصيرية[٢]. وقد أورد قانون التجارة البحرية الكويتي نصاً صريحاً بهذا الخصوص مبيّناً بموجب المادة /٢٢٩/ أنه "لا تسري أحكام هذا الفصل على التصادم الذي يقع بين السفينة القاطرة، والسفينة المقطورة، ولا على أية حالة أخرى توجد فيها علاقة عقدية بين السفينتين"، كما بينت المادة /٢٨٤/ من القانون البحري الجزائري أنه "إذا وقع تصادم أو ارتطام بين السفن التي يربطها عقد الخدمات، يتم تقدير المسؤولية عن الأضرار الحاصلة وفقاً للأحكام المتعلقة بهذا العقد".

---

[١] وقد عبر العميد ريبير عن رأيه في هذا الشأن فقال "من الصعب أن نطبق قواعد التصادم على التصادم الذي يحصل بين القاطرة والسفينة المقطورة لأن السفينتين ترتبطان تعاقدياً، كما يكونان تحت قيادة واحدة"، انظر، د. أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، عام ١٩٨٠، ص١٥٧

[٢] انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٣٩٨

أما التصادم الحاصل بين السفينتين القاطرة والمقطورة قبل البدء بتنفيذ العقد أو بعد الانتهاء منه فيبقى محكوماً بالتصادم البحري، ولا يحكمه العقد الذي لم يشرع في تنفيذه بعد أو الذي تم وانتهى، ويلاحظ في هذا الصدد أن عملية القطر لا تتحدد بالجر بالمعنى الدقيق، وإنما تبدأ العملية بأولى خطوات ربط كابلات الجر بالسفينة المقطورة وتمتد حتى الانتهاء من عملية الجر وفك تلك الكابلات من السفينة[١].

والتصادم الذي يحصل أثناء عملية القطر قد يلحق ضرراً بالغير، كما لو اصطدمت سفينة القطر أو السفينة المقطورة بسفينة ثالثة وأصابها ضرر، فإن المسؤولية عن هذا الضرر في هذه الحالة هي مسؤولية تقصيرية[٢]، بالتالي تخضع لأحكام التصادم البحري. أما بالنسبة لتوزيع المسؤولية فيما بين القاطرة والمقطورة عن الأضرار التي تحصل أثناء القطر، فلم يتضمن قانون التجارة البحرية السوري السابق أي نص في شأنها، وقد استدرك المشرع هذا النقص في قانون التجارة البحرية النافذ، إذ خصص في الباب السادس منه أحكاماً للقطر في المواد من /٢٩٣/ إلى /٢٩٥/، وعنيت تلك المواد بتوزيع المسؤولية بين القاطرة والمقطورة عن الأضرار التي تحصل أثناء عملية القطر على أساس تحديد السفينة التي تكون لها قيادة عملية القطر، وميزت بهذا الصدد بين القطر الجاري داخل حدود المرافئ وبين القطر خارج حدود المرافئ وفق ما يلي:

---

[١] انظر، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص٣٩٤

[٢] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٥٠٦

أ- القطر الذي يتم داخل المرفأ

تكون إدارة العملية داخل المرفأ لربان السفينة المقطورة، ويكون مجهز هذه السفينة وحده مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر[١]. وروعي في تقرير هذا الحكم أن القطر داخل الموانئ يكون عادة لمعاونة سفينة ذات قوة دفع خاصة ومزودة بالطاقم للقيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو الرسو على الرصيف، بحيث تكون القاطرة وربانها تحت إشراف وتوجيه السفينة المقطورة وتابعين لها[٢]، فلا يتحمل مجهز السفينة القاطرة وطاقمها أي مسؤولية عن تلك الأضرار ولو نشأت عن خطأ جسيم من جانب ربان أو بحارة السفينة القاطرة، ما دامت إدارة عملية القطر تكون لربان السفينة المقطورة، ويكون هؤلاء خاضعين لأوامره وتعليماته، وهذا ما ذهب إليه الاجتهاد القضائي الفرنسي[٣]. كما عبر عنه الفقه الإنكليزي[٤] بشكل عام دون التمييز بين من يتولى الإدارة بمقولة "القاطرة تابعة للمقطورة tug is servant of the tow"، إلا أن القضاء الإنكليزي ألغى هذه الفكرة وعدل عنها كلياً وذلك في قضية The Devonshire التي شرح فيها مجلس اللوردات مفهوم نظرية التحكم والقيادة وأن تحديد من سيتحمل المسؤولية -من بين القاطرة والمقطورة- عن الأضرار اللاحقة بالغير نتيجة التصادم يعتمد على الجهة التي كانت تتولى قيادة الإبحار والتحكم بعملية القطر في الوقت الذي حصل فيه الخطأ أو الإهمال المؤدي

---

[١] المادة /٢٩٣/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٢] انظر، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٣٧٤

[٣] انظر، د. جمال مكناس، مرجع سابق.

[4] See, Simon Baughen, Op cit, p271

إلى التصادم، على أساس أن القاطرة والمقطورة تشكل وحـــدة واحـــدة، وإن تحديد ما اذا كانت القاطرة تتحكم وحدها بالقطر كلياً هو مسألة واقع، والمثال عليها عندما تكون المقطورة غير مجهزة أو في حالة لا تسمح لها بالإبحار، وفي أغلب الحالات تكون عملية الإبحار باشتراك كل من القاطرة والمقطورة وبالتالي ستكون كل منهما مسؤولة عن أخطائها مما قد يؤدي إلى اشتراكهما بالمسؤولة عن التصادم والتعويض عنه[١].

وقد أجاز المشرع السوري باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل المرفأ لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز السفينة القـــاطرة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة[٢]. وعليه متى اتفق طرفا عقد القطر كتابةً على أن تكـــون للسفينة القاطرة إدارة عملية القطر، فإن مجهز هذه السفينة يسأل عن جميـــع الأضرار التي تحدث خلال القطر، ولا يستطيع المتضـــرر الرجـــوع علـــى السفينة المقطورة إلا إذا أثبت أن هذه السفينة هي التي سببت الضرر بخطـــأ وقع من مجهزها أو من تابعيه البريين أو البحريين. وهنا أجـــاز المشـــرع لمجهز السفينة القاطرة إثبات عدم مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن خطأ مجهز السفينة المقطورة أو خطأ تابعيه، في حين لم يجز ذلك لمجهز السفينة المقطورة عندما يتولى إدارة عملية القطر، عندها لا يحق لـــه أن يثبـــت أن

---

[1] See, Aleka Mandaraka-Sheppard, Modern Admiralty Law, Cavendish Publishing Limited, 1st edition, London, 2001, p563-564

[٢] المادة /٢٩٣/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية السوري

الضرر نشأ من خطأ من مجهز أو ربان السفينة القاطرة، وبذلك فقد سعى المشرع إلى مسايرة ما هو معمول به في الدول البحرية الكبرى[١].

ب- القطر الذي يتم خارج حدود المرفأ

تكون إدارة عملية القطر خارج المرفأ لربان السفينة القاطرة، ويُسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء التنفيذ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة[٢]، ومبنى هذا الحكم أن القطر خارج الموانئ يتم في الغالب بسبب افتقار السفينة المقطورة لقدرتها على التسيير الذاتي، فيتولى ربان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر[٣].

لكن يجوز باتفاق صريح ترك إدارة العملية لربان السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر[٤]، ومعنى هذا أنه لا يشترط أن يكون الاتفاق مكتوباً، بل يكفي أن يكون صريحاً في عقد شفوي، وأن مجهز السفينة المقطورة سيكون في هذه الحالة مسؤولاً وحده عن كل الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو بالأموال خلال عملية القطر، دون أن يكون له حق الرجوع على مجهز السفينة القاطرة حتى لو كانت هذه الأخيرة هي التي تسببت في إحداث الضرر بخطأ مجهزها أو تابعيه[٥].

---

[١] انظر، د. جمال مكناس، مرجع سابق

[٢] المادة /٢٩٤/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٣] انظر، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٢٧٥

[٤] المادة /٢٩٤/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٥] انظر، د. جمال مكناس، مرجع سابق

بعد إيضاح المعالم الأساسية للإطار القانوني الذي رسمه المشرع للتصادم البحري، والشروط الواجب توافرها في الحادث حتى يتخذ وصفه كتصادم بحري من وجهة نظر القانون، وما يستثنى منه رغم توافر الشروط المذكورة، سنتعرف على أهمية هذا الإطار والفائدة المرجوة من تحديده، حيث إن تكييف الحادث على أنه تصادم بحري في ضوء الإطار المذكور، سيؤدي إلى استبعاد أحكام القواعد العامة للمسؤولية المدنية وتطبيق أحكام المسؤولية المقررة في قانون التجارة البحرية التي سنتطرق إليها في المبحث الثاني.

المبحث الثاني
أحكام المسؤولية عن التصادم البحري

يترتب على حادث التصادم البحري أضرار عادةً ما تكون جسيمة، ولا تقتصر على الماديات، بل قد يؤدي الحادث إلى جرح الأشخاص أو فقد الأرواح، وتندرج المسؤولية المترتبة عنه في حال ساهم الخطأ البشري في إحداثه تحت بند "العمل غير المشروع" كمصدر من مصادر الالتزام غير الإرادية وفقاً للتقسيم الفقهي لمصادر الالتزام، وقد درج الفقه على تسمية مصدر الالتزام هذا بالمسؤولية التقصيرية التي تستوجب توافر أركانها في التصرف حتي يُعَدُّ من ارتكبه مسؤولاً ويتحمل تبعته، ومتى كان للحادث وصف التصادم البحري وفقاً لمعناه القانوني فسيخضع عندها من تسبب به في مسؤوليته بعد تحقق أركانها للقواعد المبينة في قانون التجارة البحرية، لكن الأمر ليس بهذه البساطة، حيث أن حوادث التصادم البحري من الحوادث المعقدة التي تتشابك فيها الأخطاء والمسؤوليات، فالسفن منشآت ضخمة يقوم على تسييرها والتحكم بها مجموعة من الأشخاص يؤدون مهامهم بصورة متكاملة في كل مرحلة من مراحل رحلة السفينة، وإن الإهمال أو التقصير الصادر عن شخص أو أكثر من هؤلاء قد يعرض السفينة للخطر، ويؤدي بها إلى التصادم مع سفينة أخرى قد تكون ساهمت بدورها في التسبب بالحادث نتيجة إهمال أو تقصير آخر قد صدر عن شخص أو أكثر من الأشخاص القائمين على تسييرها أيضاً، والأضرار الناجمة عن هذا الحادث تستلزم التعويض عنها وفقاً لأحكام التصادم البحري من قبل المسؤول الذي يثبت أنه

تسبب بخطئه في حصول هذه النتيجة الضارة، وهو أمر ليس بيسير في ظل هذا التعقيد الذي يكتنف حادث التصادم البحري لا سيما أنه يقع في مياه الملاحة حيث يندر عادةً وجود أشخاص آخرين غير طاقمي وركاب السفينتين المتصادمتين، فقد يثبت وقوع الخطأ الذي تسبب بالحادث من قبل سفينة واحدة، أو من قبل السفينتين المتصادمتين، أو قد لا يثبت وقوع الخطأ من قبل أي طرف، وعالج قانون التجارة البحرية مسألة توزيع المسؤولية عن الأضرار المترتبة على التصادم البحري في ضوء صوره التي تتعدد تبعاً لمدى مساهمة الخطأ الصادر عن كل طرف في حصوله، وحتى نتمكن من الإحاطة بأحكام المسؤولية عن التصادم البحري، ونظراً للظروف الخاصة التي تحيط بهذا الحادث، يجب أن نتطرق بدايةً لأركان المسؤولية عن التصادم البحري في **المطلب الأول**، ليصار إلى فهم صور التصادم البحري وتوزيع المسؤولية في **المطلب الثاني**.

المطلب الأول
أركان المسؤولية عن التصادم البحري

تتخذ المسؤولية عن التصادم البحري طابعاً تقصيرياً كما رأينا بالاستناد إلى المبدأ القانوني الذي نصت عليه المادة /١٦٤/ من القانون المدني السوري بأن "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض". فتقوم المسؤولية هنا على أركان ثلاثة متمثلة بالخطأ، والضرر، وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر. وغياب أي من هذه الأركان يحول دون تحقق المسؤولية[١].

ولكل من هذه الأركان طبيعته الخاصة بالنسبة للتصادم البحري والظروف التي يقع خلالها وطبيعة العمل الملاحي، ابتداءً من الخطأ في التصادم البحري (الفرع الأول) وكيفية وقوعه والأشخاص الذين قد يصدر عنهم، مروراً بالضرر في التصادم البحري (الفرع الثاني) وما يتميز به عادة من جسامة، انتهاءً بعلاقة السببية بين الخطأ والضرر (الفرع الثالث)

الفرع الأول: الخطأ في التصادم البحري

اختلف الفقه في تحديد المقصود بالخطأ كركن من أركان المسؤولية التقصيرية، والسبب في ذلك أن القانون لم يُعرِّف الخطأ، وإنما ترك ذلك للفقه. فيرى البعض بأنه إخلال بالتزام سابق، ويرى البعض الآخر أنه إخلال

---

[١] انظر، د. محمد حاتم البيات، النظرية العامة للالتزام مصاد الالتزام (المصادر غير الإرادية) دراسة مقارنة، منشورات جامعة دمشق كلية الحقوق، عام ٢٠١٥-٢٠١٦، ص١٢٩؛ والمستشار عمرو عيسى الفقي، الموسوعة القانونية في المسؤولية المدنية (دعوى التعويض)، دار الكتب القانونية، مصر المحلة الكبرى، عام ٢٠٠٢، ص٢١

بواجب يتبين من أخل به أنه أخل بواجب، أو أنه إخلال بالثقة المشروعة كما يراه البعض الآخر[١]. وقد عرفته محكمة النقض السورية في حكم لها[٢] أنه سلوك معيب لا يأتيه رجل بصير وُجد في ذات الظروف الخارجية التي أحيطت بالمسؤول مما يُعَدُّ عملاً غير مشروع موجباً للمسؤولية التقصيرية. كما عرفته في حكم آخر[٣] أنه الانحراف في السلوك والتقصير ببذل العناية اللازمة بصورة تؤدي إلى الإضرار بالغير، فتترتب المسؤولية المدنية بمجرد الإخلال ببذل العناية اللازمة بصورة تؤدي إلى الإضرار بالغير، سواء أكان هذا الإخلال عن عمد، أم إهمال، أم قلة احتراز والضابط في ذلك السلوك المألوف عن الشخص العادي. ويكون الخطأ في مفهوم القانون الجزائي إذا نجم الفعل الضار عن الإهمال أو قلة الاحتراز أو عدم مراعاة الشرائع والأنظمة[٤] حيث قد يشكل الخطأ المؤدي إلى التصادم جريمة من وجهة نظر القانون الجزائي.

وقد استخدم قانون التجارة البحرية السوري كما في معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ وأغلب القوانين الأخرى مصطلح "خطأ السفينة"، وكان استخدام هذا المصطلح لتغطية كل الأخطاء البشرية التي تقع من قبل الربان أو الطاقم

---

[١] وهي آراء كل من الاستاذ بلانيول، وسافاتييه، وايمانوييل ليفي. انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ص٧٧٨

[٢] قرار صادر بتاريخ ١٩٥٨/٥/٢٧. انظر، مجلة القانون، عام ١٩٥٨، عدد /٥/، ص٣٥٧

[٣] قرار رقم /٣٧١/ تاريخ ١٩٦٨/١١/٢٣. انظر، مجلة المحامون، عام ١٩٦٨، عدد /١٢/، ص٣٩١

[٤] انظر، المادة /١٨٩/ من قانون العقوبات السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /١٤٨/ لعام ١٩٤٩

أو المجهز أو المرشد[١]، ورغبةً من المشرع في أن يؤكد على الكيان المستقل للسفينة[٢]، فالأخطاء لا يمكن أن ترتكب إلا بوساطة أشخاص، ويبرر هذا الاصطلاح أن مرتكب الخطأ لا يمكن معرفته دائماً وإنما يعرف فقط أنه أحد أفراد الطاقم، فلا توجد قرينة ضد سفينة ما وإنما يمكن القول بوجود خطأ ثابت ضد طاقم هذه السفينة[٣]، فتؤكد التحقيقات كافة في الحوادث البحرية عموماً والتصادم البحري خصوصاً أن للعامل البشري الدور الأكبر في وقوع هذه الحوادث[٤]، ويبقى استخلاص الخطأ الموجب للمسؤولية هو مما يدخل في حدود سلطة قاضي الموضوع التقديرية مادام هذا الاستخلاص سائغاً ومستمداً من عناصر تؤدي إليه من وقائع الدعوى[٥].

وقد بين المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة /٢٧٧/ من القانون البحري أنه "تعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء إذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيز وعدة السفينة، وفي القيادة الملاحية، وفي تنفيذ المناورات، وكذلك عن عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار، أو تدابير السلامة المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها

---

[١] حيث كان النص المصري في المادة /٢٤٢/ من قانون التجارة البحرية المصري الملغي قد استخدم مصطلح "تقصير أحد القبودانين" وتم استبداله بمصطلح "خطأ إحدى السفن" في المادة /٢٩٦/ من قانون التجارة البحرية المصري الجديد.

[٢] انظر، د. هشام فرعون، مرجع سابق، ص٢٤٤

[٣] انظر، د. فراح عز الدين، التصادم البحري، مقالة منشورة في مجلة الفكر، جامعة محمد خيضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بسكرة الجزائر، العدد الثاني عشر، آذار ٢٠١٥، ص١٧٠.

[٤] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٧٩

[٥] انظر، المستشار عمرو عيسى الفقي، مرجع سابق، ص٢٢

العمل أو التطبيق البحري السليم". فيمكن القول إنه توجد صورتان أساسيتان للخطأ البشري المسبب للتصادم البحري، تظهر الأولى في مخالفة الشـــرائع والأنظمة المتمثلة في القواعد الدولية لمنع التصادم[١] (أولاً)، وتكمن الصورة الثانية في عدم احتياط القائمين على تسيير السفينة وإهمالهم وقلة احتـــرازهم بوجه عام (ثانياً).

أولاً: الأخطاء الناشئة عن مخالفة القواعد الدولية لمنع التصادم

تعارف رجال البحر منذ القديم على أعراف بحرية في شـــأن تنظـــيم المرور البحري ومنع التصادم استقرت مع الزمن في وجـــدانهم وأصـــبحت جزءاً لا يتجزأ من خبرتهم البحرية وتكوينهم المهني، وقد التفـــت المجتمـــع الدولي لأهمية هذه الأعراف وبدأت مساعي تقنينها منذ عـــام ١٨٦٣ حيـــث وضعت أول قواعد تنظيم لحركة مرور السفن بوســـاطة مجلـــس التجـــارة البريطاني بالتنسيق والتعاون مع الجانب الفرنسي[٢]، وفي عام ١٩٤٨ وضـــع المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحـــار المنعقـــد فـــي لنـــدن بتـــاريخ

---

[١] مع مراعاة أن الخطأ في مفهوم القانون الجزائي يقع بمجرد عدم مراعاة القوانين والأنظمة وإن لم ينتج عنه أي ضرر مادي مباشر، لأن الخطأ في هذه الصورة يدخل في عداد جـــرائم الخطـــر فضلاً عن أن الضرر في مثل هذه الجرائم مفروض وقوعه بالمجتمع ومحتمل الوقـــوع بالنـــاس، انظر، د. عبود السراج، شرح قانون العقوبات العام، منشورات جامعة دمشق كلية الحقوق، الطبعة الخامسة، عام ٢٠١٣-٢٠١٤، ص٣٩٧.

أما الخطأ في المسؤولية المدنية عموماً وفي التصادم البحري خصوصاً يلزم أن يقترن مع بـــاقي أركان المسؤولية المدنية التقصيرية من ضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر

[٢] طرحت للتصديق على دول العالم، وبانتهاء عام ١٨٦٣ كان عدد الدول التي صدقت على هـــذه القواعد أكثر من ثلاثين دولة، وكان يجري تعديلها من حين لآخر وتُخطر بها كافة الدول التي لها أساطيل تجارية تعمل في البحار. انظر، الربان طلال الشواربي والربان صلاح أحمـــد صـــالح، مرجع سابق، ص٢

١٩٤٨/٦/١٠ قواعد جديدة لمنع التصادم، والتي جرى تعديلها فيما بعد لتصبح أكثر شمولاً ووضوحاً لما طرأ في المجال البحري من تطور كبير في مجال تكنولوجيا صناعة السفن وتنوع أحجامها وازدياد سرعتها، فظهرت كقواعد فنية تحت مسمى قواعد منع التصادم لعام ١٩٦٠، إلا أن عقد الستينات شهد زيادة كبيرة في عدد السفن وزيادة حمولتها، بالإضافة إلى دخول دول كثيرة في مجال النقل البحري لم يكن لديها أساطيل من قبل، مما استلزم إصدار قواعد جديدة تواكب التطور والتوسع الحاصل في مجال النقل البحري وساهمت المنظمة الدولية البحرية International Maritime Organization (IMO) بدور هام في هذا المجال، وقامت بعقد مؤتمر دولي عام ١٩٧٢ للنظر في القواعد الدولية لمنع التصادم والذي انتهى باتفاقية لندن الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار لعام ١٩٧٢[١]، التي تم إقرارها في الجمهورية العربية السورية بموجب المرسوم رقم /٣٣٨/ تاريخ ١٩٧٥/٦/١٠ وقد جرى تعديل هذه القواعد عدة مرات[٢] كان آخرها تعدل عام ٢٠٠٧ والذي دخل حيز التنفيذ عام ٢٠٠٩.

---

[١] تضمنت قواعد شاملة روعي فيها تحقيق الأمان للسفن المبحرة بوجه عام مع الأخذ بعين الاعتبار السفن العملاقة التي دخلت الخدمة في مجال النقل البحري والتي أصبحت محدودة القدرة على المناورة بفضل طبيعة عملها. انظر، الربان طلال الشواربي والربان صلاح أحمد صالح، المرجع السابق، ص٢

[٢] يمكن مراجعة التعديلات من خلال تصفح الموقع الإلكتروني للمنظمة الدولية البحرية على شبكة الإنترنت، تم الاطلاع بتاريخ ٢٠١٧/١/٢٦ على الرابط التالي:
http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/Preventing-Collisions.aspx

وتنقسم القواعد الدولية لمنع التصادم إلى /٣٨/ قاعدة موزعة على خمسة أجزاء، تبدأ بالجزء الأول المتعلق بالقواعد العامة، انتقالاً إلى الجزء الثاني المتضمن قواعد المناورة والإبحار، مروراً بالجزء الثالث الخاص بقواعد الأنوار والأشكال، والجزء الرابع المتعلق بقواعد الإشارات الصوتية والضوئية، انتهاءً بالجزء الخامس المتضمن استثناءات متعلقة بتنفيذ هذه القواعد. وبالإضافة إلى هذه الأجزاء الخمسة، أُلحق بهذه القواعد أربعة ملاحق، يختص أولها بمكان ومواصفات الأنوار والأشكال، ويتناول الثاني إشارات إضافية تستخدمها سفن الصيد التي تقوم بالصيد قرب بعضها، ويختص الملحق الثالث بالمواصفات الفنية لأجهزة الإشارات الصوتية، ويتعلق الملحق الرابع بإشارات الخطر[١].

وغالباً ما تؤدي مخالفة هذه القواعد إلى حصول التصادم، مما يُرتّب مسؤولية مرتكب المخالفة التي أدت إلى التصادم، ومن أهم القواعد التي غالبا ما تتسبب مخالفتها في حصول الحوادث، تلك التي تبين كيفية تصرف السفن عندما تكون على مرأى من بعضها، وقاعدة السرعة الآمنة، بالإضافة إلى قواعد الأنوار والأشكال، والإشارات الصوتية والضوئية، وفق ما هو موضح تالياً.

أ- تصرف السفن عندما تكون على مرأى من بعضها

يمكن أن تكون السفن على مرأى من بعضها في عدة أوضاع لخّصتها قواعد منع التصادم، والتي حددت أيضاً السلوك الواجب إتباعه في كل حالة

---

[١] انظر، العميد البحري مصطفى محمد عبد العزيز، مرجع سابق، ص١٣

منعاً لارتطام هذه السفن ببعضها، وتعد حالة التقابل، وحالة التقاطع من أخطر أوضاع السفن التي تكون على مرأى من بعضها.

فبالنسبة لوضع التقابل، وُضعت قاعدة السير على اليمين، التي بموجبها إذا التقت سفينتان آليتان على خط سير متقابل أو قريب من التقابل لدرجة تعرضهما لخطر التصادم، فعلى كل منهما تغيير خط سيرها إلى اليمين حتى تمر كل منهما على الجانب الأيسر للأخرى[١]، وتعد هذه القاعدة من أهم القواعد، فمجرد مخالفة السفينة لها يجعلها تتحمل الجزء الأكبر من المسؤولية حتى لو كانت السفينة الأخرى قد ارتكبت عدة أخطاء[٢]، وهي تنطبق على سفن الصيد وعلى الحركة داخل الموانئ إذا لم يكن هناك أي قاعدة محلية تناقضها[٣].

أما بالنسبة لوضعية التقاطع، فقد أعطت قواعد منع التصادم الأولوية للسفينة اليمينية، مبينةً أنه عندما يتقاطع خط سير سفينتين آليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم، يجب على السفينة التي تكون الأخرى على جانبها الأيمن أن تخلى الطريق، وعليها إذا سمحت ظروف الحالة أن تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى[٤]، وفي المقابل تستلزم السفينة التي تم إخلاء الطريق تأميناً لمرورها أن تحافظ على خط سيرها وسرعتها[٥].

---

[١] القاعدة /١٤/ الفقرة /١/ من القواعد الدولية لمنع التصادم

[٢] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص١٨٦

[٣] انظر، د. فراح عز الدين ، مرجع سابق، ص١٧١

[٤] القاعدة /١٥/ من القواعد الدولية لمنع التصادم

[٥] القاعدة /١٧/ من القواعد الدولية لمنع التصادم

ب- السرعة الآمنة

إذا كانت السفينة حرة في استعمال ماكينتها بأقصى قوة لها، فلا يعد تجاوز السرعة خطأ يوجب المسؤولية المدنية عن التصادم، إلا إذا كان هو السبب المباشر للتصادم[١]، ومع ذلك تلتزم السفينة بالمحافظة على السرعة الآمنة وعدم تجاوزها في جميع الأوقات بشكل يعرضها لخطر التصادم، وتُعَدُّ قاعدة السرعة الآمنة مستحدثة فليس لها مقابل في قواعد عام ١٩٦٠[٢]، وقد ورد تعريفها في القاعدة /٦/ من القواعد الدولية لمنع التصادم على أنها سرعة سير السفينة التي تتيح لها الوقت المعقول واللازم لاتخاذ الإجراء المناسب والفعال لتفادي التصادم، وحتى يمكن إيقافها خلال مسافة تتلاءم مع الظروف والأحوال السائدة.

وبالتالي تختلف هذه السرعة الآمنة باختلاف العوامل والظروف، التي على السفينة مراعاتها في كل حالة على حدة، حيث تهتم بحالة الرؤية، وكثافة حركة مرور السفن، وقدرة السفينة على المناورة، ووجود نور في الخلفية ليلاً مثل تلك الناجمة عن أنوار الشاطئ، وحالة الريح والبحر والتيارات، والغاطس بالنسبة للعمق المتاح[٣]. فالسرعة الزائدة تُعَدُّ إهمالاً في حالة الضباب أو عند الاقتراب من الميناء[٤]، ورأت المحاكم أن السفينة

---

[١] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٩١

[٢] انظر، العميد البحري مصطفى محمد عبد العزيز، مرجع سابق، ص٢٤

[٣] القاعدة /٦/ بند /أ/ من القواعد الدولية لمنع التصادم. كما حددت هذه القاعدة في البند /ب/ منها عوامل أخرى يجب أخذها بعين الاعتبار بالنسبة للسفن التي عليها رادار عامل.

[٤] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص١٦٢

المبحرة بسرعة عالية أثناء الضباب مسؤولة عن تصادمها مع سفينة أخـــرى مستقبلة على المخطاف بالرغم من عدم استخدام الأخيرة إشارات الضباب[١].

أما الإبحار بسرعة بطيئة فمن النادر أن يؤدي إلى حدوث التصادم، إلا أن بعض الظروف تفرض على السفن زيادة سرعتها تجنباً للحوادث، كما في قضية التصادم بين السفينة Whitehurst والسفينة Hoyanger حيث قضت المحكمة بمسؤولية الأولى عن الحادث بسبب الإبحار بسرعة بطيئة في مياه تجب عليها زيادة سرعتها بسبب سرعة التيارات فيها حيث بلغت /٥/ عقـــدة فتسببت بعدم القدرة على التحكم بالسفينة وبالتالي حدوث التصادم[٢].

ج- الأنوار والأشكال

حددت القواعد الدولية لمنع التصادم في القواعد من /٢٠/ إلـــى /٣١/ الأنوار والأشكال التي يجب على السفن إظهارها، والتي من خلالها تُشـــعِر السفن الأخرى بوضعها وحالتها إن كانت مثلاً سفينة آلية مبحـــرة، أو هـــي سفينة آلية تقوم بعملية قطر أو هي العائمة المقطورة، أم هي سفينة صـــيد أو سفينة إرشاد، وغيرها من الدلالات التي تمكن السفن المبحرة علـــى مقربـــة منها اتخاذ الإجراء المناسب لتفادي التصادم بها من خلال المعلومات التـــي تزودها بها هذه الأنوار والأشكال الموزعة على الصاري أو على الجوانب أو على المؤخرة، وبالتالي يعد خطأ مخالفة هذه القواعد، كعدم الإضاءة كليةً، أو الإضاءة غير الكافية، أو الإضاءة الخاطئة، فمثل هذه المخالفة تزود الســـفن الأخرى بمعلومات مضللة حول أبعاد السفينة، أو وضعها فـــي الطريـــق، أو

---

[١] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٩٢

[٢] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص٩٣

حركتها، وكثيراً ما يقع التصادم بسبب مخالفة هذه القواعد، وتكثر المخالفات بالسفن الصغيرة التي قد لا تكون مزودة بكل الأدوات المطلوبة.

لكن لا يكفي لإقامة مسؤولية السفينة عن التصادم مجرد مخالفتها للقواعد المتعلقة بالأنوار والأشكال، بل يجب أن تتوافر علاقة السببية بين هذه المخالفة ووقوع التصادم، فإن كان سبب التصادم الوحيد هو أخطاء السفينة الصادمة، لا تترتب عندها مسؤولية على السفينة المصدومة المخالفة لقواعد الإشارات[١].

د- الإشارات الصوتية والضوئية

تحتاج السفن التي تصبح على مرأى من بعضها لوسيلة تتمكن من خلالها كل منها إخطار الأخرى بوضعها وحالتها أو أي معلومة ضرورية لتفادي وقوع حادث، وتُعَدُّ الإشارات الصوتية إلى جانب الضوئية منها أفضل طريقة لإيصال هذه المعلومة، فكان من الضروري توحيد دلالات هذه الأصوات والإشارات، ليتم اعتمادها من قبل جميع السفن على مستوى العالم، وكان ذلك في القواعد من /٣٢/ إلى /٣٦/ من القواعد الدولية لمنع التصادم، التي حددت المعدات الخاصة بالإشارات الصوتية، وهي الصفارة والجرس والطبلة، ويجوز أيضا لأي سفينة أن تُلحق الإشارات الصوتية بإشارات ضوئية تتكرر كلما كان ذلك ملائماً طوال فترة القيام بالمناورة وبما يوائم الأصوات، فكان استخدام هذه الإشارات بمثابة وسيلة تفاهم أو لغة تواصل

---

[١] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص١١٧

عالمية فيما بين السفن[١]، وبالتالي تعد مخطئة السفينة التي تصدر إشارات صوتية أو ضوئية تنبئ بمعلومات غير صحيحة أو مضللة، أو امتنعت عن إصدار إشارة كان من الواجب عليها إصدارها تفادياً لوقوع الحادث.

من جهة أخرى فإن المحاكم الإنكليزية سارت على أن قواعد منع التصادم والأصول الملاحية المتعارف عليها، ستكون ملزمة إلى الحد الذي لا تتعارض فيه مع القوانين والأنظمة المحلية النافذة في المياه التي توجد فيها السفينة، ففي قضية The Esso Brussels لم تُعَدّ السفينة مخطئة عند عدم إطلاقها إشارات التنبيه الصوتية رغم أنها كانت مطلوبة بحسب قواعد منع التصادم، لأن السفينة كانت في المياه البلجيكية التي يحظر فيها، وفقاً لأنظمة الميناء، استخدام هذه الإشارات في ظروف معينة كالتي حصل التصادم خلالها[٢].

ثانياً: الأخطاء الناشئة عن الإهمال وقلة الاحتراز بوجه عام

يعرف الإهمال عموماً بأنه موقف سلبي يتخذه الشخص تجاه فعل يجب على الإنسان القيام به، أو تستلزمه قواعد الحيطة والحذر، بحيث لو قام بهذا الفعل لتجنب وقوع النتيجة، وقلة الاحتراز تظهر بسلوك إيجابي فيه طيش

---

[١] بينت القاعدة /٣٢/ مثلاً نوعين من الصفارات وهي القصيرة التي تستغرق ثانية واحدة والطويلة من أربع إلى ست ثوان، وفصّلت القاعدة /٣٤/ في كيفية استخدامها، فإذا أصدرت السفينة الآلية المبحرة صفارة قصيرة واحدة مثلاً فإنها تعني بذلك أنها تغيّر خط سيرها إلى اليمين، بينما إذا أطلقت صفارتان قصيرتان فتعني أنها تغيّر خط سيرها إلى اليسار، أما ثلاث صفارات قصيرة فتعني أنها تشغل محركاتها إلى الخلف، وعندما لا توفق سفينة في فهم نوايا سفينة أخرى وكانت في شك من كفاية الإجراء لتفادي التصادم، عندها يجب على السفينة التي في حالة شك أن تظهر شكوكها فوراً من خلال إطلاق خمس صفارات قصيرة وسريعة

[2] See, Simon Baughen, Op cit, p272

وتهوّر ورعونة وسوء تقدير[١]. ويعرف أيضاً في الفقه الإنكليزي على أنه خرق لواجب الحيطة والحذر المتعارف عليه من قبل شخص كان بإمكانه أن يتوقع حصول الضرر كنتيجة مباشرة لهذا الخرق، ويمكن القول أن المعيار العملي لواجب الحيطة فيما يتعلق بالملاحة البحرية هو مدى التقيد بالأصول الملاحية ومبادئ الفن البحري السليم "good seamanship" المتعارف عليها، وهذا الإهمال المؤدي إلى التصادم قد يصدر من قبل الربان أو باقي أفراد الطاقم أثناء عملهم في قيادة إبحار السفينة وملاحتها كما قد يكون التصادم نتج عن إهمال مالك السفينة أو مجهزها[٢].

وقد أكدت القواعد الدولية لمنع التصادم على خطورة الإهمال بوجه عام، وضرورة التقيد بالاحتياطات التي تتطلبها الممارسات العادية لرجل البحر، فبينت القاعدة الثانية أنه "ليس في هذه القواعد ما يعفي أية سفينة أو المالك أو الربان أو الطاقم من تبعات أي إهمال في تطبيق هذه القواعد أو من الإهمال في اتخاذ أي احتياط تتطلبه الممارسات العادية لرجل البحر أو وفقاً للظروف الخاصة لتلك الحالة".

أ- أخطاء الربان

للربان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، وعليه أن يراعي في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة، والاتفاقيات النافذة، والعرف البحري، والأحكام المعمول بها في مرافئ وموانئ الدولة التي توجد بها

---

[١] انظر، د. عبود السراج، مرجع سابق، ص٣٩٥-٣٩٦

[2] See, Yvonne Baatz, Maritime Law, Informa Law from Routledge, 3rd edition, 2014 , p224

السفينة، وعليه أيضاً أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة[١]، ويُعَدُّ خطأ يحاسب عليه الربان أي إخلال بواجب تقضي به الأصول البحرية الفنية طبقاً للظروف ولو لم يرد به نص[٢].

ويُسأل الربان مسؤولية عقدية عن إخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد العمل الذي يربطه بالمالك أو المجهز، وعن إخلاله بالالتزامات التي تفرضها عليه وكالته عن المجهز. وهو مسؤول أيضاً مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية قِبل الغير من الشاحنين مثلاً، بشرط أن يثبتوا وجود خطأ شخصي من جانبه، فالربان لا يتحمل إلا خطأه الشخصي، ولا يُسأل بالتبعية عن أخطاء باقي أفراد الطاقم بدون خطأ شخصي من قبله، لكنه قد يكون مسؤولاً إذا أهمل وتهاون في إعطاء التعليمات اللازمة إلى مدير دفة السفينة مثلاً، أو إذا سمح للمرشد المخمور بتولي أمر السفينة وإرشادها وهو في هذه الحالة[٣].

ب- أخطاء الطاقم

أفراد الطاقم هم مجموعة من الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة أيا كانت طبيعة عملهم[٤]، ويقصد بالبحار وفقاً لقانون التجارة البحرية السوري كل شخص يعمل على متن السفينة، ويعد الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز[٥]. وهناك العديد من الأخطاء التي

---

[١] انظر حول الربان وواجباته، الفصل الثاني من الباب الرابع من قانون التجارة البحرية السوري

[٢] انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٤١٤

[3] See, Aleka Mandaraka-Sheppard, Op cit, p563

[٤] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص١٤٢

[٥] المادة /١٣٧/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية السوري

قد تقع من أفراد الطاقم مثل إهمال المراقبة الجيدة، والخطأ في القيام بالمناورات البحرية السليمة لتفادي التصادم، وعدم تنفيذ الواجبات المنوط بضباط الملاحة القيام بها، مثل التأكد باستمرار من موقع السفينة خاصةً عندما تقوم بالملاحة الساحلية، وعدم التأكد من خطأ البوصلة باستمرار. هذا ولا يُطلب من البحار أن يتمتع بمهارة وحرص غير اعتياديين، لكن يجب أن يتمتع بدرجة من الخبرة والحرص ينبغي أن تكون متوفرة عادةً في الأشخاص الذين يقومون بمثل هذا العمل[١].

ج- أخطاء المجهز

المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها، ويُعَدُّ المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك[٢]، و من أهم واجباته التأكد من أن ربابي السفن تتفهم واجباتها جيداً، والتأكد من أن سفينته تعمل بكفاءة واقتدار، وقد يكون خطأ المجهز في استخدام سفينة غير صالحة للملاحة، سواء أبسبب نقص متانة بدن السفينة أم نقص التجهيزات والمعدات أم نقص في التطقيم أو في المطبوعات البحرية أو عدم تحديثها، كذلك يُعَدُّ إهمالاً من المجهز إذا سمح بتحميل السفينة أكثر من الحد المقرر لها مما يجعل مناورتها صعبة[٣].

كذلك قد تنشأ عدم الصلاحية بسبب العيوب الخفية التي يجهلها المجهز والتي قد تؤدي إلى التصادم، ومن منظور اعتبارات العدالة وحدها، نجد أن

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري ود. عوض خلف أخو ارشيدة، مرجع سابق، ص١٨٢

[٢] المادة /١٠٦/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٣] استئناف مصري مختلط بتاريخ ١٩٠٤/٥/٤. انظر، د. هاشم رمضان الجزائري ود. عوض خلف أخو ارشيدة، المرجع السابق، ص١٨١

القضاء الفرنسي يقضي بعدم مسؤولية المجهز في هذه الحالة، على أساس أن السفينة الحديثة كثيرة التعقيد بحيث يستحيل على المجهز مهما بذل من همّة وعناية أن يحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها[١].

الفرع الثاني: الضرر في التصادم البحري

يعرف الضرر عموماً بأنه أذى يصيب حقاً أو مصلحة مشروعة للشخص، سواء أكان ذلك الضرر متعلقاً بالجسم أم بالمال أم بالعاطفة أم بالشرف والاعتبار، فالضرر هو المحور الذي تدور حوله المسؤولية التقصيرية وجوداً وعدماً[٢]، فلا يكفي وقوع الخطأ فقط لتتحقق المسؤولية بل يجب أن ينتج عنه ضرر يشكل ركناً أساسياً لها ولا يتصور وجودها بدونه، فإذا انتفى الضرر انتفت المسؤولية مهما كانت جسامة الخطأ، وإذا كان من المتصور أن تقوم المسؤولية بدون خطأ فإنه من غير المتصور أن تقوم المسؤولية بدون ضرر[٣].

وقد يكون الضرر مادياً يصيب المضرور في ماله وهو الأكثر والغالب، وقد يكون أدبياً يصيب المضرور في شعوره أو عاطفته أو كرامته أو شرفه أو أي معنى من المعاني التي يحرص الناس عليها، ويُعَدُّ الضرر الناجم عن التصادم البحري من الأكثر والغالب المندرج تحت الضرر المادي الذي يعرف بأنه ما يصيب الشخص في حق مالي من حقوقه أو في مصلحة

---

[١] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص١٤٢

[٢] انظر، د. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر، بيروت، ص٤٦

[٣] انظر، د. محمد حاتم البيات، مرجع سابق، ص١٢٩

مشروعة مالية له، فيشترط لتحققه أن يكون هناك مساسٌ بحق أو مصلحة مشروعة، ويجب أن يكون محققاً[١].

فالتعدي على الحياة مثلاً ضرر، بل هو أبلغ الضرر، والتعدي على ملك الغير هو إخلال بحق ويُعَدُّ أيضاً ضرراً، وقد لا يكون الضرر ناجماً عن إخلال بحق للمضرور ولكن بمجرد الإخلال بمصلحة مالية له[٢]، كما لو أصيب أحد أفراد طاقم السفينة بعاهة دائمة من جراء حادث التصادم فيستحق البحار المصاب معاشاً من مجهز السفينة بصفته رب العمل فيكون المسؤول عن الحادث قد أصاب هذا المجهز في مصلحة مالية له إذ جعله مسؤولاً عن معاش البحار.

وحيث إن الضرر يجب أن يكون محققاً، وذلك بأن يقع بالفعل، أو أن يكون وقوعه في المستقبل حتمياً، حيث إن المستقر في اجتهاد محكمة النقض السورية أن الضرر المستقبلي المحقق يُقضى بتعويضه[٣]. أما الضرر المحتمل، فهو غير محقق، قد يقع وقد لا يقع، ولا يكون التعويض عنه واجباً

---

[١] انظر، د. محمد حاتم البيات، المرجع السابق، ص١٣٠

[٢] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٨٥٧. حيث طرح مثالاً على ذلك أن يصاب عامل فيستحق معاشاً عند رب العمل فيكون المسؤول عن إصابة العامل قد أصاب رب العمل في مصلحة مالية له إذ جعله مسؤولاً عن معاش العامل. ويقاس على ذلك إصابة أحد أفراد طاقم السفينة واستحقاقه معاشاً من المجهز الذي يعتبر رب العمل بالنسبة له.

[٣] قرار نقض رقم ١٦٠/٤٥١ تاريخ ١٩٨٤/٢/٢٦. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، موسوعة القضاء المدني الجديد في اجتهاد محكمة النقض السورية بين عامي ١٩٩١-٢٠٠٠، الجزء الأول، دار اليقظة العربية، الطبعة الأولى، دمشق، عام ٢٠٠٢، ص٦٢٢

إلا إذا وقع فعلاً[١]، ومثال ذلك أن يُحدث الشخص بخطئه خللاً في السفينة، فالضرر المحقق هنا هو هذا الخلل ويلتزم المسؤول بإصلاحه، ولكنه لا يلتزم بالتعويض عن كامل السفينة إذا لم يكن من المحقق أن الخلل سيؤدي إلى غرقها وهلاكها كلياً.

والتصادم البحري حادث مروع، عادةً ما يحصل بين منشآت عملاقة، ويترتب عليه أضرار كبيرة، وخسائر باهظة تلحق بالسفن المتصادمة تتمثل في خسارتها خسارة كلية (أولاً)، أو خسارة جزئية (ثانياً)، مع ما يستلزمه إصلاح هذه الخسارة الجزئية من وقت، وما يترتب على ذلك من بطالة (ثالثاً)، بالإضافة إلى فقد أجرة النقل (رابعاً) وذلك عن الرحلة التي حصل خلالها التصادم، ناهيك عن الأضرار التي قد تلحق بالأشخاص والبضائع (خامساً)، حتى أن الأضرار قد تمتد أحياناً لتطال البيئة والملاحة(سادساً).

أولاً: الخسارة الكلية للسفينة

الضرر الذي يلحق بالسفينة من جراء التصادم قد يطال وجودها بأن تهلك كلياً دون وجود أي جدوى اقتصادية لاستردادها، بحيث يُفقد الأمل منها. وقد عرف القانون الإنكليزي[٢] في مجال التأمين البحري نوعين من

---

[١] انظر، المستشار عمرو عيسى الفقي، مرجع سابق، ص٤٤. حيث طرح مثلاً على ذلك أن يحدث الشخص بخطئه خللاً في منزل جاره، فالخلل هنا ضرر محقق ويلتزم المسؤول بإصلاحه لكن لا يلتزم بإعادة بناء المنزل إذا لم يكن انهدامه محقق الوقوع مستقبلاً نتيجة هذا الخلل. ويقاس عليه إحداث الخلل بالسفينة واحتمال غرقها نتيجة ذلك.

[٢] قانون التأمين البحري الإنكليزي لعام ١٩٠٦ Marine Insurance Act 1906
S 56 (2) Provided "A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss"

الخسارة الكلية: الخسارة الكلية الفعلية actual total loss، والخسارة في حكم الكلية أو التقديرية constructive total loss.

حيث تكون الخسارة الكلية فعلية[١] عندما تهلك السفينة المؤمن عليها كلياً كلياً فتتحول إلى حطام. وقد شرح البعض وجهة نظر بهذا الصدد[٢] مفادها أنه عندما تتضرر السفينة إلى حد كبير بحيث لم يعد بإمكانها الإبحار دون إصلاح، وفي الوقت نفسه ليس بالإمكان نقلها إلى الميناء اللازم لإجراء الإصلاحات الضرورية، فيكون هنالك خسارة كلية فعلية للسفينة التي لم تعد ذلك الشيء الذي يمكن استخدامه والانتفاع به كسفينة. كذلك تكون الخسارة الكلية فعلية عندما يكون الضرر الذي تعرضت له من الجسامة ما جعلها شيئاً مختلفاً عما كانت عليه[٣]، أو في حال عدم إمكان الانتفاع بالسفينة وفقدان الأمل منها بحيث يكون ذلك لا نتيجة لهلاك السفينة وتدميرها وإنما بسبب حيازتها من قبل طرف ثالث كالسلطات العامة أو العدو مثلاً فتم احتجازها بشكل غير قابل للاسترداد، ويُعَدُّ تحديد فيما إذا كانت غير قابلة للاسترداد مسألة من مسائل الواقع[٤].

بينما تكون الخسارة بحكم الكلية[٥] في حالة التخلي عن السفينة، على أساس الاعتقاد المعقول أن الخسارة الكلية الفعلية حتمية لا سبيل لاجتنابها، أو

---

[1] See, s 57 (1) of The Marine Insurance Act 1906

[2] Mr Justice Willes in (Barker v Janson). see, Susan Hodges, Op cit, p356

[٣] مع ملاحظة أن هذا النوع من الأضرار التي تجعل الشيء مختلفاً عما كان عليه سابقاً يتناسب مع البضاعة أكثر مما يتناسب مع السفينة.

See, Susan Hodges, Op cit, p357

[4] See, Susan Hodges, Op cit, p359

[5] See, s 60 (1) of The Marine Insurance Act 1906

حيث لا يمكن الحفاظ على السفينة ووقايتها منها دون بذل مصاريف تتجاوز قيمتها بعد إنقاذها.

أما قانون التجارة البحرية السوري فحدد بشكل عام حالات يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن[١] وذلك إذا هلكت السفينة كلياً، أو إذا انقطعت أخبار السفينة لمدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها، أو إذا أصيبت السفينة بتلف يستحيل إصلاحه، أو إذا كانت نفقات إصلاح السفينة تعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل، أو إذا شمل التأمين أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك السفينة في حالة أسرها أو احتجازها أو إيقافها بناءً على أمر من السلطات العامة، وذلك إذا لم يتمكن المؤمن له من استرداد السفينة خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث[٢]. ويلاحظ هنا أن المشرع السوري حدد مهلة عدم إمكان استرداد السفينة ولم يتركها مسألة واقع.

ثانياً: الخسارة الجزئية للسفينة

تشير الخسارة الجزئية إلى أي خسارة لا ينطبق عليه وصف الخسارة الكلية[٣]، حيث لم تصل الأضرار التي لحقت بالسفينة إلى حد إنهاء وجودها كلياً بل يبقى من الممكن وبشكل معقول إعادة تعويمها واستردادها من خلال إصلاحها وإعادتها إلى حالتها الجيدة التي كانت عليها قبل الحادث.

---

[١] حيث يترتب على ذلك وفقاً للمادة /٣٨٣/ فقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية السوري انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله

[٢] المادة /٣٩٨/ من قانون التجارة البحرية السوري. تشابه المادتين /٤٠٩/ و/٤١٠/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي، والمادة /٣٨٣/ من قانون التجارة البحرية المصري

[3] See, Susan Hodges, Op cit, p403

ثالثاً: البطالة

وهي بطالة السفينة التي تعرضت للحادث، وتعطلها عن العمل، وبالتالي خسارة المكاسب التي كان في إمكان المجهز أن يحققها فيما لو لم تكن السفينة قد بقيت معطلة نتيجة الحادث. فهذا الضرر مؤكد بالنسبة للسفن التجارية وسفن الصيد، أما بالنسبة لسفن النزهة فالمفروض أن توقفها لا يمكن أن يسبب أي ضرر مادي لمجهزها، وإنما ضرره غير مادي يتمثل في خسارة مؤقتة لأحد مصادر متعته ورفاهيته ويصعب تقدير قيمته[١].

رابعاً: فقد أجرة النقل

إذا كانت البطالة قد عطلت السفينة عن العمل مؤقتاً وبالتالي فوتت عليها فرصة الكسب من استثمارها خلال فترة الإصلاح، فإن حادث التصادم قد قطع الرحلة القائمة للسفينة، مما يترتب عليه فسخ عقد النقل ورد أجرته، بالإضافة إلى فقد أجرة النقل عن العقود التي سبق إبرامها وامتنع تنفيذها بسبب التصادم لا سيما عند هلاك السفينة.

خامساً: الأضرار للأشخاص والبضائع

قد يؤدي حادث التصادم البحري إلى أضرار تلحق بالبضائع التي قد تتعرض للخسارة الكلية بهلاكها وفقدانها كلياً أو تغير ماهيتها نتيجة الحادث أو تصبح غير نافعة، أو قد تكون خسارتها جزئية أيضاً. وقد يتعرض الأشخاص للإيذاء أو الموت نتيجة حادث التصادم، وبعض حوادث التصادم البحري تكون كارثية بالنسبة للأضرار التي تلحق بالأشخاص وفقد الأرواح، مثل حادث التصادم الذي وقع في البحر الأسود عام ١٩٨٦ بين سفينة

---

[١] انظر، أحمد حسني، مرجع سابق، ص١٩٥

الركاب الروسية Admiral Nakhimov مع ناقلة الصب Petr Vasev والتي أدت إلى غرق وفقد ٤٢٣ من ركاب وملاحي السفينة الروسية[١].

ويقصد بالأضرار اللاحقة بالبضائع والأشخاص نتيجة التصادم، والتي يخضع تعويضها لأحكامه، تلك الأضرار التي تلحق بالغير سواء أمادية أم بدنية، فالأضرار التي تلحق بركاب السفينة التي حصل التصادم بخطئها أو للبضائع المشحونة على هذه السفينة لا ترتب حقاً ناشئاً عن التصادم، وإنما تعد في الواقع ناشئة عن إخلال بتنفيذ عقد نقل البضائع أو عقد نقل الأشخاص، فالتعويض في هذه الحالة أصله العلاقة التعاقدية، فهي مسؤولية عقدية وليست تقصيرية، ولا يلزم المدعي المتضرر في هذه الحالة بإثبات الخطأ الناجم عن المدعى عليه للحصول على التعويض، وإنما لكل شاحن أو راكب أن يتمسك بقرينة المسؤولية المنصوص عنها في القانون[٢]، حيث يكون الناقل مسؤولاً منذ تسلمه البضاعة عن هلاكها أو تعييبها أو فقدها أو التأخير في تسليمها، و منذ نقله للمسافر على عهدته عما يلحق به من أضرار جسدية أو مادية ما لم يثبت القوة القاهرة أو العيب الخاص في البضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو خطأ المسافر[٣].

سادساً: أضرار البيئة والملاحة

قد يؤدي التصادم البحري إلى إلحاق أضرار بالبيئة البحرية وتلوث المياه في منطقة حصول التصادم، حيث تأتي حوادث تصادم ناقلات النفط

---

[١] انظر، الربان طلال الشواربي والربان صلاح احمد صالح، مرجع سابق، ص٤٦

[٢] انظر، د. أحمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص٤٥

[٣] المادة /١٤٣/ الفقرة /١/؛ والمادة /١٥٠/ من قانون التجارة السوري رقم /٣٣/ لعام ٢٠٠٧

وسفن شحن المنتجات النفطية أو غرقها في مقدمة مصادر تسرب المواد الملوثة إلى البيئة البحرية وإيذاء الأحياء الطبيعية في المياه التي وقع فيها التصادم، وإلحاق الأضرار بالثروة السمكية والشعاب المرجانية وغيرها من الأحياء، وتكون تكاليف إزالة أضرار التلوث باهظة جداً، مما يشكل عبئاً ثقيلاً على ملاك السفن وناقلات البترول وشركات الملاحة وشركات التأمين، ففي عام ١٩٧٩ مثلاً وقع حادث مروع في توباجو يعد واحداً من أسوأ عشرة حوادث تسرب للبترول حدثت في القرن العشرين –باستثناء التلوث نتيجة حرب الخليج عام ١٩٩١– حيث تصادمت ناقلتا البترول ايجيان كابتين وأتلانتيك أمبريس ونجم عن ذلك تسرب ١،١٦٣،٠٠٠ برميل[١].

بالإضافة إلى ذلك قد يؤدي حادث التصادم لعرقلة لحركة الملاحة في منطقة الحادث، كما لو حصل في ممر مائي أو في مدخل ميناء، حيث يغلق هذا الممر إلى حين إزالة حطام السفن المتصادمة وإصلاح الأعطال، وما يترتب على ذلك من تأخر السفن المبحرة عبر هذا الممر الملاحي، مثل إغلاق قناة السويس في تشرين الثاني من عام ٢٠٠٨ وتعطل حركة الملاحة فيها لمدة خمس ساعات بسبب تصادم ثلاث سفن ضمن القافلة القادمة من الجنوب باتجاه بورسعيد، فيما أدى الحادث إلى تخلف /٧/ سفن من إجمالي /٣٧/ سفينة، عن دخول القناة لحين إصلاح الأعطال واستئناف الملاحة[٢].

---

[١] للاطلاع على أسوأ عشرة حوادث تلوث، انظر، الربان طلال الشواربي والربان صلاح احمد صالح، مرجع سابق، ص٤٩

[٢] وقال مصدر مسؤول فى هيئة القناة، إن التصادم حدث بالقرب من منطقة الشلوفة عندما سقط مخطاف السفينة maersk kuantan من سنغافورة، بمنطقة معدية الشط، لافتاً إلى أنه تم قطع

الفرع الثالث: علاقة السببية بين الخطأ والضرر

لا تكتمل أركان المسؤولية بوجود كل من الخطأ (الفعل الضار) والضرر، وإنما يجب لكي تتحقق المسؤولية، ويتحمل مرتكب الخطأ مسؤولية تعويضه، أن يكون الضرر ناتجاً عن الفعل الضار، وهو مبدأ مستقر لدى محكمة النقض السورية التي بينت[١] أن وجود الضرر وحده لا يكفي، بل يشترط للحكم بالتعويض ثبوت وجود علاقة بين الفعل المسند للجهة المدعى عليها بالتعويض والضرر الحاصل. وهو ما يعرف بعلاقة السببية، التي تمثل الرابطة المحققة والمباشرة ما بين الفعل المنتج للمسؤولية والضرر الواقع[٢]. ويجب لتوفر رابطة السببية أن يكون الخطأ في ظل الظروف التي أحاطت بالحادث ضرورياً لتحقيق الضرر، أو بتعبير آخر أن يتبين أنه لولا الخطأ لما وقع الضرر[٣]. فحتى يرتب خطأ السفينة مسؤولية مالكها يجب أن يكون هذا الخطأ هو الذي سبب الضرر الذي يُطالَب بالتعويض عنه، ورابطة السببية المطلوبة هذه تمتد لتشمل أنواع الخطأ كافة التي سبق الحديث عنها سواء

المخطاف لاستئناف سير السفينة، مما أدى إلى ربط السفن التى خلفها، وعند محاولة استئناف السير اصدمت الناقلة gas spirit 1 ، ناقلة غاز فارغة من ليبيريا، بسفينة البضائع gossco taizhou من هونج كونج، و high endeavaur من ليبيريا فتعطلت حركة الملاحة. انظر، أمل عباس، خبر بعنوان تصادم بين /٣/ سفن في قناة السويس يعطل الملاحة /٥/ ساعات، منشور في جريدة المصري اليوم، العدد ١٩٢٧، تاريخ ٢٠٠٨/١١/٢٦، متاح على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٦/١١/٢٥ على الرابط التالي:
http://today.almasryalyoum.com/article2.aspx?ArticleID=187947

[١] الغرفة الثالثة، قرار /٧٣/، أساس /٣٥٩/، تاريخ ١٩٩٤/١/٢٥. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، مرجع سابق، ص٦١٥

[٢] انظر، د. محمد حاتم البيات، مرجع سابق، ص١٤٤

[٣] انظر، المستشار عمرو عيسى الفقى، مرجع سابق، ص٤٨

أكان خطأ الربان أم المجهز أم الطاقم، ويُعَدُّ استخلاص علاقة السببية بين الخطأ والضرر من مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع ولا رقابة عليها في ذلك لمحكمة النقض إلا بالقدر الذي يكون فيه استخلاصه غير سائغ[١].

وبالتالي يمكن للمدعى عليه وفقاً للقواعد العامة أن يتخلص من المسؤولية عن طريق نفي علاقة السببية بين فعله والضرر[٢]، وذلك بإثبات السبب الأجنبي حيث بينت المادة /١٦٦/ من القانون المدني السوري[٣] أنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ من المضرور، أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك".

فالسبب الأجنبي الذي يعدم رابطة السببية، هو كل أمر لا يد للمدعى عليه فيه، ويكون هو السبب في وقوع الضرر، ويترتب على نفي علاقة السببية بين الفعل والضرر، أي أن الضرر لا يعزى إلى فعل المدعى عليه بل إلى سبب آخر لا يسال الأخير عنه[٤]. ويكون السبب الأجنبي عادةً بتوافر ظروف قوة قاهرة أو الحادث المفاجئ (أولاً)، أو بتدخل خطأ المضرور

---

[١] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٧٦؛ د. محمد حاتم البيات، مرجع سابق، ص١٦٠

[٢] أكدت محكمة النقض السورية أن انتفاء علاقة السببية بين الفعل والضرر ينفي المسؤولية بالتعويض. غرفة رابعة، قرار /٩٤٢/، أساس /١٤٠٦/، تاريخ ٢٠٠٠/٥/٩. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، مرجع سابق، ص٦٢٣

[٣] تطابق المادة /١٦٥/ من القانون المدني المصري، وتشابه المادة /٢٨٧/ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي؛ والمادة /٢٦١/ من القانون المدني الأردني

[٤] انظر، د. محمد حاتم البيات، مرجع سابق، ص١٥١

(ثانياً)، أو خطأ الغير (ثالثاً)، لكن هذه الأسباب لم تأتِ على سبيل الحصر وإنما على سبيل المثال[١].

أولاً: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ

ويقصد بذلك وفقاً للقواعد العامة كل أمر لا يمكن توقعه ولا حتى دفعه ويكون السبب في حصول الضرر. ولا يختلف هذا المفهوم في القانون التجاري البحري عنه في التشريع المدني[٢]، وقد حاول الفقه التفريق بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ، على اعتبار أن الأول أمر لا يمكن دفعه، أما الثاني فأمر لا يمكن توقعه[٣]، إلا أن هذه التفرقة ليست في محلها القانوني لأن من شروط السبب الأجنبي الذي ينفي رابطة السببية أن يكون مستحيل التوقع والدفع بآن معاً. وذهب جانب آخر من الفقه إلى التفرقة بينهما على أساس أن القوة القاهرة تتمثل في حادث خارجي، كوقوع الزلازل مثلاً، أما الحادث المفاجئ فهو حادث يأتي من الداخل، كانفجار خزان الوقود مثلاً. إلا أن الرأي الغالب يذهب إلى أن القوة القاهرة والحادث المفاجئ شيء واحد وأن شروطهما واحدة وأثرهما واحد[٤].

---

[١] آية ذلك أن المشرع استخدم حرف الكاف قبل ضرب الأمثلة حيث قال "كحادث مفاجئ...". انظر، د. محمد زهدور، مرجع سابق، بيروت، ص٢٦١

[٢] انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق، ص٩٢

[٣] حيث عُرفت فكرة القوة القاهرة والحادث المفاجئ مبكراً لدى القانون الروماني الذي عرّف القوة القاهرة بأنها كل قوة لا يتسنى مقاومتها، والحادث المفاجئ بأنه أي حادث لا يمكن لأي عقل أن يتوقعه. انظر، د. محمد زهدور، مرجع سابق ، ص٢٢٨

[٤] انظر، د. محمد حاتم البيات، مرجع سابق، ص١٥٢؛ ود. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٨٧٧؛ والمستشار عمرو عيسى الفقي، مرجع سابق، ص٥١

وفي أساس الإعفاء الذي تقوم عليه فكرة القوة القاهرة، قال أصحاب المذهب الشخصي إنها تفضي إلى هدم ركن الخطأ، وإثباتها هو بصورة عامة إثبات لانعدام الخطأ. لكن ثمة مذهباً موضوعياً لا يُقحم الشخص ذاته في الأمر، بل ينظر إلى القوة القاهرة في حد ذاتها كأداة لقطع علاقة السببية بين الخطأ والضرر، وبالتالي تمتعها بحد ذاتها بقوة الإعفاء. لكن أصحاب هذه النظرية أحسوا بعدم صدق هذه الفكرة فربطوا بين القوة القاهرة وصفتي استحالة التوقع والدفع، وهو الأمر الذي أفصح في تطوره إلى وجود التقاء بين فكرتي الخطأ والقوة القاهرة[١].

وبكل الأحوال يشترط في القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ كسبب للإعفاء من المسؤولية ونفي علاقة السببية بين الخطأ والضرر، عدم إمكان التوقع، واستحالة الدفع، وعدم نسبة الحادث إلى المسؤول[٢]. واستقر الاجتهاد القضائي على أن تقدير توفر شروط القوة القاهرة يدخل في صميم السلطة التقديرية لمحكمة الموضوع متى كان سائغاً[٣].

أ- عدم إمكان التوقع

يشترط في ظروف القوة القاهرة عدم إمكان توقعها، فإذا أمكن توقع الحادث فهو لا يُعَدّ قوة قاهرة حتى لو استحال دفعه، فالمعيار هنا موضوعي لا ذاتي، حيث يجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب المدعى عليه فحسب بل من جانب أشد الناس يقظة وتبصر بالأمور، فلا

---

[١] انظر، د. محمد زهدور، مرجع سابق، ص٢٢٩-٢٣٠

[٢] انظر، د. محمد حاتم البيات، مرجع سابق، ص١٥٣

[٣] قرار /٧٦/، أساس /١٤٠/، تاريخ ١٩٩٥/٤/٢٥. انظر، مجلة المحامون، عدد /١-٢/، عام ١٩٩٧

يُكتفى بمعيار الشخص العادي، ويتطلب أن يكون عدم الإمكان مطلقاً لا نسبياً. ويبقى الحادث غير متوقع حتى لو سبق وقوعه في الماضي إذا كان من الندرة بحيث لا يقوم سبب خاص لتوقع حدوثه، فمجرد وقوعه في الماضي لا ينفي عنه صفة الندرة، والعبرة في عدم إمكان التوقع في المسؤولية التقصيرية هو وقت وقوع الحادث[١].

ب- استحالة الدفع

لا يكفي في القوة القاهرة أن يكون الحادث غير متوقع فحسب بل يجب أن يكون غير قابل للاجتناب بحيث لا يمكن دفعه، فإذا أمكن دفعه، فهو لا يُعَدّ قوة قاهرة حتى لو كان غير متوقع. واستحالة الدفع هنا مطلقة أيضاً، فلا تكون الاستحالة بالنسبة للمدين وحده بل استحالة بالنسبة إلى أي شخص يكون في موقف المدين وهذا ما يميز نظرية القوة القاهرة عن الحوادث الطارئة التي يصبح فيها تنفيذ الالتزام مرهقاً لا مستحيلاً[٢].

ج- عدم نسبة الحادث إلى المسؤول

لا يُعَدّ الحادث قوة قاهرة إذا تسبب المدين بوقوعه أو ساعد على وقوعه، فيشترط ألا يكون للمدين أي علاقة في وقوع الحادث بل حصل لأسباب خارجية عنه وكذلك عن السفينة، فإذا تدخل في الحادث سبب داخلي

---

[١] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٨٧٨؛ والمستشار عمرو عيسى الفقي، مرجع سابق، ص٥٠. يرى د. محمد زهدور أن المعيار الذي يؤخذ فيه بأشد الناس يقظةً وتبصراً هو ذاته عند كل الفقهاء، وهو معيار الشخص العادي، وأن القاضي هو الذي يقدر مدى التوقع. انظر، مؤلفه سابق الذكر، ص٢٦٧

[٢] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٨٧٩

بالنسبة للسفينة كعدم صلاحيتها للملاحة[١]، لا يُعَدّ عندها من قبيل القوة القاهرة. مع ذلك فقد عُدَّ الخلل المفاجئ في آلات السفينة كتعطل الماكينات وخاصة معدات التوجيه من الأسباب التي تؤدي إلى الادعاء بأن الحادثة التي وقعت حتمية لا يمكن تفاديها، إذا تمكن المدعى عليه من إثبات أن العيب الذي أدى إلى هذا الخلل كان خفياً ولا يمكن تجنبه بالتصرف الملاحي السليم بعد أن تم كشفه فترتب عليه خروج السفينة عن السيطرة، حيث تكون السفينة في ظرف لا يمكنها معه اتخاذ أي إجراء لتجنب التصادم[٢]، حيث إن السفن منشآت ضخمة وشديدة التعقيد، لا سيما الحديثة منها، وقد يستحيل الإحاطة بعيوبها الخفية ما دام تم اتخاذ الاحتياطات اللازمة كافة، ويفترض عدم مقارنتها بالسيارات لهذه الناحية.

ثانياً: خطأ المضرور

قد يرفع المضرور دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض عن أضرار ألحقها بنفسه دون أن يتمكن إثبات خطأ المدعى عليه، فنخرج بالتالي من نطاق المسؤولية التقصيرية، إذ لا يوجد مسؤول، بسبب انتفاء ركن الخطأ من جانب المدعى عليه، فالمضرور هنا هو الذي ألحق الضرر بنفسه وكان هذا بفعله، سواء أكان هذا الفعل خطأ أم غير خطأ. كما قد تشترك عدة أخطاء في

---

[١] فقد قضت محكمة النقض السورية بالنسبة لحوادث السيارات أنه يشترط في الحادث الذي يؤلف القوة القاهرة أن يكون أجنبياً عن سبب الضرر. فإذا وقع الضرر من السيارة التي كان يقودها السائق بسبب كسر المقود أو تعطل المكابح أو انفجار الدولاب أو كسر الإكس فإن هذه الأمور وإن كانت لا يمكن توقعها إلا أنها لا تشكل قوة قاهرة تعفي من المسؤولية طالما أنها حادث من داخل السيارة لا من خارجها. قرار /٥٩٧/، أساس جنحة /٥١٢/، تاريخ ١٩٧٦/٣/١٥. انظر، مجلة القانون، عام ١٩٧٨، ص١٦٥

[٢] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٤٥

إحداث الضرر ويكون أحد هذه الأخطاء صادراً عن المضرور نفسه، كأن يقع من المدعى عليه خطأ ومن المضرور خطأ آخر وكان لكل من الخطأين شأن في إحداث الضرر، عندها إما أن يستغرق أحد الخطأين الآخر، أو يبقى كل من الخطأين مستقلاً عن الآخر، فيتكوّن منهما خطأ مشترك.

أ- استغراق أحد الخطأين للآخر

إذا استغرق أحد الخطأين الآخر، أعدم رابطة السببية بين الخطأ المستغرَق والضرر، وتُرفع بالتالي مسؤولية مرتكبه، فإذا كان خطأ المدعى عليه قد استغرق خطأ المضرور، كانت مسؤولية المدعى عليه كاملة لا يخفّف منها خطأ المضرور، أما إذا كان خطأ المدعى عليه قد تم استغراقه بخطأ المضرور، فسيتحمل هذا الأخير المسؤولية وتُرفع بالتالي مسؤولية المدعى عليه لانعدام رابطة السببية بين خطئة والضرر.

ويستغرق أحد الخطأين الآخر في حالتين: بأن يفوق أحد الخطأين في جسامته الخطأ الآخر، أو إذا كان أحد الخطأين نتيجة للخطأ الآخر[١].

ويفوق أحد الخطأين في جسامته الخطأ الآخر عندما يصدر عن مرتكبه عمداً، أو عندما يتمثل في رضاء المضرور بما وقع عليه من ضرر، كذلك الأمر إذا كان أحد الخطأين نتيجة للآخر فإن الفعل الأصلي يستغرق الفعل التبعي[٢].

---

[١] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٨٨٣

[٢] انظر، د. محمد حاتم البيات، مرجع سابق، ص١٥٢. ويرى د. عبد الرزاق أحمد السنهوري أن رضى المضرور بالضرر ينزل منزلة وسط بين إرادته إلحاق الضرر بنفسه ومجرد علمه بالضرر، ولا يُستغرَق هنا خطأ المدعى عليه إلا في أحوال قليلة إذا وصل خطأ المضرور برضاه

ففي قضية The Zaglebie Dabrowskie لم تنقطع علاقة السببية بين التصادم الحاصل في الضباب من جهة وغرق السفينة بعد ذلك بثلاث ساعات من جهة أخرى، رغم أن ربان السفينة الغارقة كان قد هجرها بعد التصادم بعشرين دقيقة، وقضت المحكمة بأن السفينة غرقت نتيجة تدفق المياه إليها من الثقب الكبير الذي أحدثه الاصطدام، وفشل المدعى عليه في دحض ذلك، فلم يتمكن من إثبات مساهمة إهمال طاقم السفينة الغارقة بالتسبب بغرقها، وأنه كان بإمكانهم إنقاذها بدلاً من هجرها[١].

ب- الخطأ المشترك (عدم استغراق أي من الخطأين للآخر)

قد لا يستغرق أي من الخطأين الآخر، بل يبقيان متميزين، بأن يشترك كل منهما في إحداث الضرر مستقلاً، فيكون للضرر سببان: خطأ المدعى عليه، وخطأ المضرور، وهو ما يسمى الخطأ المشترك الذي يكثر في الحوادث البحرية، وأورد له قانون التجارة البحرية أحكاماً خاصة

فكل من الخطأين يُعَدُّ سبباً في إحداث الضرر، إذ لولاه لما وقع الضرر، وتبقى علاقة السببية قائمة، وتقوم مسؤولية المدعى عليه كاملة رغم مساهمة خطأ المضرور، إلا أنه عند الحكم بالتعويض يراعى نسبة مساهمة كل من فعل المدعى عليه وخطأ المضرور في إحداث الضرر[٢]، وتوزع

الضرر مستوىً عالٍ من الجسامة، فصاحب السفينة الذي رضي عن بيّنة بنقل مهربات حربية فتُصادر سفينة، لا يرجع بشيء على صاحب المهربات. انظر، مؤلفه سابق الذكر، ص٨٨٥-٨٨٦

[1] See, Simon Baughen, Op cit, p275

[٢] قضت محكمة النقض السورية أن كل من ألحق ضرراً بالغير نتيجة خطئه مسؤول عن أداء التعويض بنسبة هذا الخطأ. غرفة رابعة، قرار /١١٠٥/، أساس /١٢١٢/، تاريخ ١٩٩٧/١٠/١٤. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، مرجع سابق، ص٦١٠

المسؤولية بينهما بحسب نسبة مساهمة خطأ كل منهما في إحداث الضـــرر، وإذا تعذر على القاضي تحديد نسبة مساهمة كل من الخطأين فـــي إحـــداث الضرر فتوزع المسؤولية بالتساوي بينهما[١].

ثالثاً: خطأ الغير

تفقد المسؤولية التقصيرية أحد أركانها بتدخل فعل الغير الذي يفصـــل علاقة السببية بين فعل المدعى عليه وضرر المضرور، ويقصد بالغير الذي يؤدي فعله إلى إعفاء المدعى عليه من المسؤولية، ذلك الأجنبي عنه فقط، أي الذي لا يكون المدعى عليه مسؤولاً عنه قانوناً أو اتفاقاً[٢]، فليس من الغير كل من ربان السفينة المخطئة، أو أفراد طاقمها، أو أي شخص يعمل في خدمتها، أو حتى مرشدها في حال وجوده.

فإن لم يكن فعل المدعى عليه خطأ أصلاً، أو لم يثبت وقوع الخطأ من جانبه، ووقع الضرر بفعل الغير وحده، فإن فعل الغير هذا هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، ويتحمل الغير مسؤولية الضرر كاملة إذا كان فعله خطأ، أما إذا لم يكن فعل الغير خطأ أيضاً، صار من قبيل القوة القاهرة فـــلا تقـــع المسؤولية على أحد[٣].

في المقابل إذا وقع خطأ من جانب المدعى عليه واشترك معـــه فعـــل الغير في إحداث الضرر، عُدَّ المدعى عليه وحده مسؤولاً عن إحداث الضرر إن لم يكن ما صدر عن الغير خطأ، فيجب أن يكون فعـــل الغيـــر خاطئـــاً،

---

[١] انظر، د. محمد حاتم البيات، مرجع سابق، ص١٦١

[٢] انظر، د. محمد زهدور، مرجع سابق، ص٢٣٤

[٣] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٨٩٦

واشترك مع خطأ المدعى عليه في إحداث الضـــرر ليـــؤثر فـــي مســـؤولية الأخير، ويجب ألا يكون الغير الذي ارتكب الخطأ من بين الأشخاص الـــذين يُعَدُّ المدعى عليه مسؤولاً عنهم، فلو كان هذا الغير أحد بحـــارة الســـفينة، لا يكون للخطأ الصادر منه أثر في مسؤولية مجهزها المدعى عليه.

وعندما نكون أمام خطأين ساهما في إحداث الضـــرر، قـــد يســـتغرق أحدهما الآخر، ويُعَدُّ عندها الخطأ المستغرِق هو وحده السبب فـــي إحـــداث الضرر، أما إذا لم يستغرق أي من الخطأين الآخر، فنكون أمام حالة تعـــدد المسؤولين حيث اشترك مع المدعى عليه شخص آخر في إحداث الضـــرر، فأصبح المسؤول أكثر من شخص واحد[١].

ويمكن أن يشترك خطأ المضرور مع المدعى عليه وخطأ الغير فـــي إحداث الضرر، عندها يتحمل المضرور جزءاً من الضرر يتناسب مع مقدار مساهمة خطئه في إحداث الضرر، ويسأل المدعى عليه مع الغير عن الجزء الباقي وفق ما يراه القاضي من توزيع يتناسب مع مقدار مساهمة خطأ كـــل منهما في إحداث الضرر[٢].

فهذه هي أركان المسؤولية التي يجب أن يثبت توافرها جميعهـــا فـــي التصرف المدعى أنه تسبب بالتصادم الذي نتج عنه الضرر حتـــى يتحمـــل مرتكبه تبعته، وقد يثبت توافر هذه الأركان في أكثر من تصرف واحد مـــن

---

[١] نصت المادة /١٧٠/ من القانون المدني السوري على أنه "إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضـــار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر. وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض" مع مراعاة أحكام التضامن في المســـؤولية عـــن حـــادث التصادم البحري التي أورد لها قانون التجارة البحرية أحكاماً خاصة كما سنرى لاحقاً

[٢] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص٩٠١

جانب طرف واحد، أو من جانب أكثر من طرف، وقد لا يـــتمكن أي مـــن أطراف التصادم من إثباتها في تصرف الآخر، فيتم توزيع المسؤولية بالنظر إلى ظروف كل حالة وفق الصورة التي تندرج تحتها من صـــور التصـــادم البحري التي سنبحثها في المطلب التالي.

المطلب الثاني
صور التصادم البحري وتوزيع المسؤولية

تُقام مسؤولية كل طرف من الأطراف المشتركة في التصادم البحري بناءً على توافر أركان المسؤولية آنفة الذكر في تصرف كل منهم، فإذا توافرت أركان المسؤولية في تصرف أحد الطرفين أو كليهما كُنا أمام تصادم ناتج عن خطأ، يمكن أن نسميه تصادماً خطئيّاً (الفرع الأول)، سواء أكان هذا الخطأ المتسبب بالحادث صادراً عن أحد الطرفين أم عن كليهما، أما إذا لم يتمكن أي طرف من إثبات أركان المسؤولية في تصرف الطرف الآخر فسنكون أمام تصادم غير خطئي (الفرع الثاني)، حيث لا يتحمل فيه أي منهم مسؤولية عن أضرار لحقت بالطرف الآخر، إلا أن التوصل إلى إدراج حادث التصادم موضوع النزاع تحت إحدى صور التصادم البحري تمهيداً لتطبيق أحكامها ليس بالأمر اليسير، ويستند على نهوض كل طرف بالعبء الذي يلقيه القانون على عاتقه وهو عبء الإثبات (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التصادم الخطئي

هو التصادم الذي تتوافر فيه أركان المسؤولية، بوجود خطأ مرتكب يرتبط مع حادث التصادم والأضرار المترتبة عنه بعلاقة سببية، بحيث يكون هذا الخطأ أدى إلى هذا الحادث وما نشأ عنه من أضرار، وتُعَدُّ المصادمات بسبب الخطأ هي الغالبة ويتعلق الجزء الأكبر من الأحكام القضائية المنشورة بهذا النوع من التصادم، والذي يتحدد بعد ذلك من خلال التحقيقات فيما إذا كان الخطأ مُرتكباً من قبل أحد الطرفين أم من كليهما.

فقد يكون الخطأ المتسبب بالحادث مُرتكباً من جانب إحدى السفن فقط وأدى وحده لوقوع التصادم، فيسمى التصادم الناجم عن الخطأ الفردي (أولاً)، ويمكن أن يصدر خطأ من جانب كلتا السفينتين المتصادمتين ويساهم كل من الخطأين في التسبب بالحادث، فيسمى تصادماً ناجماً عن خطأ مشترك (ثانياً)، وتخضع كل من الصورتين المذكورتين لأحكام معينة وفقاً لما هو موضح تالياً.

أولاً: التصادم الناجم عن الخطأ الفردي

يُعَدُّ التصادم ناجماً عن خطأ فردي عندما يصدر الخطأ المتسبب في الحادث عن إحدى السفن فقط. ويبقى الخطأ فرديّاً حتى لو صدر عن عدة أشخاص على متن السفينة ذاتها، كما لو أهمل مجهز السفينة في صيانتها، وأخطأ ربانها بعدم الالتزام بقواعد منع التصادم في البحار، فالخطآن هنا صدرا عن أشخاص ينتمون لطرف واحد، أي أن الخطأ صدر عن سفينة واحدة وبالتالي هو خطأ فردي في مفهوم التصادم.

ويتحمل الطرف المخطئ مسؤولية الأضرار المترتبة على التصادم الناجم عن الخطأ الفردي، حيث أكدت المادة /٣٠٨/ من قانون التجارة البحرية السوري أنه "إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن، التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم" ويتفق هذا الحكم مع المبدأ العام الوارد في المادة /١٦٤/ من القانون المدني السوري التي نصت على أن "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض" فإن تحميل مرتكب الخطأ المسبب للتصادم مسؤولية الأضرار الناجمة عن الحادث الذي تسبب فيه هو محض تطبيق القواعد العامة.

ويؤخذ بهذا الحكم في التشريعات العربية كافة[١]، كذلك اعتمده صراحةً المشرع الفرنسي[٢]، وقد أقرته معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ التي بينت في مادتها الثالثة أنه "إذا حصل التصادم بخطأ إحدى السفن فتلتزم السفينة التي ارتكبت ذلك الخطأ بتعويض الخسائر"

ومن أمثلة التصادم الناتج عن خطأ فردي، حادثة اصطدام الناقلة "مارسك نبتون" وسفينة البضائع "مونت فورت" عام ١٩٨٨ في ميناء نيويورك[٣]، حيث تم توجيه اللّوم بالكامل على الناقلة "مارسك نبتون" بسبب عدم إطلاق إشارات الضباب وعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة في مثل هذه الحالة، بينما قامت السفينة "مونت فورت" بما يجب عليها ولم تأتِ جهودها نتيجة.

وقد عرف الفقه ما يسمى حالة الخطر البدلي التي تندرج تحت التصادم الناجم عن خطأ فردي[٤]، وهي الحالة حيث تجد السفينة نفسها بسبب خطأ سفينة أخرى أمام خطر تصادم عنيف، مما يضطرها لاتخاذ إجراء ارتجالي مغلوط لضيق الوقت يجنبها هذا التصادم العنيف، لكن يؤدي بها هذا الإجراء إلى تصادم أقل شدة وعنفاً من التصادم الذي تم تفاديه، فلا يُعَدُّ هذا التصادم

---

[١] المادة /٢٩٦/ من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة /٢٩٤/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٢٥/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٢٠/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٢٣٨/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٣٥/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٧٧/ الفقرة /١/ من القانون البحري الجزائري.

[٢] المادة /٣/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي. كما أنه يُستنتج بمفهوم المخالفة من نص المادة /١٨٧/ الفقرة /١/ من قانون الملاحة التجارية الإنكليزي.

[٣] انظر، الربان طلال الشواربي والربان صلاح أحمد صالح، مرجع سابق، ص١١٥

[٤] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص١٨٩

قد حصل بخطأ مشترك، وإنما يُعَدُّ تصادماً بخطأ إحدى السفينتين، وهي السفينة التي تسببت بخطئها في جعل السفينة الأخرى أمام وضع حرج أدى بها إلى اتخاذ الإجراء المغلوط الذي ما كانت لتتخذه لولا هذا الخطأ.

فلو فرضنا أن السفينة (أ) أمام خطر تصادم عنيف مع السفينة (ب) بسبب خطأ هذه الأخيرة، فاتخذت السفينة (أ) إجراءً ارتجالياً مغلوطاً لعدم توفر الوقت الكافي للتفكير بحرية، فتفادت بفضله التصادم مع السفينة (ب) لكن أدى بها إلى التصادم بسفينة ثالثة (ج)، فلا يُعَدُّ هذا التصادم ناجم عن خطأ مشترك وإنما عن خطأ فردي هو خطأ السفينة (ب) الذي دفع السفينة (أ) للتصادم مع السفينة (ج)، وتُعَدُّ (ب) وحدها مسؤولة عن التصادم ولا يُعتد بخطأ (أ) الاضطراري.

وسمي خطراً بدلياً لأن السفينة تختار ما تراه أقل الخطرين شدةً وعنفاً، متفادية الخطر الأعنف والأشد والذي أصبح وشيك الوقوع، فتستطيع السفينة (أ) أن تتخلص من المسؤولية إذا أثبتت أن التصرف الذي قامت به كان قد فرضته عليها لحظة مواجهة الخطر، فليس من العدل عدّ تصرف السفينة (أ) خطأ إذا كان أمامها خطر تصادم عنيف على وشك الوقوع ولم يكن لديها الوقت الكافي للتفكير بحرية من أجل اتخاذ إجراء مدروس، أي كان تصرفها كأنه ردة فعل للخطر الذي يحيط بها، ويجب ألا تكون السفينة (أ) قد ساهمت في خلق هذا الخطر.

وقد عبر الفقه الإنكليزي عن وضع الخطر المفاجئ هذا بتعبير "agony of the moment" الذي يتسبب فيه خطأ سفينة ما بدفع سفينة أخرى لاتخاذ إجراءات ومناورات مستعجلة يُقصد بها تجنب التصادم، حيث

تأخذ المحكمة هذا الوضع باهتمام عند الوقوف على الأخطاء المساهمة في التسبب بالحاث[١].

ويعود لمحكمة الموضوع تقدير مسؤولية السفينة التي وجدت في حالة الخطر، وتقرر ما إذا كان الإجراء الذي اتخذته تم في ظروف مستعجلة من ضيق الوقت، أم كان هناك متسع من الوقت لاتخاذ إجراء أكثر حكمة كان من الممكن أن يجنبها حصول التصادم، فإذا وجدت المحكمة أن الوقت كان كافياً لاتخاذ إجراء أفضل، أو أن السفينة التي وجدت في حالة الخطر المفاجئ ساهمت في خلق الخطر أصلاً، لا نكون عندها أمام خطأ فردي وإنما تكون كل من السفينتين مسؤولة عن الخطأ الذي ارتكبته، ويكون تصادم بخطأ مشترك. ففي قضية[٢] the Bywell Castle كانت السفينة Princess Alice تبحر في نهر التايمز حين استدارت بشكل مفاجئ ودون أي إنذار باتجاه السفينة Bywell Castle التي كانت على وشك اجتيازها، فبدلاً من الاستدارة بعيداً، قامت السفينة Bywell Castle بالاستدارة تجاه السفينة Princess Alice أيضاً مما أدى إلى حصول التصادم الذي تسبب بغرق الأخيرة مع خسائر كبيرة في الأرواح تزيد عن خمسمئة شخص، فوجدت المحكمة أن السفينة Princess Alice كانت تبحر باستهتار وتهور ودون مراعاة لقواعد المراقبة والسرعة، وقررت محكمة الاستئناف أن السفينة Princess Alice وحدها مسؤولة عن التصادم مبينةً أنه ليس من حق السفينة أن تتسبب بخطئها في وضع سفينة أخرى بوضع خطر وشيك

---

[1] See, Yvonne Baatz, Op cit, p229
[2] See, Simon Baughen, Op cit, p274

ومفاجئ، ومن ثم تطالب بتحميل الأخيرة مسؤولية خطأ صدر عنها في هـذا الوضع[١].

ولعل حالة الخطر البدلي المفاجئ هذه هي التي دفعت الـبعض إلـى القول بأنه لكي يُعَدُّ التصادم حاصلاً بخطأ مشترك، يجب أن يقع خطأ كل من السفينتين في وقت واحد، فإذا وقع أحدهما قبل الآخر فيغلب أن يكون مرتكب الخطأ الأول مسؤولاً عن التصادم، لأن خطأه هو الـذي أدى إلـى الخطـأ اللاحق بصورة تجبّه وتوجب عدم المسؤولية عنه. ويرى الأستاذ ريبيـر أن هذا الرأي رغم أنه قد يكون صحيحاً في أغلب الأحوال، إلا أنـه لا يمكـن التسليم به بصورة مطلقة، لأنه هناك من التصرفات ما يجب عَدَّها خطأ تُسال عنه السفينة ولو وقع بعد خطأ السفينة الأولى، وفضل أن يبقى تقـدير ذلـك متروكاً للقضاء. لكن في المقابل يذهب رأي آخر إلى القول أنه فـي حـال ارتكاب كل من السفينتين المتصادمتين خطأ في وقتين مختلفين، فإن مرتكب الخطأ الأخير هو المسؤول وحده عن التصادم، ولا يُعَدُّ التصادم قد حصـل بخطأ مشترك، لأن الخطأ التالي يُعَدُّ السبب المباشر للتصادم، أمـا السـبب الأول وإن كان سبباً في حصول التصادم، إلا أنه لم يكن السبب المباشر له، لأن الخطأ التالي قد قطع علاقة السببية وأصبح هو السبب المباشر، أي أنـه لو حصل مثلاً تصادم بين السفينة (أ) والسفينة (ب) وكان قد صدر خطأ من قبل كل من السفينتين، إلا أنه كان من الثابت أن خطأ السفينة (ب) قد حصل

---

[١] عبر اللورد Brett LJ عن رأيه في ذلك مبيناً أنه عندما تتسبب سفينة بخطئها في جعل سـفينة أخرى أمام خطر وشيك من هذا النوع، فإن مستوى المهارة المتوقع من ربان الأخير لـن يكـون مشابه لمستوى المهارة المتوقع منه في الظروف الاعتيادية.

See, Aleka Mandaraka-Sheppard, Op cit, p590-591

أخيراً، فلا يُعَدُّ التصادم بحسب هذا الرأي قد حصل نتيجة خطأ مشترك بين السفينتين المتصادمتين، وإنما تصادم بخطأ فردي هو خطأ السفينة (ب) التي كانت أمامها الفرصة الأخيرة لمنع حصول التصادم[١]، حيث عبر الفقه الإنكليزي[٢] عن هذه الفكرة بما يسمى "قاعدة الفرصة الأخيرة last opportunity rule" التي تفترض أن السفينة التي كانت لديها الفرصة الأخيرة لتفادي التصادم يجب اتخاذها المسؤول الوحيد عنه إذا حصل.

لكن يصعب عملاً وضع قاعدة عامة بهذا الخصوص لتطبيقها على كل حالات التصادم الحاصل نتيجة خطأين متتاليين بما يمكّن من عدِّه تصادماً نتيجة خطأ فردي وليس نتيجة خطأ مشترك، سواء أكانت هذه القاعدة في صالح مرتكب الخطأ الأول، أم في صالح مرتكب الخطأ الثاني. حيث أن لكل حادث تصادم ظروفه الخاصة التي يجب أن يتم تقديرها من قبل محكمة الموضوع، التي يعود لها وحدها حسم رابطة السببية بين الأخطاء المرتكبة والنتيجة الضارة لكل حالة على حدة، دون التقيد بقاعدة عامة في هذا الشأن. وقد أكد الفقه الإنكليزي[٣] أنه في الواقع العملي أغلب الأخطاء الصادرة عن السفن المتصادمة تكون متشابكة بشكل يتعذر معه إعمال قاعدة عامة بشأن الخطأين المتتاليين.

---

[١] انظر في هذه الآراء، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص١٩٣

[2] See, Simon Baughen, Op cit, p275

[3] See, Simon Baughen, Op cit, p275

ثانياً: التصادم الناجم عن خطأ مشترك

يكون التصادم ناجماً عن خطأ مشترك عندما يساهم كل من خطأ المدعى عليه وخطأ المضرور في إحداث الضرر، دون أن يستغرق أي من الخطأين الآخر. أي أنه يقع خطأ من قبل كل من السفينتين المتصادمتين ساهم في إحداث التصادم بحيث لو استبعد الخطأ الصادر عن إحداها لم يكن خطأ الأخرى كافياً لقوعه[١].

ويقع الخطأ المشترك المؤدي إلى حصول التصادم بصور متعددة، فقد ترتكب كلتا السفينتين المتصادمتين الخطأ ذاته، وذلك بمخالفتهما القاعدة ذاتها التي تتعلق مثلاً بالتزام السرعة الآمنة في الضباب، أو قد يقع من كل منها خطأ مختلف عما وقع من الأخرى كما لو خالفت إحدى السفن المتصادمة قاعدة السير على اليمين، في الوقت الذي خالفت فيه السفينة الأخرى القواعد الخاصة بإجراءات الإبحار أثناء الرؤية المحدودة، التي تنص على السير بالسرعة الآمنة والحذر الشديد، مما منعها من ملاحظة السفينة الأولى، إلا بعد فوات الفرصة لاتخاذ إجراء يمكن من تفادي التصادم.

ومع وجود حالة الخطأ المشترك يُفتح المجال لتوزيع المسؤولية عن الضرر الحاصل بين السفن المتصادمة، فيلجأ كل طرف في الدعوى لإثبات خطأ من الطرف الآخر لتحميله على الأقل جزءاً من المسؤولية، وقد ظهرت عدة اتجاهات حول كيفية توزيع المسؤولية في حالة الخطأ المشترك، حيث يتجه البعض نحو تحميل كل سفينة ما لحقها من ضرر، بينما يتجه البعض

---

[١] انظر، د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٦٩، ص٥٤٠

الآخر نحو توزيع المسؤولية بالتساوي، في حين يرى البعض توزيع المسؤولية بحسب قيمة كل سفينة، ويميل جانب آخر نحو توزيع المسؤولية بنسبة الخطأ.

أ- الاتجاه نحو تحمل كل سفينة ما لحقها من ضرر

هذا الاتجاه يعامل التصادم الناجم عن خطأ مشترك معاملة التصادم المشتبه في سببه، بتحميل كل سفينة ما لحقها من أضرار، دون أن يتحمل أي طرف مسؤولية الأضرار التي لحقت بالطرف الآخر. ويجد هذا الحل جذوره في القانون الروماني، وكان متبعاً في ألمانيا وهولندا وإسبانيا وبعض دول أمريكا الجنوبية التي كانت خاضعة للاستعمار الإسباني كالأرجنتين وتشيلي وفنزويلا والأورغواي[١].

وقد قيل في تبرير هذا الاتجاه إن صاحب الخطأ لا يمكنه أن يرجع على أحد، لأنه هو من تسبب بخطئه في الضرر، وأنه لولا خطؤه هذا ما كان ليحدث الضرر، إضافة إلى أنه يستحيل في هذا النوع من التصادم تحديد علاقة السببية بين خطأ إحدى السفينتين أو السفن وحادث التصادم.

غير أنه يعيب على هذا الاتجاه إمكانية إهداره لحقوق طرف من الأطراف في بعض الحالات، كما لو كان الضرر الذي لحق بأحد الأطراف أكبر بكثير من الضرر الذي لحق بالطرف الآخر الذي لم يلحق به إلا ضرر ضئيل رغم جسامة خطئه، فليس من العدل ألا يتحمل مرتكب الخطأ الجسيم إلا مسؤولية ضرره الضئيل في حين يتحمل مرتكب الخطأ البسيط مسؤولية

---

[١] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٨٥

أضراره الكبيرة، وأن تحديد علاقة السببية في هذه الصورة من التصادم وإن أمر صعب إلا أنه ليس مستحيلاً.

ب- الاتجاه نحو توزيع المسؤولية بالتساوي

يقضي هذا الاتجاه بتوزيع المسؤولية عن الأضرار المترتبة على التصادم الناجم عن خطأ مشترك بالتساوي فيما بين السفن المتصادمة بغض النظر عن جسامة خطأ كل منها، وكان الأساس الذي يقوم عليه تبرير هذا المبدأ هو سهولة تطبيقه، وقد ساد لدى الفقه والقضاء الإنكليزي والأمريكي[١].

فكانت القاعدة في القانون الإنكليزي تقضي بتقسيم مجموع الضرر الذي تحملته كل من السفينتين بالتساوي فيما بينهما، وذلك باعتماد إحدى طريقتين: أولاهما تدعى مبدأ المسؤولية المتقابلة، وذلك بأن تُسأل كل سفينة في مواجهة الأخرى عن نصف الضرر الذي تحملته السفينة الأخرى، أما الطريقة الثانية فتعتمد مبدأ المسؤولية المنفردة، والتي تقضي بأن تدفع السفينة التي أصابها أقل الأضرار إلى السفينة الأخرى نصف الفرق بين ما تحملته كل منهما من أضرار[٢]. إلا أن هذا الاتجاه يؤدي إلى نتائج غير عادلة، ولا تبررها سهولة تطبيقه

ج- الاتجاه نحو توزيع المسؤولية بحسب قيمة كل سفينة

كان هذا الاتجاه سائداً في مصر، حيث بيّنت الفقرة الثانية من المادة /٢٤٢/ من قانون التجارة البحرية المصري الملغى أنه إذا حصل التصادم

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص١٩٧-١٩٨؛ وبن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٨٦

[٢] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٥٠، مشار إليه في الهامش

بتقصير القبودانين أو اشتبه في أسبابه الموجبة له، فيجبر الضرر بمصاريف تشترك فيها السفينتان، وتقسم عليهما بنسبة قيمة كل واحدة منهما[١]، وذلك بغض النظر عن جسامة خطئها. ويرى الأستاذ روديير أن قانون التجارة البحرية المصري الملغى قد أبقى على قاعدة التقسيم تبعاً لقيمة كل سفينة (ويطلق عليها قاعدة عدالة التوزيع) لأنها تتفق مع تعاليم الإسلام[٢].

وقد انتقد الفقه هذا الحكم المأخوذ عن القانون العثماني ووصفه البعض بالغريب[٣]، فهو لا يتفق مع القواعد العامة في المسؤولية، ويتعارض مع العدالة والمنطق، حيث تكون فيه السفن باهظة الثمن ضحية التصادم بخطأ مشترك، فتدفع التعويض الأكبر بالرغم من بساطة الخطأ المرتكب من قبلها، بينما يجعل السفينة الأقل قيمةً تتحمل تعويضاً أقل ولو كان خطؤها أكبر.

د- الاتجاه نحو توزيع المسؤولية بنسبة الخطأ

يقضي هذا الاتجاه بتوزيع المسؤولية بين المنشآت المتصادمة بالاستناد إلى نسبة مساهمة خطأ كل منها في حصول الحادث، وأثره في إحداث النتيجة الضارة، ويتفق هذا الاتجاه مع القواعد العامة واعتنقه المشرع السوري مبيناً في الفقرة الأولى من المادة /٣٠٩/ من قانون التجارة البحرية أنه إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذي وقع

---

[١] يتضح أن قانون التجارة البحرية المصري الملغى كان قد ساوى بين التصادم الناتج عن خطأ مشترك، والتصادم المشتبه في أسبابه من حيث الحكم، واعتمد في كلا الصورتين توزيع المسؤولية بحسب قيمة كل سفينة

[٢] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٢٧

[٣] د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٥٢٤؛ ود. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص٢٨٠؛ ود. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٢٠٠

منها. حيث إن الاتجاهات السابقة بعيدة عن المنطق، ولا تحقق العدالة في توزيع المسؤولية، مما دعا إلى هجرها، واعتمدت أغلب التشريعات قاعدة التوزيع نسبةً للخطأ التي نجدها في القانون التجاري البحري لدى كل من عمان، والكويت، والإمارات، والأردن، ولبنان، والجزائر[١]، والحكم الذي نصت عليه المادة الرابعة من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ مبينةً أنه إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها.

وقد عدل المشرع المصري عن الحكم السابق الوارد في قانون التجارة البحرية الملغى، الذي يعتمد في التوزيع على قيمة كل من السفن المتصادمة، وأخذ بقاعدة التوزيع بنسبة الخطأ، حيث بينت الفقرة الأولى من المادة /٢٩٧/ من قانون التجارة البحرية المصري النافذ أنه إذا كان الخطأ مشتركاً، قُدّرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها، كذلك الأمر في القانون الأمريكي[٢]، وقد تم اعتماد هذا المبدأ لدى القانونين الفرنسي والإنكليزي[٣].

وتأخذ المحكمة في اعتبارها عند تحديد نسبة مساهمة الأخطاء في حصول الضرر، مدى تعدد الأخطاء الصادرة عن كل طرف، ومدى جسامة

---

[١] المادة /٢٩٥/ فقرة /١/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٢٦/ فقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٢١/ فقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٣٩/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٣٦/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٧٨/ الفقرة /١/ من القانون البحري الجزائري.

[٢] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٥١

[٣] المادة /٤/ الفقرة /١/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي؛ والمادة /١٨٧/ الفقرة /١/ من قانون الملاحة التجارية الإنكليزي

وخطورة كل خطأ بحد ذاته. فقد نجد سفينة لم ترتكب سوى خطأ واحد بينما ارتكبت الأخرى عدة أخطاء، مثل عدم المراقبة الجيدة، والسير بسرعة عالية في الضباب، مع عدم اطلاق إشارات الضباب. بالمقابل فإن بعض الأخطاء من الجسامة والخطورة ما يجعل مرتكبها يتحمل الجزء الأكبر من المسؤولية حتى لو كان الطرف الآخر ارتكب عدة أخطاء، مثل مخالفة قاعدة السير على اليمين[١] التي تتشدد المحاكم في مسؤولية مرتكبها.

ففي حادث التصادم الحاصل بتاريخ ١٩٧٨/٥/٦ بين السفينة Eleni-v والسفينة Roseline أمام ميناء نورفك على الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية[٢]، عدّت محكمة الأدميرالية البريطانية كلتا السفينتين مخطئتين في في تطبيق قواعد منع التصادم، حيث أن السفينتين لم تُطبقا قواعد التصادم طبقاً للأصول البحرية السليمة، وكانتا تسيران بسرعة عالية نسبياً لحالة الرؤية السيئة، فدخلتا منطقة الاقتراب الحرج بسرعة عالية، ولم يوجد أي سبب مادي لأن تقوم السفينة Eleni-v بتغير خط سيرها إلى جهة اليسار قبل زمن الحادث بثلاث دقائق. وقضت المحكمة أن نسبة الخطأ واللوم تكون على السفينة Eleni-v بنسبة /٦٠%/، وعلى السفينة Roseline بنسبة /٤٠%/، وبيّنت المحكمة أن الأولى أكثر لوماً لأنها غيرت خط سيرها إلى جهة اليسار.

ولا يخفى أن تقدير الأخطاء، ومدى مساهمة كل منها في حصول الحادث، ليس بالأمر اليسير، بل يتطلب قضاة متمرسين، وعادةً ما يستعين

---

[١] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٤٧

[٢] انظر، الربان طلال الشواربي والربان صلاح أحمد صالح، مرجع سابق، ص١٣٧

القضاء بأصحاب الخبرة لتحقيق هذه المهمة، لكن مع ذلك قد لا تتمكن المحكمة من معرفة نسبة مساهمة كل خطأ في التسبب بالضرر، فيتعذر في هذه الحالة تطبيق قاعدة توزيع المسؤولية بنسبة الخطأ، فالأخطاء في حالة التصادم بخطأ مشترك موجودة من جانب كلا الطرفين، وأسهمت هذه الأخطاء في التسبب بالحادث وما نجم عنه من أضرار، لكن من المتعذر أحياناً معرفة نسبة مساهمته فيه، وبالتالي يفترض أن الأخطاء متعادلة في هذه الحالة، وفي مستوى واحد من الجسامة، ويتم تقسيم المسؤولية تبعاً لذلك بالتساوي بين الأطراف المشتركة بالحادث، وهو الحكم الذي أخذ به المشرع السوري، حيث بيّن في الفقرة الأولى من المادة /٣٠٩/ من قانون التجارة البحرية أنه إذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة، أو إذا تبين أن الأخطاء متعادلة، وزرعت المسؤولية فيما بينها بالتساوي، وقد استقر الفقه والقضاء في أغلب دول العالم على هذا الحل وأخذت به أغلب التشريعات[١] أيضاً.

فالقاعدة هنا هي نسبية توزيع المسؤولية عن التصادم الناجم عن خطأ مشترك، استناداً لنسبة مساهمة أخطاء كل طرف في حصول الحادث الذي ترتبت عليه الأضرار، واستثناءً على ذلك، إذا تعذر تحديد نسب الخطأ

---

[١] المادة /٢٩٧/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة /٢٩٥/ فقرة /١/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٢٦/ فقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٢١/ فقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٣٩/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٣٦/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٧٨/ الفقرة /٢/ من القانون البحري الجزائري؛ المادة /٤/ الفقرة /١/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي؛ والمادة /١٨٧/ الفقرة /٢/ من قانون الملاحة التجارية الإنكليزي

الصادر عن السفن المتصادمة يتم توزيع المسؤولية بالتساوي، فنجد هذا المبدأ يطبق في حالتين أساسيتين[1]: تكون الأولى حيث لا توجد أدلة تمكن المحكمة من البت في نسبة مساهمة كل سفينة في التسبب بالحادث وإن كان ظاهر الحال يبين وقوع الأخطاء من كلا الطرفين، ذلك غالباً حيث يكون الحادث قد أدى إلى فقدان الأدلة وموت كل أو أغلب الشهود. أما الحالة الثانية فبالرغم من توافر الأدلة، إلا أنها لا تُمكن المحكمة من البت بشكل دقيق في رجحان خطأ أحد الأطراف على خطأ الآخر من حيث مساهمته في التسبب بالحادث.

ففي قضية[2] The Calliope اصطدمت سفينتان في نهر السين حيث غرقت إحداها وتم تعويمها، وفي اليوم التالي غرقت السفينة مرة أخرى أثناء عملية إنقاذها بسبب إهمال بحارتها، ومع ذلك فقد حُكم أن الإهمال الابتدائي الذي سبب الغرق الأول مازال تأثره قائماً، وأن له دوراً في التسبب بالغرق الثاني، فقررت المحكمة أن نسبة الخطأ فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن الغرق الأول هي /٤٥% – ٥٥%/ موزعة بين السفينتين Carlsholm وCalliope، لكن لم تتمكن المحكمة من إجراء توزيع دقيق للمسؤولية فيما يتعلق بالغرق الثاني، حيث تعذر تحديد نسبة دقيقة لمدى مساهمة الخطأ الابتدائي للسفينة الصادمة في التسبب بالأضرار الناجمة عن الغرق الثاني، لذلك تم تطبيق التوزيع بالتساوي فكانت السفينة Carlsholm مسؤولة بنسبة /٢٢,٥%/ عن الأضرار المترتبة على الغرق الثاني والتي تمثل نصف نسبة /٤٥%/ المذكورة أولاً.

---

[1] See, Dr. Abdulla Hassan Mohamed, Op cit, p98

[2] See, Simon Baughen, Op cit, p276

الفرع الثاني: التصادم غير الخطئي

هو التصادم الذي لا تتوافر فيه كل أركان المسؤولية آنفة الذكر، فلا يمكن نسبته وما نجم عنه من أضرار لخطأ ما، إما لعدم وجود الخطأ أساساً أو بسبب انقطاع رابطة السببية بين الخطأ في حال وجوده والتصادم وما نتج عنه من أضرار، وبالتالي فلا مجال في هذه الحالة لتحميل أي من أطراف التصادم مسؤولية الأضرار التي لحقت بالآخر.

وقد عرف القانون صورتين للتصادم غير الخطئي: هما التصادم الناتج عن قوة قاهرة أو القهري، والتصادم المشتبه في أسبابه أو الذي قام الشك حول أسبابه. حيث نصت الفقرة الأولى من المادة /٣٠٧/ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه "إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام الشك حول أسبابه أو لم تعرف هذه الأسباب تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر". وقد تم اعتماد هذا الحكم على نطاق واسع فاعتنقه المشرع المصري بعد أن كان قانون التجارة البحرية المصري الملغى يساوي بين حالة التصادم بخطأ مشترك وحالة التصادم المشتبه في أسبابه ويوزع المسؤولية في الحالتين بنسبة قيمة كل من السفينتين المتصادمتين إلى أن تم استبدال هذا الحكم بنص المادة /٢٩٥/ من قانون التجارة البحرية المصري النافذ التي بيّنت أنه إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام الشك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر، وقد أخذت بهذا الحكم قوانين وتشريعات أغلب الدول العربية مثل عمان، والكويت، والإمارات، والأردن، ولبنان،

والجزائر[١]، وقد اعتمده المشرع الفرنسي[٢]، ونصّت عليه المادة الثانية من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ التي بينت أنه إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسائر على عاتق من أصابته.

ويؤكد الفقه[٣] على سلامة المساواة بين التصادم القهري(أولاً)، والتصادم الذي قام الشك حول أسبابه (ثانياً)، من حيث إعطاؤها حكماً واحداً، لأنه ما دام سبب التصادم مجهولاً، فأعدل الحلول أن يبقى الضرر على من أصابه، فلا يمكن تعديل هذه الوضع إلا بإثبات خطأ على أحد الأطراف والفرض أن ذلك متعذر، ووصفه البعض[٤] أنه الحكم المنطقي العادل الذي تؤدي إليه القواعد العامة.

أولاً: التصادم القهري

هو التصادم الذي يثبت أنه يرجع إلى حادث قوة قاهرة، والتي رأينا أنها تشمل وفقاً للقواعد العامة كل أمر لا يمكن توقعه ولا حتى دفعه ويكون السبب في حصول الضرر. فيشترط حتى يمكن القول أن حادث التصادم كان

---

[١] المادة /٢٩٣/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٢٤/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣١٩/ فقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٣٧/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٣٤/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ المادة /٢٨١/ الفقرة /١/ من القانون البحري الجزائري.

[٢] المادة /٢/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي

[٣] د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٦٢، ص٤٢١؛ د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، ص٣٣١

[٤] انظر، د. علي البارودي، مرجع سابق، ص٢٨١

قهرياً ولا يمكن تفاديه، أن تكون القوة القاهرة هي التي أدت إلى وقوع الحادث، وأنه سبق وتم اتخاذ الاحتياطات المعقولة كافة، بالإضافة إلى عدم ارتكاب أي خطأ يجعل التصادم لا مفر من وقوعه[١]. وعلى من يدعي بأنه تصادم قهري إثبات وجود حالة القوة القاهرة بتوافر شروطها، وإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ وأنه فضلاً عن ذلك قد اتخذ من جانبه كل الاحتياطات التي تتطلبها ظروف الحال[٢].

وتحصل غالبية حوادث التصادم القهري بسبب النموذج التقليدي للقوة القاهرة المتمثل بالعاصفة، التي قد تتسبب في قطع الحبال التي تربط السفينة بالرصيف أو خلع مرساها أو تدمر آليتها وتخرق هيكلها، وتأخذ المحاكم في اعتبارها قوة العاصفة من ناحية، والاحتياطات التي تتخذها السفن من ناحية أخرى، فهياج البحر وشدة الرياح وارتفاع الأمواج ووصول مياهها إلى سطح السفينة ومقدمتها، كل هذه الأمور تُعَدّ من الظواهر الطبيعية المعروفة المتوقعة وغير مفاجئة في بعض الموانئ والبحار في فترات معينة ومعروفة من السنة، فالعواصف البحرية لا تشكل قوة قاهرة تعفي الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار ما لم تكن غير مألوفة أو غير متوقعة[٣]، فالرياح والعواصف في فصل الشتاء من الأمور المتوقعة وليست قوة قاهرة أو سبباً

---

[١] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٤٥

[٢] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٤٤

[٣] نقض سوري، الغرفة الأولى، قرار /٦٨٧/، أساس /٨٢٧/، تاريخ ١٩٩٨/١٢/١٤. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، موسوعة القضاء المدني الجديد في اجتهاد محكمة النقض السورية بين عامي ١٩٩١-٢٠٠٠، الجزء الثالث، دار اليقظة العربية، دمشق، عام ٢٠٠٤، ص٢٦٣٤

أجنبياً للإعفاء من المسؤولية[١]، وإعلان الأرصاد الجوية عن توقع هبوب عاصفة أو رياح قوية يضفي على الحادث أنه كان متوقعاً ولا يعد قوة قاهرة[٢]، وقد عَدَّ البعض[٣] أن اللجوء إلى النشرات الجوية للبت فيما إذا كانت عاصفة معينة تشكل أو لا تشكل قوة قاهرة هو افتراض مبالغ فيه لعلم لايزال في الطور التقريبي رغم كل ما حققه هذا العلم من تقدم تقني، فقد حُكم[٤] أن الأرصاد الجوية لا تعطي ما يظهر لها من تقلبات الطقس إلا بشكل تقريبي، وأن على الملاحين بحسب التوصيات الموجهة إليهم أن يقوموا بأنفسهم بفحص دقيق لحالة الجو وأن يستخلصوا من البيانات التي تعطيها الأرصاد الجوية ومن ملاحظاتهم الخاصة

ويَعدّ البعض[٥] أن من قبيل التصادم بسبب القوة القاهرة أيضاً ما يقع من تصادم بين سفينتين بسبب خطأ سفينة ثالثة، كما لو حاولت سفينة تفادي سفينة أخرى أكثر ضخامة وقوة كانت تحتل مكاناً لا ينبغي الوقوف فيه

---

[١] نقض سوري، قرار /٤٠٥/، أساس /٥٦٦٧/، تاريخ ١٩٩٢/٣/٩. انظر، مجلة المحامون، عام ١٩٩٥، ص٤٧٣

[٢] انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق، ص٩٠

[٣] المستشار محمد غسان الصابوني، القضايا البحرية، عام ١٩٧٩، ص١٨٥

[٤] محكمة استئناف Rouen تاريخ ١٩٥٤/٤/١٥. انظر، المستشار محمد غسان الصابوني، المرجع السابق، ص١٨٥

[٥] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٦٦. إلا أنه يمكن في هذه الحالة أن ترجع كل من السفينة الصادمة والمصدومة على السفينة الثالثة، على اعتبار أنه قد توفرت شروط التصادم حتى ولو لم يقع ارتطام مادي وفق المفهوم القانوني للتصادم البحري، كما أنه يمكن اعتبار هذا التصادم من قبيل حالة الخطر البدلي المفاجئ التي سبق الحديث عنها، فيعتبر تصادم بخطأ منفرد هو خطأ السفينة التي أدى وجودها في مكان لا ينبغي الوقوف فيه إلى حصول التصادم، في حال كان وجودها في هذا المكان خطأ من قبلها.

فتصطدم بسفينة أخرى، ففي مثل هذه الحالة متى ثبت أن السفينة الصادمة لم تكن إطلاقاً تتوقع وجود سفينة أخرى تعترض طريقها ولم يكن بإمكانها تجنب آثار ذلك، عُدَّ التصادم قهرياً بين السفينة الصادمة والسفينة المصدومة.

وقد يقع التصادم القهري بسبب أوامر السلطة العامة، كالأوامر التي تصدرها السلطة أثناء الحروب بوجوب إطفاء الأنوار أثناء الملاحة ليلاً لتجنب الغواصات فيحصل التصادم من غير أن ينسب إلى خطأ السفن المتصادمة[١]

ويُطلق تعبير التصادم العرضي على التصادم الذي يحصل مصادفة رغم اتخاذ سائر الاحتياطات والتدابير اللازمة لتجنبه، فلا يمكن نسبته إلى خطأ أو إهمال أو تقصير من إحدى السفينتين، وينزل منزلة القوة القاهرة ويخضع لحكمها[٢]، فقد ورد ذكر التصادم العرضي صراحةً إلى جانب التصادم الناجم عن قوة قاهرة والمشتبه حول أسبابه في قانون التجارة البحرية السوري السابق[٣]، كما هي الحال في القانونين اللبناني والأردني[٤]، لكن في الواقع يشير التصادم العرضي والتصادم القهري إلى مفهوم واحد ويجب عدم التمييز بينهما.

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٢٣٣

[٢] انظر، د. هشام فرعون، مرجع سابق، ص٢٤٤

[٣] نصت المادة /٢٣٤/ من قانون التجارة البحرية السوري السابق على أنه "إذا وقع التصادم عرضاً أو إذا سببته القوة القاهرة أو إذا حام الشك حول أسبابه فيتحمل المتضرر ما يلحقه من ضرر ويستمر العمل بمقتضى هذا النص إذا كانت السفن أو إحداها راسية حين تصادمها"

[٤] المادة /٢٣٤/ من قانون التجارة البحرية اللبناني، المادة /٢٣٧/ من قانون التجارة البحرية الأردني

وفي حال ثبت أن التصادم قهري سرى حكم المادة /٣٠٧/ من قانون التجارة البحرية السوري آنف الذكر بتحميل كل سفينة ما أصابها من ضرر، وعلى المحكمة أن تبين في حكمها العناصر التي تمكن محكمة النقض من مراقبة توافر شروط القوة القاهرة في السبب الذي تعدّه كذلك وإلا كان حكمها خطأ واجب النقض[١].

ثانياً: التصادم الذي قام الشك حول أسبابه

هو التصادم الذي لا يمكن تعيين سببه على وجه التحقق، فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعاً إلى قوة قاهرة، أو إلى خطأ أحد الربانين، أو إلى خطأ مشترك بينهما[٢]، حيث يعجز المدعي عن إثبات خطأ المدعى عليه، أو كانت عناصر الإثبات غير كافية أو متعارضة.

فقضى بعَدّ التصادم مشكوكاً في أسبابة إذا كانت أقوال رباني وطاقمي السفينتين في دعوى التصادم متضاربة، بحيث لم يكن بالإمكان تغليب إحداهما على الأخرى[٣].

وقد شهد حكم التصادم الذي قام الشك حول أسبابه تطوراً فيما يتعلق بكيفية توزيع المسؤولية في بعض القوانين، فكان الحكم المعمول به في القانون الفرنسي قبل معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ يقوم على توزيع الأضرار مناصفة بين السفينتين، فإذا كان ما أصاب الأولى من ضرر يُقدّر مثلاً

---

[١] انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٤٠٣، في الهامش

[٢] انظر، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٣٣١

٣ محكمة Fécamp عام ١٩٦٧. انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٢٨

بخمسة آلاف ليرة والثانية بسبعة آلاف فإن كلاً منهما تتحمل ستة آلاف ليرة وتلزم الأولى بدفع ألف ليرة للثانية[١]

ورأينا أن المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الملغى، كان قد أنزل التصادم الذي قام الشك حول أسبابه منزلة التصادم بخطأ مشترك، وحكم بتوزيع الضرر بين السفينتين بنسبة قيمة كل منهما، وهو حكم مشابه لحكم قانون التجارة البحرية العثماني[٢] الذي كان سائداً في الدولة العثمانية بما فيها البلاد العربية التي كانت خاضعة لها، فيظهر أن المشرع المصري كان يفترض أن التصادم الذي لا يعرف سببه قد حصل بخطأ الربانين معاً، وهو افتراض غير منطقي، حيث إن الأقرب إلى المعقول أن يلحق السبب المجهول بالقوة القاهرة[٣] وذلك بأن يتحمل كل طرف ما أصابه من ضرر، وهو الحكم الذي اعتنقه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية النافذ، وأخذ به المشرع السوري وأغلب القوانين والتشريعات الأخرى كما رأينا، واعتمدته معاهدة التصادم لعام ١٩١٠.

ويجب ملاحظة الفرق بين التصادم بخطأ مشترك الذي تعذّر فيه تحديد نسبة الخطأ الصادر عن كل سفينة، وبين التصادم المشتبه في سببه، ففي الحالة الأولى يقوم الدليل على أن التصادم قد حصل بخطأ كل من السفينتين

---

[١] انظر، د. رزق الله أنطاكي ود. نهاد السباعي، مرجع سابق، ص٢٤٥

[٢] حيث نصت المادة /٢٤٩/ فقرة /٣/ منه "إذا حصل التصادم عرضاً أو كان ناشئاً عن تقصير كليهما أو كان مجهولاً من كان منهما السبب، فحينئذ تعتبر قيمة كل من السفينتين مقياساً وتؤخذ من كل منهما مصاريف التعمير بحسب قيمة، وعندما تقع هاتان الفقرتان الأخيرتان يكشف فيهما عن الضرر الحاصل ويقدر بمعرفة أهل الخبرة"

[٣] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٢٨

وتتكون قناعة لدى المحكمة بوجود الخطأ المشترك الذي أدى إلى حصول التصادم، إلا أن المحكمة لا تستطيع تحديد نسبة جسامة كل خطأ ومدى مساهمته في حصول الضرر، أما حالة التصادم المشتبه في أسبابه فلا يعرف سبب الحادث وما إذا كان قد حصل بسبب قوة قاهرة أو خطأ مشترك من كلتا السفينتين أو حصل بسبب خطأ إحدى السفن[١]. ويبقى التصادم مشتبهاً في سببه إذا كان يرجع في الحقيقة إلى خطأ، لكن من غير الممكن معرفة مرتكب الخطأ[٢]، فالشك القائم هنا لا ينصب على سبب التصادم، فالسبب معروف وهو خطأ أحد الأطراف وليس كليهما، إلا أن الشك ينصب على مرتكب الخطأ، وليس على نسبة مساهمة كل من خطأي الطرفين في إحداث الضرر، بالتالي يتعذر تحميل مسؤوليته التصادم لطرف يقوم الشك حول تسببه بالضرر.

الفرع الثالث: عبء الإثبات

لا يكون الخطأ المدعى ارتكابه موجباً لتعويض الضرر الذي نتج عنه ما لم يثبت وقوعه من قبل المدعى عليه، وهي مهمة صعبة في دعوى التصادم البحري ألقى القانون بثقلها على عاتق المدعي الذي يتعين عليه إثبات توافر أركان المسؤولية في تصرف المدعى عليه.

---

[١] انظر، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٣٣٣

[٢] أشار لهذا الرأي، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٤٠٣، في الهامش

حيث بينت محكمة النقض السورية[١] أن من يحمل عبء الإثبات هو المدعي في الدعوى، والمدعى عليه في الدفع، فكلاهما مدعٍ في دعواه، ومن يدعي خلاف الأصل، فهو يستحدث جديداً لا تدعمه قرينة بقاء الأصل على أصله، فعليه أن يثبت هذا الجديد حتى يتمتع بحماية القانون. فيقع على عاتق المدعي بدايةً إثبات وقوع الخطأ من جانب المدعى عليه، حيث تقوم المسؤولية في التصادم البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات، خلافاً للقواعد العامة في حراسة الأشياء غير الحية[٢]، التي تقيم قرينة قانونية تفيد بمسؤولية حارس الشيء عما يحدثه هذا الشيء من أضرار، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه. فقد أكدت المادة /٣١١/ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه لا يفترض الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم، مستبعدةً بذلك افتراض الخطأ من جانب دون الآخر، لأن الحادث قد يقع بفعل فاعلَين أو أكثر، ويتعذر تعيين أيّهما المخطئ وأيّهما المصيب إلا إذا فُتح الباب على مصراعيه ليثبت كل منهم خطأ الآخرين فيبرئ نفسه، ثم لا مجال لحماية أحدهم بافتراض خطأ الآخرين لأنهم على قدم المساواة شركاء في إحداث ضرر ينبغي أن يتحمل مسؤوليته

---

[١] الغرفة الأولى، قرار /٤١٢/، أساس /٦١/، تاريخ ٢٠٠٠/١١/٢٠. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، موسوعة القضاء المدني الجديد في اجتهاد محكمة النقض السورية بين عامي ١٩٩١-٢٠٠٠، الجزء الأول، دار اليقظة العربية، الطبعة الأولى، دمشق، عام ٢٠٠٢، ص١٦

[٢] نصت المادة /١٧٩/ من القانون المدني السوري على أنه "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولا 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"

من يثبت الخطأ من جانبه منهم[١]. وقد استقر الفقه والقضاء في أغلب الدول على استبعاد قرينة الخطأ في التصادم البحري، وتكريس مبدأ الخطأ واجب الإثبات، وذهبت التشريعات إلى النص عليه صراحة كما في أغلب الدول العربية مثل مصر، وعمان، والكويت، والإمارات، والأردن، ولبنان، والجزائر[٢]، وأخذت به معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ التي نصت في المادة /٦/ منها على أنه ليست هناك قرائن قانونية على الأخطاء فيما يتعلق بالمسؤولية عن المصادمات البحرية.

إلا أنه رغم انتفاء القرائن القانونية في مسائل التصادم البحري، ذهبت بعض أحكام القضاء من ناحية أخرى إلى استعمال قرائن الحال أو القرائن الموضوعية، فعُدَّت مثلاً السفينة البخارية مسؤولة عن حادث التصادم بينها وبين سفينة شراعية على أساس أنها أقدر على المناورة بسهولة[٣]، وقالت بعض الأحكام أنه في حال حصول تصادم بين سفينة متحركة وسفينة راسية فيفترض الخطأ من جانب الأولى، ذلك أن الفكرة التي كانت سائدة هي أن

---

[١] المذكرة الإيضاحية للقانون التجاري البحري المصري. انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٧٠، في الهامش

[٢] المادة /٢٩٤/ من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة /٢٩٧/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٢٨/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٢٣/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٤٥/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٤٢/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٨٢/ الفقرة /١/من القانون البحري الجزائري، وذلك مع مراعاة حالة التشبيه بالتصادم والخاصة بالارتطام بمنشأة ثابتة أو شيء ثابت على نقطة معينة موجودة في الأملاك العمومية البحرية، حيث سبق ورأينا أن المشرع الجزائري يعتبر هذه الحالة من قبيل التصادم البحري، فبينت الفقرة /٢/ من المادة المذكورة أنه يجوز افتراض مسؤولية السفينة في هذه الحالة ما عدا حالة القوة القاهرة وبشرط أن تتوفر في هذه المنشأ أو الشيء قواعد الإشارة.

[٣] انظر، د. أحمد حسني، المرجع السابق، ص٧١

السفينة الراسية لا يمكن أبداً أن تكون مخطئة، وأن الضرر الحاصل في هذه الحالة يكون مسبباً من قبل السفينة المتحركة، وهو افتراض يراه البعض معقولاً[١]، بينما يرى البعض الآخر[٢] أن هذه القرائن ليست لها قوة إلزامية ومن ثم فليس للقاضي أن يعتمد عليها دون أن يُقام الدليل أمامه على الخطأ الذي تسبب في الحادث، وأكد ذلك المشرع الذي لم يقم اهتماماً لحالة رسو السفن المتصادمة أو إحداها، معتبراً أن حكم التصادم القهري أو المشكوك في أسبابه –بتحميل كل سفينة ما أصابها من ضرر– يسري ولو كانت السفن المتصادمة أو إحداها راسية وقت التصادم[٣]، مستبعداً بذلك أي قرينة لصالح السفينة الراسية. ففي قضية The Eurymedon كانت السفينة راسية في نهر التيمز بشكل يعرقل حركة المرور، حيث رأت السفينة الصادمة أنوارها لكن لم تتمكن من التمييز أنها أنوار الرسو بسبب هذا الوضع غير المتوقع منها إضافة لوجود أنوار الشاطئ بالقرب منها، وتم إلقاء اللوم على كلتا السفينتين، حيث إن إهمال السفينة الراسية بهذا الوضع ساهم في التسبب بتهاون السفينة الصادمة[٤].

---

[١] د. رزق الله أنطاكي ود. نهاد السباعي، مرجع سابق، ص٢٤٥

[٢] د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٧١

[٣] المادة /٣٠٧/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية السوري، تشابه المادة /٢٩٥/ من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة /٢٩٣/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٢٤/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣١٩/ فقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٣٧/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٣٤/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٨١/ من القانون البحري الجزائري؛ والمادة /٢/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي؛ والمادة /٢/ من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠

[4] See, Simon Baughen, Op cit, p275

ويتعين على المدعي المضرور إثبات وقوع الضرر وعلاقة السببية بينه وبين خطأ المدعى عليه، حيث تتبدى علاقة السببية في دعوى المسؤولية المدنية من خلال مظهرين اثنين: الأول إيجابي والثاني سلبي. يتجلى المظهر الأول في أن المتضرر يلزم أن يثبت علاقة السببية بين الخطأ المرتكب والضرر الناتج، في حين أن المظهر الثاني وهو المظهر السلبي يقوم عندما ينجح المدعى عليه في دعوى المسؤولية المدنية بنفي علاقة السببية لورود سبب أجنبي لا يد له فيه[١].

وحيث إن دعوى التصادم تتعلق بواقعة مادية هي حادثة التصادم، فتكون وسائل الإثبات كافة متاحة أمام المدعي بما فيها شهادة الشهود وقرائن الحال، التي تخضع لمطلق تقدير محكمة الموضوع دون رقابة عليها من محكمة النقض[٢]، ولا يخفى أن عبء الإثبات في حوادث التصادم البحري صعب للغاية، لا سيما ما يقع منها في أعالي البحار حيث لا يوجد شهود سوى بحارة السفن المتصادمة والركاب إن وجدوا، ناهيك عن استبعاد القرائن القانونية.

فتستعين المحاكم عادةً ببعض الوسائل التي تساعدها في الاستدلال لتعين الجهة المخطئة، أو توزيع الخطأ بين الجهات المشركة في الحادث، مثل دفتر اليومية للسفينة[٣] الذي يسجل فيه الربان الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو

---

[١] انظر، د. محمد حاتم البيات، مرجع سابق، ص١٤٤

[٢] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٧١

[٣] ورد في بعض التشريعات باسم "دفتر الحوادث الرسمي للسفينة" انظر، المادة /٩٧/ من قانون التجارة البحرية المصري

والبحر[١]، والتقرير البحري الذي يجب على الربان إعداده إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة، ليقوم بعد ذلك بتقديمه إلى المديرية العامة للموانئ خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى[٢]، مع ذلك فإن التقرير البحري لا يعدو كونه مجرد قرينة، أي تكون له حجيته حتى يثبت خلاف ما جاء به، و يجوز ذلك بطرق الإثبات كافة[٣]، حيث لا تطمئن المحاكم إلى تقارير الربابنة وما يثبتونه في دفاتر السفينة، وإن تقديم التقرير البحري وفق الأوضاع القانونية المنصوص عنها، إنما ينطوي على توفير الناحية الشكلية لفتح المجال ببحث الأمور الموضوعية والظروف التي واجهت السفينة وتوصيف الحادث وفيما إذا كان يُعَدّ حادثاً مفاجئاً كما يدعي التقرير البحري مثلاً[٤].

وبكل الأحوال فإن دراسة ظروف الحادث البحري الذي تواجهه السفن خلال رحلاتها، وفيما إذا كان مثلاً يشكل حالة قوة قاهرة أم لا، يحتاج في

---

[١] كما يشمل دفتر اليومية للسفينة بياناً بالجرائم والأفعال التي يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم، والولادات والوفيات التي حدثت على السفينة، ويجب ترقيم هذا الدفتر والتأشير عليه من المديرية العامة للموانئ مما يجعله مساعداً للمحكمة. انظر، المادة /١٣٠/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٢] ويقدم التقرير خارج الجمهورية العربية السورية إلى القنصل أو السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده. انظر، المادة /١٣٢/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٣] قضت محكمة النقض المصرية بأن للتقرير البحري الذي يحرره ربان السفينة حجية في الإثبات إلى أن يثبت العكس متى قدم في اليوم التالي لوصول السفينة وتم تحقيق ما جاء به ومطابقته على دفتر اليومية للسفينة بمعرفة الجهة المقدم إليها. انظر، د. أحمد حسني، المرجع سابق، ص٧٣

[٤] انظر، المستشار محمد غسان الصابوني، مرجع سابق، ص١٩٩

أغلب الأحيان إلى الخبرة الفنية[١]، حيث تستعين المحاكم بالخبراء لتحديد أسباب وقوع التصادم والأخطاء التي وقعت من ربابنة السفن المتصادمة، فإذا كان الفصل في الدعوى موقوفاً على تحقيق أمور تستلزم معرفة فنية، كان للمحكمة من تلقاء نفسها، أو بناء على طلب الخصوم، أن تقرر إجراء تحقيق فني بوساطة خبير واحد أو ثلاثة خبراء[٢]، حيث أن قواعد منع التصادم في البحر تتضمن أموراً فنية كثيرة ذات صلة وثيقة بالملاحة البحرية لا يلم بها رجال القانون عادةً، وهؤلاء الخبراء غالباً ما يكونون من الربابنة السابقين، ورأي الخبير في النهاية لا يقيد المحكمة، إلا أنه إذا حكمت المحكمة خلافاً لرأي الخبير، وجب عليها بيان الأسباب التي أوجبت إهمال هذا الرأي كله أو بعضه[٣].

وتُعَدّ الأدلة المستقلة المقدمة من قبل طرف محايد ذات أهمية عالية بالنسبة للمحكمة في تقدير حوادث التصادم، مثل المشاهد المسجلة لشاشة الرادار التي تظهر حركة السفن المشتركة بالتصادم، والتي يتم تقديمها من قبل جهة رسمية محايدة، مثل خفر السواحل أو أي جهة أخرى تعنى بالمراقبة والإشراف على حركة السفن[٤].

---

[١] انظر، المستشار محمد غسان الصابوني، المرجع السابق، ص٢٠٢، في الهامش

[٢] انظر، المادة /١٣٨/ من قانون البينات السوري رقم /٣٥٩/ تاريخ ١٩٤٧/٦/١٠

[٣] المادة /١٥٥/ من قانون البينات السوري. وبيّنت محكمة النقض المصرية في شأن رأي الخبير أنه لا يخرج عن كونه دليل في الدعوى لمحكمة الموضوع تقديره دون معقب عليها في ذلك. انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٧٤

[4] See, Yvonne Baatz, Op cit, p226

وبعد التعرف على إطار التصادم البحري وأحكام المسؤولية المترتبة عنه، يمكن القول باختصار أن حادث التصادم ينتج عنه أضراراً غالباً ما تكون جسيمة ويترتب على المسؤولين الذين تسببوا بحصول هذا الحادث أن يقوموا بتعويض المتضررين عما لحق بهم من أضرار نتيجة الحادث، فإذا كان هذا الحادث داخلاً في الإطار الذي رسمه المشرع للتصادم البحري، اكتسب عندها الحادث وصفه كتصادم بحري من وجهة نظر القانون، ويخضع بالتالي المسؤولين عنه في مسؤوليتهم عن الأضرار لأحكام التصادم البحري، وتوزع المسؤولية فيما بينهم في حال تعددهم وفقاً لأحكام إحدى صور التصادم البحري التي يندرج تحتها التصادم موضوع النزاع، إلا أن هذه الأحكام القانونية لن تُطبق من قبل الأطراف من تلقاء ذاتها، وإنما ثمة نزاع قانوني سينشأ فيما بينهم نتيجة التصادم، وترفع بخصوصه دعوى أمام القضاء للبت فيه، وتتميز هذه الدعوى بإجراءات وقواعد وعناصر خاصة، ولن يكون البت فيها أمراً يسيراً، حيث يتوجب بدايةً تحديد القانون واجب التطبيق على الدعوى التي غالباً ما تتضمن عنصراً أجنبياً، ليصار للبت فيها وفقاً لأحكام هذا القانون، وسيتم البحث في هذه الآثار القانونية للتصادم البحري في الفصل الثاني.

الفصل الثاني
الآثار القانونية للتصادم البحري

ينشأ عن التصادم البحري نزاع قانوني بين أطرافه الـذين يتقـاذفون المسؤوليات فيما بينهم، ويتم اللجوء إلى القضاء برفع دعوى التصادم البحري بهدف تحديد الجهة المسؤولة عنه، وإلزامها بتعويض الجهة المتضررة عمـا لحق بها من أضرار، وتحديد مقدار هذا التعويض، إلا أن الروابط القانونيـة التي ينظمها قانون التجارة البحرية عموماً، والدعوى الناشئة عن التصـادم البحري خصوصاً، تتميز بأنها تتضمن في غالب الأحيان عنصـراً أجنبيـاً، حيث إن الملاحة البحرية بطبيعتها ملاحة دولية، والتصادم البحري غالباً ما يتم بين سفن تنتمي إلى دول متنوعة، تعتنق تشريعات كل منها تصوراً مختلفاً للتصادم وأحكامه، وأول ما يتبادر إلى الذهن في هذه الحالة هو مسألة تنازع القوانين، وكيفية تحديد القانون واجب التطبيق على دعوى التصادم البحري، إضافة إلى القضاء المختص بنظر الدعوى، والعناصر المتميزة لمثـل هـذه الدعوى والإجراءات اللازمة للبت فيها. وفي سبيل الإجابة على هذه المسائل وتوضيحها تم تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التالين:

المبحث الأول: تنازع القوانين

المبحث الثاني: دعوى التصادم البحري

المبحث الأول
تنازع القوانين

مع بدء نفوذ الدولة في الظهور، أخذ القانون البحري صبغة إقليمية، وتأثر إلى حد كبير بالأفكار القانونية والسياسية والاقتصادية والجغرافية التي تسيطر على الإقليم الواحد، وقد ازداد ذلك بمرور الزمن وتطور الحاجات وتباين المصالح، بحيث أصبح القانون البحري يختلف اختلافاً بيناً في سائر الدول، ولهذا كان ضرورياً أن ينشأ عن اختلاف القواعد البحرية المعمول بها في كل دولة تباين في الحلول التي يمكن أن تحسم الموضوع الواحد، مما يترك الباب مفتوحاً لقيام التنازع بين التشريعات المختلفة بصدد العلاقات ذات العنصر الأجنبي[١]، لا سيما العلاقات الناشئة عن حوادث التصادم البحري التي غالباً ما تتضمن عنصراً أجنبياً، حيث إن الالتزام غير التعاقدي الناشئ عن الفعل الضار عموماً والتصادم البحري خصوصاً ينطوي على عناصر مختلفة، منها عناصر شخصية، وهي المتضرر ومحدث الضرر، وعناصر غير شخصية، هي الفعل والضرر الناجم عن الفعل، وهذا يعني إمكانية توزع هذه العناصر المختلفة دولياً، واتصالها بقوانين دول مختلفة مما يؤدي إلى قيام التنازع بين هذه القوانين[٢]، وقد يتوقف تطبيق أي واحد من هذه القوانين على محض المصادفة، الأمر الذي يهدد إمكان تحقيق العدالة بين ذوي الشأن في الرسالة البحرية، ولذلك ظهرت الحاجة الماسة للعمل على تحقيق التوحيد

---

[١] انظر، د. على حسن يونس، مرجع سابق، ص٢٥

[٢] انظر، د. فؤاد ديب، القانون الدولي الخاص تنازع القوانين، منشورات جامعة دمشق، عام ٢٠١٣-٢٠١٤، ص٣٤٣

الدولي للقانون التجاري البحري عموماً ولأحكام التصادم البحري خصوصاً، وقد بُذلت في سبيل ذلك جهود حثيثة على المستوى الدولي، وقد لعبت هذه الجهود دوراً هاماً في التخفيف من ظاهرة تنازع القوانين في شأن التصادم البحري. ومع ذلك لم تتمكن الإحاطة بالحالات كافة، والقضاء بشكل نهائي على ظاهرة تنازع القوانين، مما جعل من الرجوع إلى القواعد العامة في تنازع القوانين أمراً لا مناص منه في شأن المسؤولية عن الحوادث التي لم يشملها التوحيد الدولي.

ولاحتواء مسألة تنازع القوانين، سنتطرق بدايةً إلى التوحيد الدولي لأحكام التصادم البحري في **المطلب الأول**، ونستعرض فيه الجهود المبذولة والوسائل المتبعة في سبيل تحقيق هذه الغاية، والنتائج التي تم تحقيقها في هذا المجال، لنبحث بعد ذلك في القانون واجب التطبيق على حوادث التصادم البحري التي لم يشملها التوحيد الدولي في **المطلب الثاني**، والتي لم تتمكن الجهود من إيجاد حلول موحدة بالنسبة لها.

المطلب الأول
التوحيد الدولي لأحكام التصادم البحري

يرى أغلب الفقهاء[١] أن اختلاف القواعد البحرية على النحو المبين، أمر غير مبرر، ولا يفهم له سبب، حيث أن العلاقة البحرية واحدة لا تختلف باختلاف الدول، لأن عناصرها متشابهة دائماً، فمخاطر البحري واحدة، والسفن تخضع لنفس الظروف الطبيعية، وأشخاص الملاحة البحرية يمارسون نفس المهنة، وفي نفس الظروف، لو اختلفت دولتهم، والعقود التي يبرمونها تهدف لنفس الغرض[٢]، وتم إدراك هذه الحقيقة على المستوى الدولي، فبُذلت الجهود في سبيل إزالة هذا الاختلاف في التشريعات البحرية، واتُبع العديد من وسائل التوحيد الدولي للقانون البحري (الفرع الأول)، وكانت المعاهدات الدولية من أبرز هذه الوسائل التي حققت تقدماً جيداً في مجال التوحيد الدولي لأحكام التصادم البحري وإن لم تقضِ نهائياً على تنازع القوانين بخصوصها، وكانت أهم هذه المعاهدات هي معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ الموقعة في بروكسل (الفرع الثاني)، التي تم بموجبها توحيد بعض القواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري.

---

[١] د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٦٩، ص٢٤؛ د. زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص٩٨؛ Ripert. انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٢٦.

[٢] يرى د. زكي زكي الشعراوي أن Pardessus قد أحسن حين قال "إن أسوأ تقنين مدني هو ما قصد إلى تطبيقه على كل الشعوب بلا تمييز، وإن أسوأ تقنين بحري هو ما وضع ليطبق على شعب واحد" انظر، مؤلفه سابق الذكر، ص٩٩

الفرع الأول: وسائل التوحيد الدولي للقانون البحري

ظهر في سبيل تحقيق التوحيد الدولي للقانون البحري اتجاهان أساسيان[١]، استعان أحدهما بقواعد القانون الدولي الخاص لفض مشكلة التنازع بين القوانين المختلفة، فاهتم بتوحيد قاعدة الإسناد مع الإبقاء على القانون البحري بالحالة التي انتهى إليها تطوره في كل دولة، وقد اتُبع هذا الاتجاه في مؤتمري أنفرس عام ١٨٨٥، وبروكسل عام ١٨٨٨، حيث أوصى المؤتمرون بالأخذ بقانون علم السفينة كقاعدة موحدة لحل تنازع القوانين، إلا أن الأخذ بقانون العلم وحده يبدو غير كافٍ في بعض الحالات إذا تعدد العلم خصوصاً في حالة التصادم البحري الذي نحن بصدده ومن الضروري البحث عن معايير ووسائل أخرى[٢].

فدعا أنصار الاتجاه الثاني –لا سيما ممن وجدوا أن اختلاف القواعد البحرية غير مبرر كما رأينا– إلى عدم الاكتفاء بتوحيد قاعدة الإسناد، وإنما العمل على توحيد القواعد الموضوعية في القانون البحري، والاستغناء عن القواعد القائمة أو عن بعضها وإحلال غيرها محلها، بحيث تكون واحدة في مختلف الدول، وذلك من خلال اتباع إحدى وسائل ثلاث تتمثل في إيجاد عادات اتفاقية موحدة (أولاً)، بحيث يتم اتباعها على الصعيد الدولي، أو إبرام المعاهدات والاتفاقيات الدولية (ثانياً)، أو من خلال ابتكار تشريع نموذجي تسعى الدول لاقتباسه وتوفيق تشريعها الداخلي معه (ثالثاً)

---

[١] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٣٤

[٢] انظر، د. زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص٩٨

أولاً: العادات الاتفاقية الموحدة

تقوم هذه الوسيلة على بذل الجهود على الصعيد الدولي في سبيل إيجاد عادات اتفاقية موحدة، توضع غالباً بوساطة لجان دولية تضم ممثلين عن ذوي المصالح من مختلف الدول كعقود نموذجية، بحيث يُدعى المتعاملون إلى الأخذ بها في العقود البحرية، وإحلالها في اتفاقاتهم محل النصوص التشريعية الوطنية غير الآمرة، لتصبح بتواتر اتباعها قواعد مرعية حتى ينتهي بها الأمر مع الزمن إلى أن تصبح قواعد عرفية يلتزم باتباعها القائمون بأمر الملاحة البحرية.

وقد طبقت هذا الوسيلة بنجاح من قبل جمعية القانون الدولي International Law Association، حيث وضعت عدة قواعد اتفاقية في مجال الملاحة والنقل البحري، منها قواعد يورك وأنفرس الخاصة بالخسارات البحرية المشتركة، وقواعد فارسوفيا الخاصة ببيع سيف C.I.F[١]

فمن شأن هذه الوسيلة أن تهيئ لقيام عرف بحري في بعض ميادين الاستغلال البحري، وتتميز أنها أبسط الطرق إلى التوحيد، وأكثرها بعداً عن الرسميات، فضلاً عن اتساقها مع متطلبات العمل اليومي في المجال البحري[٢]، فهي تلائم الظروف المتغيرة ما دام مرجعها الأول هو إرادة الأطراف، ولذلك فمجالها الطبيعي هو الموضوعات التي تكون سريعة التطور بسبب خضوعها لظروف اقتصادية متغيرة، وهو المجال الذي لا يستطيع القانون علاجه بنص ثابت جامد.

---

[١] انظر، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص٢٨

[٢] انظر، د. زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص١٠١

إلا أنها وسيلة محدودة في نطاقها وفي أثرها[١]، فهي محدودة في نطاقها لأنها تستمد قوتها من الاتفاق عليها، فلا تصلح إلا في المجال العقدي، ولا تجدي في تنظيم أحكام العلاقات غير التعاقدية، كالتصادم مثلاً، وهي محدودة من حيث أثرها كذلك لأنها اتفاقية وتخضع لشروط صحة الاتفاق على العموم، وليس هناك ما يضمن وقوع هذا الاتفاق أو استمرار وقوعه، وهو في نطاق القواعد الآمرة –طبقاً لقانون كل دولة– يعجز اتفاق الأفراد عن إقرار حكم مخالف لهذه القواعد الآمرة ولذلك يجب أن تكون العادات الاتفاقية الموحدة متفقة مع النظام العام في الدول كافة وهو أمر عسير.

ثانياً: المعاهدات والاتفاقيات الدولية

تعرف المعاهدة بأنها اتفاق بين أشخاص القانون الدولي المخصص لإحداث نتائج قانونية معينة[٢]، وبمقتضى هذه الوسيلة تنشط الدول لعقد معاهدات أو اتفاقيات دولية تعالج موضوعات القانون البحري التي توجد بصددها تشريعات داخلية تختلف أحكامها اختلافاً بيّناً، ويتم عقد المعاهدات المذكورة في هيئة مؤتمرات دولية مفتوحة بحيث يكون للدول التي لم تشترك فيها فرصة الانضمام اللاحق.

ومؤدى هذه الوسيلة هو خلق تشريع دولي إلى جانب القوانين الوطنية، يكون له متى اتبعت الإجراءات التي تتطلبها القوانين المختلفة حكم التشريع الداخلي، من حيث التزام القضاء الوطني بتفسيره وتطبيقه في نطاق الحدود المرسومة له، وللقضاء في سبيل ذلك الاسترشاد بالمذكرات التفسيرية

---

[١] انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٢٥، في هامش

[٢] انظر، شارل روسو، مرجع سابق، ص٣٤

والأعمال التحضيرية التي مهدت لقيام المعاهدة لأنها أصبحت جـزءاً مـن تاريخ تشريعه الوطني[١]، ويخضع القاضي لرقابة محكمة النقض في تفسـيره لأحكام المعاهدة[٢].

فالميدان الذي تحكمه هذه الوسيلة هو العلاقات الدولية دون الداخليـة، فهي خاصة بالعلاقات التي بها عنصر أجنبي، ولا شأن لها بالعلاقة الوطنية، الأمر الذي عدَّه البعض[٣] ميزة تُسهّـل مهمة القاضي أمام العلاقات التي بها عنصر أجنبي، لأنها تعفيه من مشاكل القانون الدولي الخاص، ومن البحـث عن القانون واجب التطبيق الذي قد يكون قانوناً غير ملم بأحكامه، بالإضافة إلى أنها تسهل على المجهزين والدائنين أن يعرفوا مقدماً مراكـزهم. بينمـا على العكس من ذلك وجد البعض الآخر[٤] هذه الوسيلة تصعب مهمة القاضي، لأنها تؤدي إلى ازدواج التشريع في مادة واحدة، واختلاف الأحكام التي تنظم العلاقات الوطنية أو الداخلية عن تلك التي تسري على العلاقات الأجنبيـة أو الدولية، حيث يجد القاضي أمامه تشريعين مختلفين أحدهما لحكم العلاقـات الداخلية والثاني لحكم العلاقات الدولية، مع ما يترتب علي ذلك من تفريق في المعاملة تفريقاً جوهرياً بين هذه العلاقات.

---

[١] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٢٩، مشار إلى ذلك في الهامش

[٢] انظر، د. زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص١٠٣

[٣] د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٢٦، في الهامش

[٤] د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٢٩؛ ود. زكي زكـي الشـعراوي، مرجـع سـابق، ص١٠٤

ووجه البعض الآخر[١] أيضاً العديد من الانتقادات لهذه الوسيلة، عـــاداً إياها قاصرة في تطبيقها، ولا تقضي على كل أسباب التنازع، فالقاضي الذي ينظر النزاع غير ملزم بتطبيق حكم المعاهدة ما دامت دولته لم توقع علـــى المعاهدة أو لم تنضم إليها، حتى لو كان طرفا الخصومة تابعين لدول منضمة إلى المعاهدة، وهو وبحسب النصوص الواردة في مختلف المعاهدات والتـــي تحدد مجال تطبيقها، لم يتم الوصول إلى قاعدة حازمة يمكن أن تنتفي معهـــا أسباب الشكوى، ذلك أن المعاهدات تختلف فيما بينها بطريقة تحديـــد نطـــاق تطبيقها. في حين دافع البعض[٢] عادّين هذا النقـــد مـــردوداً، لكـــون العيـــب المذكور هو عيب كل معاهدة بذاتها، لأنها قد لا تحكم علاقات كـــل الـــدول البحرية، أو لأنها قد تكون غامضة لا تحدد نطاق تطبيقها بوضوح، ولـــيس العيب منسوباً للمعاهدات عموماً كوسيلة للتوحيد، ويمكن تفادي هذا الـــنقص بالعناية في صياغة المعاهدة بذاتها.

ولعل أهم الانتقادات التي وجهت لهذه الوسيلة هو أنها وإن كانت تؤدي إلى الاتفاق على القواعد القانونية، فهي لا تؤدي إلى وحدة الأحكام المطبقـــة فعلاً، ذلك لأن نفس القواعد قد تفسر تفسيراً مختلف من بلدٍ لآخر ومن قاضٍ لآخر، فالقضاء في مختلف الدول هو المنوط به تطبيـــق أحكـــام المعاهـــدة، وتفسيرها سوف يتأثر في هذا العمل بالتيارات المختلفة التي تصـــدر عنهـــا تشريعاته الوطنية، الأمر الذي ينتهي إلى تقرير قواعد في كل دولة تقترب أو

---

[١] د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٢٩

[٢] د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٢٦، في الهامش

تبتعد عن أصل الاتفاق الدولي[١]، طالما لا توجد محكمة عليا دولية تشرف على تفسير المعاهدة وتطبيقها، وتوجه القضاء الوطني في كل دولة إلى حقيقة ما تهدف إليه المعاهدة، لذلك اقترح بعض الفقه إنشاء محكمة دولية للنقض ترفع إليها الطعون المبنية على الخطأ في تفسير أو تطبيق المعاهدات البحرية، كما اقترح آخرون إنشاء محاكم عليا بحرية متخصصة في كل دولة تشرف على تطبيق المعاهدات البحرية، وهذه الاقتراحات بعيدة التحقق عملاً[٢].

ثالثاً: التشريع النموذجي

تتمثل هذه الوسيلة في أن تجتهد الدول لابتكار تشريع نموذجي موحد، وتسعى كل منها إلى اقتباسه وتوفيق تشريعها الداخلي معه، عن طريق إجراء التعديلات اللازمة على التشريع الداخلي، بحيث يتفق مع حكم التشريع النموذجي الموحد[٣]، أو بإحلال التشريع النموذجي الموحد محل التشريع الوطني[٤].

وبذلك تتوحد القواعد في شتى الدول، فيجد البعض[٥] في ذلك أمثل وسيلة لتوحيد القانون البحري، وتختلف عن الوسيلة السابقة المتعلقة بالمعاهدات الدولية، في أن الدول لا تعقد معاهدة يقتصر سريان أحكامها على

---

[١] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٣١

[٢] انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٢٧، في الهامش

[٣] انظر، د. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص٢٥

[٤] انظر، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٢٩

[٥] د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٣٢؛ ود. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٢٩؛ ود. زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص١٠٥

العلاقات القانونية ذات العنصر الأجنبي، بل تلتزم الدول بتعديل تشـــريعاتها على نسق التشريع الموحد، فتتلافى بذلك النقد الذي يترتب على قيام تشـــريع دولي إلى جانب التشريع الوطني، ويتحقق التوحيد المنشـــود فـــي معاملـــة العلاقات الوطنية والعلاقات الأجنبية.

إلا أن هذه الوسيلة غير عملية، ويصعب تحقيقها عملاً، بسبب تضارب المصالح بين الدول، واختلاف الظروف الاقتصادية والسياسية والجغرافية في كل منها، فمن النادر أن تتفق الدول على مشروع موحد، لأن كلاً منها يسعى لحماية مصالحه الخاصة، ولا تهتم كثيراً بتضحية بعض هذه المصالح فـــي سبيل توحيد القاعدة القانونية التي تحكم العلاقة الدولية، ويصـــعب إصـــدار تشريع داخلي مطابق للتشريع النموذجي، لأن السلطة التنفيذية عنـــدما تقـــدم مشروع قانون مطابق إلى السلطة التشريعية لا تملك منع السلطة التشـــريعية من أن تدخل عليه التعديل الذي تراه مناسباً، ولذلك فمن النادر أن يتحقق مثل هذا التشريع[١].

من ناحية أخرى فإن اختلاف اللغات الذي يُـــترجم إليهـــا التشـــريع النموذجي، وما يترتب على الترجمة من احتمال عدم إحكام قصـــد الـــنص المترجم بدقة، قد يؤدي إلى تضارب هذه التشريعات المترجمة رغم وحـــدة مصدرها، ناهيك عن اختلاف تفسير التشريع في كل دولة، بحيث يُتوقـــع ألا يمر وقت طويل على هذا التشريع النموذجي دون أن تذهب به كـــل دولـــة مذاهب شتى لا تقف حائلاً دون وقوع التنازع بينها من جديد[٢]، فالتوصل إلى

---

[١] انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٢٥، في الهامش

[٢] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٣٣

حلول موحدة في هذا المضمار يفترض بداءةً، وقبل كل شيء، إنشاء محكمة عليا ذات ولاية دولية عامة تنحصر مهمتها الرئيسية في السهر على وحدة تفسير وتطبيق التشريعات الوطنية في هذا الميدان[١]

وبعد مراجعة الوسائل آنفة الذكر، والمتعلقة بالتوحيد الدولي للقانون التجاري البحري، وإسقاطها على الجهود المبذولة خلال القرن الماضي في سبيل توحيد أحكام المسؤولية عن التصادم البحري، نجد أن الاعتماد الأكبر كان على الوسيلة الثانية المتعلقة بالمعاهدات الدولية، حيث تألفت في انفرس ببلجيكا عام ١٨٩٧ هيئة خاصة هي اللجنة البحرية الدولية Comité Maritime International (CMI) تقوم بدراسة المشروعات التي تعدها الجمعيات الوطنية للقانون البحري في كل دولة، وتضع نصوص مشروع معاهدة، ثم تطلب بعدئذٍ من الحكومة البلجيكية عقد مؤتمر دبلوماسي في بروكسيل تدعو إليه الدول البحرية، وقد انعقد مؤتمر بروكسل الدبلوماسي اثنتي عشرة مرة بين سنتي ١٩٠٥ و١٩٦٧، وانتهى بوضع ست عشرة معاهدة كبرى[٢]، من بينها المعاهدات المتعلقة بالتصادم البحري، والتي كان أولها المعاهد الخاصة بتوحيد بعض القواعد الموضوعية المتعلقة بالمصادمات البحرية والمعقودة في بروكسل بتاريخ ١٩١٠/٩/٢٣، إضافة إلى المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة البحرية والمبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١٠، والمعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة

---

[١] انظر، د. زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص١٠٥

[٢] انظر، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص٣٠

بالاختصاص المدني في مادة التصادم والمبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١٠ أيضاً، بالإضافة إلى معاهدات أخرى لتوحيد قواعد ذات علاقة بالتصادم البحري، كتحديد مسؤولية ملاك السفن، والحجز التحفظي على السفن.

وقد ساهمت هذه المعاهدات في التخفيف من ظاهرة تنازع القوانين في شأن المسؤولية المترتبة عن حوادث التصادم البحري، لا سيما المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن التصادم البحري لعام ١٩١٠ التي سنتناولها في الفرع التالي، حيث يعدها الفقه الحديث مصدراً مباشراً للأحكام الموضوعية المنظمة للحياة الخاصة الدولية، وهو ما يبرر عدّها جزءاً من القانون الدولي الخاص المادي على حد تعبير جانب من الشراح[١].

وليس في نصوص المعاهدة المذكورة ما يلزم الدول الموقعة على تعديل تشريعاتها الداخلية المطبقة على العلاقات الوطنية بما يتفق مع أحكام المعاهدة، على أنه لا يوجد ما يمنع الدول أن تعدل تشريعاتها الداخلية بمحض إرادتها على نحو تتطابق فيه الأحكام الواردة بهذه التشريعات مع الأحكام الموحدة التي تضمنها المعاهدة، وقد كان هذا مسلك بعض الدول الموقعة على المعاهدة بالفعل مثل فرنسا وبلجيكا وإيطاليا[٢]، فتكون هذه الدول قد نظرت إلى المعاهدة كما لو أنها تشريع نموذجي، ووفّقت تشريعاتها الداخلية معه، متّبعةً بذلك الوسيلة الثالثة من الوسائل آنفة الذكر، إضافةً إلى اتباع الوسيلة الثانية بتصديقها على المعاهدة الدولية، بينما لم تنضم

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص٨٠

[٢] انظر، د. هشام علي صادق، المرجع السابق، ص٨٠

الجمهورية العربية السورية إلى معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ حتى تاريخ إعداد هذه الدراسة، وإنما أخذ عنها المشرع السوري، ونظم أحكام التصادم البحري في الفصل الأول من الباب السابع من قانون التجارة البحرية رقم /٤٦/ لعام ٢٠٠٦ بشكل يتشابه إلى حد كبير مع أحكام المعاهدة، كما لو أنه في ذلك قد فضّل اتباع الوسيلة الثالثة من الوسائل آنفه الذكر، وذلك بالنظر إلى المعاهدة على أنها تشريع نموذجي، فوفّق التشريع السوري الداخلي مع أحكامها.

الفرع الثاني: معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ الموقعة في بروكسل

لعبت معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ الموقعة في بروكسل دوراً هاماً في التخفيف من ظاهرة تنازع القوانين في شأن المسؤولية المترتبة على التصادم البحري، وقد تجاوز عدد الدول التي صدقت والتي انضمت إليها حتى نهاية عام ٢٠١٥ خمس وثمانون دولة[١]، فكان من أولى الدول التي صدقت[٢] عليها

---

[١] انظر، كتاب العام ٢٠١٥ الصادر عن اللجنة البحرية الدولية CMI YEARBOOK 2015، مرجع سابق، ص٤٤٢-٤٤٤

[٢] نصت المادة /١٦/ من المعاهدة على إجراءات التصديق عليها. حيث أن التوقيع على المعاهدة يحدد إرادة الدولة ولا يضفي على الأحكام القانونية المدونة فيها صفة الإلزام، إذ إن المعاهدة لا تكتسب مبدئياً قوة تنفيذية إلا بعد التصديق، فهذا الإجراء عبارة عن الإقرار الصادر عن السلطات الداخلية المختصة بالموافقة على المعاهدة والذي يجعل الدولة ملزمة بها دولياً. انظر، شارل روسو، مرجع سابق، ص٤٣. ويقصد بالدول التي صدّقت هنا تلك الدول التي كانت ممثلة في المؤتمر الدبلوماسي ووقعت على المعاهدة.

(المملكة المتحدة، البرازيل، روسيا، بلجيكا وفرنسا) ومن أهم الدول التي انضمت[١] إليها (مصر، ليبيا، الأرجنتين، أستراليا والهند)

ورغم أن التوحيد الدولي للأحكام الموضوعية المتعلقة بالمسؤولية المترتبة على التصادم البحري بمقتضى معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ قد ضيّق من نطاق التنازع المتصور بين القوانين في هذا المجال، إلا أن هذه المعاهدة لم تحل مع ذلك دون قيام ظاهرة تنازع القوانين كلياً، ويرجع ذلك إلى أنها كغيرها من المعاهدات قد حددت نطاقاً لتطبيقها سنتعرف عليه (أولاً)، فوضعت شروطاً يجب توافرها في الحادث ليكون تصادماً بحرياً خاضعاً لأحكامها. بالإضافة إلى سكوت المعاهدة عن بعض المسائل التي لم تنظمها وسنستعرضها (ثانياً)، حيث لم تتضمن المعاهدة أحكاماً موضوعية بشأن هذه المسائل التي تبقى دون حل موحد حتى لو كان الحادث داخلاً ضمن نطاقها الذي رسمته. فتعود حالة التنازع للظهور في شأن علاقات المسؤولية المترتبة على التصادم البحري الذي يخرج عن نطاق تطبيق المعاهدة، أو بشأن المسائل التي سكتت المعاهدة عن تقديم أي حلول في شأنها رغم دخول علاقة المسؤولية محل النزاع في نطاق المعاهدة المذكورة.

أولاً: نطاق تطبيق معاهدة التصادم لعام ١٩١٠

لا تنطبق معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ الموقعة في بروكسل إلا على حوادث التصادم التي تثير علاقة دولية، فهي خاصة بحكم العلاقات الناشئة

---

[١] نصت المادة /١٥/ من المعاهدة على إجراءات الانضمام إليها. ويعرف الانضمام بأنه العقد القانوني الذي تخضع بموجبه دولة لأحكام معاهدة ما مع أنها لم تكن طرفاً فيها أساساً. انظر، شارل روسو، المرجع سابق، ص٥٤

عن التصادم البحري إذا كان بها عنصر أجنبي[١]، فلا تطبق على الحوادث البحرية كافة، حيث حددت المعاهدة نطاق تطبيقها من الناحية الدولية بالنظر إلى الأعلام التي ترفعها السفن المتصادمة، مع مراعاة اتحاد جنسية أصحاب الشأن المعنيين بالمسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، ومن الناحية الفنية بالنظر إلى المياه التي حصل فيها التصادم والوصف المتطلب للسفن المتصادمة وكيفية حصول التصادم، بالإضافة إلى خروج بعض حوادث التصادم من نطاق تطبيق المعاهدة تبعاً لطبيعة المسؤولية المترتبة عن الحادث

أ- نطاق تطبيق معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ من الناحية الدولية

اشترطت معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ في المادة /١٢/ منها أن تكون جميع السفن المتصادمة تابعة لدول موقعة على المعاهدة أو منضمة إليها، أي سفن ترفع كل منها علم دولة متعاهدة، فإذا تحقق الشرط المذكور تعيّن تطبيق أحكام المعاهدة على جميع أصحاب الشأن، من مدعين ومدعى عليهم في دعوى المسؤولية التقصيرية الناجمة عن التصادم البحري أياً كانت جنسياتهم. رغم ذهاب البعض في البداية إلى القول بعدم كفاية تبعية السفن المتصادمة لدول متعاقدة لتطبيق أحكام المعاهدة، وإنما يجب أن يكون ذوو الشأن كافة ينتمون إلى الدول المذكورة، أي يتمتعون بجنسية دولة متعاقدة أو أكثر، إلا أن نص المادة /١٢/ من المعاهدة جاء واضحاً، وقرر صراحة أنه يكفي لتطبيق أحكامها انتماء السفن المتصادمة للدول المتعاهدة، ذلك بغض النظر

---

[١] انظر، د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٦٢، ص٣٩١

عن جنسية الأشخاص أصحاب العلاقة من مـــالكي الســـفن المتصـــادمة أو مجهزيها أو طاقمها أو المسافرين وأصحاب البضائع[١]. ومع ذلك تكمل المادة /١٢/ من المعاهدة لتضع تحفظين هامين على إعمال الشرط المتقدم.

ينص التحفظ الأول على أنه "إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدول غير متعاقدة، فإنه يمكن تعليق تطبيق أحكام المعاهدة بالنسبة لكل دولة على شرط التبادل". فلو وقع التصادم بين سفن تابعة لدول متعاهدة، ورُفع النزاع أمـــام محاكم إحدى هذه الدول، وكان ذوو الشأن من دائن مضرور ومدين مسؤول يتمتعون بجنسية دولة غير متعاهدة، فيمكن لمحاكم الدول المتعاهدة ألا تطبق أحكام المعاهدة على الدعوى في الفرض المذكور، بشرط أن تكـــون الـــدول غير المتعاهدة التي ينتمي إليها ذوو الشأن تعتنـــق حـــلاً ممـــاثلاً لمصـــلحة مواطني الدولة المتعاهدة التي رُفع النزاع أمام محاكمها، وهي رخصـــة لـــم يثبت استعمالها من قبل أي دولة منضمة إلى المعاهدة[٢]، مما يقلل من أهميـــة هذا التحفظ من الوجهة العملية.

أما التحفظ الثاني فينص على أنه "عندما يكون جميع أصحاب الشـــأن تابعين لنفس الدولة التي تُرفع الدعوى أمام محكمتها، فإن القـــانون الـــوطني لهذه الدولة هو الذي يطبق وليست المعاهدة". أي أن المعاهدة تُستبعد في هذه الحالة لصالح القانون الوطني للدولة التي عُرض النزاع أمام محاكمهـــا، إذا كان أصحاب الشأن يتمتعون بجنسية هذه الدولة في الوقت نفسه، وإعمال هذا

---

[1] See, Francesco berlingieri, International maritime conventions: volume 2, Informa Law from Routledge, Abingdon Oxon & New york, 2014, p11.

[٢] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص١٩٥

التحفظ مشروط بوحدة جنسية جميع أصحاب الشأن، فلا يكفي في هذا الصدد اتحاد علم السفن المتصادمة[١].

وقد ثار التساؤل حول طبيعة التحفظ المذكور، وما إذا كانت معاهدة التصادم قد تضمنت بموجبه قاعدة إسناد، أم اكتفت بمجرد تقرير عدم انطباقها. فذهب البعض[٢] إلى أن المادة /١٢/ من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ تضمنت في التحفظ المذكور قاعدة إسناد موحدة تقضي بتطبيق قانون الجنسية المشتركة والعلم المشترك للسفن المتصادمة على دعوى المسؤولية المترتبة على التصادم البحري، وما يترتب على ذلك من تطبيق الأحكام الموضوعية في هذا القانون. بينما يرى البعض الآخر[٣] أن المعاهدة بموجب التحفظ المذكور اكتفت بتقرير عدم انطباقها، ونص المادة /١٢/ من المعاهدة يحدد نطاق تطبيق الأحكام الموحدة التي تضمنتها بالمقابلة للقوانين الداخلية للدول المتعاهدة، وأن التحفظ الثاني الوارد في المادة /١٢/ لا يتضمن أي قاعدة إسناد موحدة، مما يعني أنه يحق للقاضي أن يرجع إلى قواعد الأسناد التي يتضمنها قانونه للكشف عن القانون واجب التطبيق في الفرض محل البحث.

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص ٨٣

[٢] مستبعدين أن يكون واضعي المعاهدة قد ذهب تفكيرهم لقواعد الإسناد الوطنية، وأنه لو كان كذلك لاكتفوا بالنص على عم تطبيق المعاهدة دون إضافة عبارة تفيد بتطبيق القانون الوطني، بالإضافة إلى أن هدف المعاهدة هو محاولة توحيد الأحكام الخاصة بالتصادم والقضاء على حالات تنازع القوانين، وهو ما يتحقق بطبيعة الحال متى اختلفت أعلام الدول التي تحملها السفن المتصادمة، ويستبعد قيام التنازع فيما لو كان جميع أصحاب الشأن والمعنيين والقاضي يتمتعون بجنسية دولة واحدة يكون من الأفضل تطبيق قانون هذه الدولة لارتباط كل أوجل عناصر النزاع بها وترك أحكام المعاهدة جانباً إذ الأصل في هذه الأخيرة أن تحكم حالات التنازع. انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص١٩٦

[٣] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص٨٥-٨٦

ولعلّه الرأي الأسلم حيث أنه من العسير أن نستخلص تقرير المعاهدة لقاعدة إسناد تقضي بتطبيق قانون الجنسية المشتركة أو العلم المشترك، فالمادة /١٢/ من المعاهدة اكتفت بتحديد مجال تطبيق أحكامها، مشترطةً أن يكون هذا التطبيق قاصراً على التصادم الواقع بين سفن تابعة لدول متعاهدة، ومقررةً في الوقت نفسه أن الأحكام الموحدة التي تتضمنها لا تنطبق رغم ذلك فيما لو كانت السفن المتصادمة تنتمي إلى نفس الدولة المتعاهدة، التي يتمتع جميع ذوي الشأن بجنسيتها، والتي رُفع النزاع أمام محاكمها، ثم إن قانون هذه الدولة يشتمل على قواعد موضوعية وقواعد إسناد على القاضي مراعاتها.

ب- نطاق تطبيق معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ من الناحية الفنية

لا تنطبق معاهدة التصادم إلا على حوادث التصادم البحري، إلا أنها توسعت في مفهوم الحادث الذي يُعَدّ تصادماً بحرياً وفقاً لمدلولها، سواء لجهة المياه التي وقع فيها التصادم، أم الوصف المتطلب في المنشآت المتصادمة، أم طبيعة الارتطام الحاصل. فنصت المادة الأولى من المعاهدة على أنه "عند حصول تصادم بين سفن بحرية أو سفن بحرية وسفن ملاحة داخلية تسوى التعويضات عن الخسائر اللاحقة بالسفن والأشياء والأشخاص الذين يكونون على ظهرها طبقاً للنصوص الآتية بصرف النظر عن المياه التي حصل بها التصادم"

فإن تطبيق المعاهدة غير مرتبط بالمياه التي وقع بها التصادم، حيث بينت المادة المذكورة أن نصوصها تطبق بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم، فيكفي لتطبيق أحكام المعاهدة على أصحاب الشأن كافة أن

تكون السفن المتصادمة تابعة لدول موقعة عليها على النحو المبين آنفاً، وذلك سواء أكان التصادم قد وقع في البحار العامة أم في المياه الإقليمية أو الداخلية أم في الأنهار أو البحيرات التابعة لإحدى الدول المتعاهدة أو لدولة غير طرف في المعاهدة، مع ملاحظة أنه في الحالة الأخيرة لن تطبق أحكام المعاهدة إلا إذا تمت مباشرة الدعوى القضائية في دولة متعاهدة[١].

ورغم خروج هذا الحكم عن المبادئ العامة التي تقضي بتطبيق القانون المحلي، وهو ما يبدو واضحاً في الفروض التي يحصل فيها التصادم في المياه الإقليمية لدولة من الدول، فإنه حكم يتضمن حلاً يتّسم بالبساطة والوضوح، ويمكن لنا التصور أن آثار هذا الخلاف بين الحل الذي اعتنقته المعاهدة، والحلول المقررة في المبادئ العامة لن تظهر في الفروض التي يقع فيها التصادم في المياه الإقليمية أو الداخلية لدولة متعاقدة استقت أحكام تشريعها الداخلي في شأن التصادم البحري من الأحكام الموحدة المقررة في المعاهدة، كما هو الشأن في كل من بلجيكا وفرنسا[٢]

من ناحية أخرى، فإنه يُستفاد من نص المادة الأولى من المعاهدة أنها اكتفت لتطبيق أحكامها أن تكون إحدى المنشآت العائمة المتصادمة على الأقل من السفن البحرية، فلم تشترط المعاهدة أن تكون المنشآت المتصادمة كافة سفناً بحرية، وعلى ذلك فالتصادم الذي يقع بين سفينة بحرية وأحد مراكب الملاحة النهرية أو الداخلية يعد تصادماً بحرياً وفقاً للمفهوم الذي حددته المعاهدة، ومن ثم فهو يخضع للقواعد المقررة بها بالنسبة للتعويضات

---

[1] See, Francesco berlingieri, Op cit, p11.

[٢] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٦٦

المستحقة عن الخسائر المترتبة على التصادم، وذلك سواء أبالنسبة للخسائر المادية التي تلحق بالسفن المتصادمة أو الأشياء الموجودة على ظهرها، أم الأضرار البدنية التي قد تصيب الأشخاص الذين يكونون على ظهر هذه السفن.

إلا أن اكتفاء المعاهدة باشتراك سفينة بحرية في الحادث لا يعني صرف النظر كلياً عن طبيعة المنشأة المتصادمة الأخرى، وإنما يُفهم من نصوص المعاهدة أنه يتعين أن تكون المنشأة المتصادمة الأخرى من مراكب الملاحة الداخلية على الأقل، وبالتالي يخرج من مفهوم التصادم البحري وفقاً لأحكام معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ ولا تطبق أحكامها عند ارتطام سفينة بحرية بحطام سفينة أخرى أو بإحدى الصنادل مثلاً أو بغير ذلك من العائمات التي ليست لها مقومات السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية[١]. وقد استقر القضاء على استبعاد قواعد التصادم في الحالات التي ترتطم فيها السفينة بجسم ثابت مثل الرصيف، فالتصادم يفترض وجود جسمن عائمين أحدهما على الأقل سفينة وفق ما تم إيضاحه بصرف النظر عن حجمها كما لا يهم إذا ما كانا في حالة حركة أو في حالة رسو[٢]

ولئن كانت المعاهدة قد استلزمت أن يقع التصادم بين منشآت عائمة إحداها على الأقل سفينة بحرية، فإنها لم تشترط بعد ذلك أن تكون السفينة المتصادمة تجارية أو سفينة صيد أو مجرد سفينة نزهة، إلا أن المعاهدة قد

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص٩٠

[٢] انظر، د. أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، عام ١٩٨٠، ص١٨٢

استبعدت صراحة من نطاق تطبيقها حوادث التصادم الواقع بين السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة، أو فيما بين هذه السفن وبين غيرها من السفن المملوكة للأفراد، حيث بيّنت المادة /١١/ من المعاهدة أنه لا تطبق أحكام المعاهدة الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة[١]، ويستند هذا الحكم فيما يبدو على أساس أن السفن الحربية والسفن الحكومية المخصصة كلية لمنفعة عامة تتمتع وفقاً للعرف الدولي بالحصانة القضائية أمام محاكم الدول الأجنبية وبصفة خاصة الحصانة في مواجهة إجراءات التنفيذ.[٢]

وتوسعت المعاهدة في بسط نطاقها من ناحية أخرى أيضاً، فلم تشترط أن يقع ارتطام أو تلامس مادي، بل نصت صراحةً في المادة /١٣/ منها أنه "تطبق المعاهدة على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جرّاء عمل مناورة أو إغفال أو عدم اتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم"

ج- نطاق تطبيق معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ من ناحية طبيعة المسؤولية

المقرر أن المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية، وهذا النوع من المسؤولية هو الذي يخضع لأحكام معاهدة التصادم ويدخل ضمن نطاق تطبيقها، فيخرج من نطاق تطبيق المعاهدة حوادث التصادم التي تقع بين سفينتين ترتبطان بعلاقة عقدية سابقة، حيث تُعد

---

[١] أما إذا كانت السفينة المملوكة للدولة غير مخصصة لخدمة عامة وإنما تستخدم لأغراض تجارية فهي تخضع لأحكام المعاهدة

[٢] راجع بخصوص السفن الحكومية الحربية والمخصصة لخدمة عامة. الفصل الأول، المبحث الأول، المطلب الثاني، الفرع الأول، الفقرة أولاً

المسؤولية المترتبة على التصادم في هذه الحالة مسؤولية عقدية تخضع للقانون الذي يحكم العقد.

بالتالي لا تطبق أحكام المعاهدة على التصادم الحاصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة، ولا على التصادم الحاصل بين سفينة الإرشاد والسفينة المتلقية لخدمة الإرشاد، وإنما تخضع دعوى المسؤولية في هذا الفرض للقانون الذي يحكم عقد القطر أو عقد الإرشاد حسب الحال. كذلك الدعوى التي يقيمها المسافر أو الشاحن ضد الناقل الذي تعاقدا معه، فيطالب الأول بالتعويض عما أصابه من ضرر أو ما أصاب أمتعته جرّاء التصادم، ويطالب الثاني تعويضاً عن الأضرار التي أصابت البضاعة المشحونة، فإن مثل هذه الدعوى لن تخضع لأحكام معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ لوجود عقد سابق بين أطرافها، وإنما ستخضع لأحكام العقد القائم فيما بينهم، وإذا حصل نزاع في تفسير هذه الأحكام وجب تطبيق القانون المختص وفقاً لقواعد الإسناد المقررة في قانون دولة القاضي المرفوع أمامه النزاع[١]. وقد أشارت المعاهدة إلى عدم تأثيرها بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل أو أية عقود أخرى، حيث نصت المادة /١٠/ منها على أنه "مع الاحتفاظ بحق إبرام اتفاقيات أخرى لا تؤثر الأحكام الحالية بالقواعد المقررة لتحديد مسؤولية ملاك السفن كما هي مفروضة في كل بلاد ولا على الالتزامات الناشئة عن عقد النقل أو أية عقود أخرى"

---

[١] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢٠٠

ثانياً: المسائل التي لم تنظمها معاهدة التصادم لعام ١٩١٠

رغم أن معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ تُعَدّ من المعاهدات التي لم تكتفِ بتوحيد ضابط الإسناد، وإنما ذهبت إلى حد توحيد القواعد الموضوعية المتعلقة بالمسؤولية المترتبة على التصادم البحري، فإنه يلاحظ سكوت المعاهدة عن تنظيم بعض أكثر المسائل ذات العلاقة بالتصادم البحري حساسية، فلم تتعرض لمسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة، والتي تم تنظيمها فيما بعد بمعاهدات خاصة، مع ما يترتب على ذلك من احتمال وقوع التعارض بين القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية من جهة وقواعد المسؤولية التضامنية كما حددتها معاهدة التصادم من جهة أخرى. ولم تتطرق المعاهدة لمسألة وقف وانقطاع تقادم المسؤولية المترتبة على التصادم البحري. وسنبحث هاتين المسألتين فيما يلي، أما مسألة الاختصاص القضائي التي سكتت عنها أيضاً معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، فقد أبرمت بشأنها معاهدتين لاحقتين سيرد الحديث عنها في المبحث الثاني من هذا الفصل.

أ- مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة

تُعَدّ مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة من أكثر المسائل أهمية في مجال الملاحة البحرية نظراً للتكاليف الباهظة التي يستلزمها العمل في هذا المجال، والمخاطر العظيمة التي تتعرض لها السفن، والتي من أهمها حوادث التصادم، الأمر الذي قد يشكل عقبة حقيقية مؤثرة في صناعة السفن واستغلالها، فكان تنظيم هذه المسألة ووضع سقف أعلى لمسؤولية ملاك السفن ومجهزيها ضرورة يستلزمها التشجيع المتطلب لاستمرار الملاحة البحرية وبناء السفن واستغلالها، والمالك أو المجهز يُسأل عن أعمال الربان

والتابعين انطلاقاً من فكرة مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، وهذه تقوم على أساس افتراض الخطأ في الرقابة والتوجيه من قبل المالك، غير أن مثل هذه الرقابة والتوجيه قد تكون شبه مستحيلة، لتواجد الربان في الكثير من الأحيان بعيداً عن المالك، ولتمتع هذا الربان بسلطة واسعة في التصرف وحرية كبيرة في العمل، وهو ما يجب أخذه بعين الاهتمام تخفيفاً لمسؤولية مالك السفينة أو مجهزها عن طريق تحديد المسؤولية.

فنجد هذا المبدأ قائماً في أغلب التشريعات، حتى أنه نُظّم على الصعيد الدولي بموجب اتفاقيات دولية تطورت أحكامها تباعاً، وأقرت معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ في المادة /١٠/ منها أنه مع الاحتفاظ بحق إبرام اتفاقيات أخرى لا تؤثر أحكامها على القواعد المقررة لتحديد مسؤولية ملاك السفن كما هي مفروضة في كل بلاد.

وبالفعل فقد بذلت الجهود في سبيل توحيد القانون البحري فيما يتعلق بتحديد مسؤولية ملاك السفن منذ بداية القرن الماضي، فكانت الخطوة الأولى باتجاه توحيد القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن قبل الحرب العالمية الأولى، بمبادرة من اللجنة البحرية الدولية، لإيجاد نظام موحد مقبول من الدول البحرية كافة، وتم بعد الحرب استئناف الجهود التي انتهت بإبرام معاهدة في ١٩٢٤/٨/٢٥ باسم المعاهدة الدولية لتوحيد القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن، لكن لم تنجح المعاهدة في محاولة الجمع بين الأنظمة المتعددة لتحديد المسؤولية، ولم يتم إقرارها في الكثير من الدول، وبالتالي لم تحقق هدفها، فكان من أهم أولويات اللجنة البحرية الدولية بعد الحرب العالمية الثانية إيجاد بديل لمعاهدة عام ١٩٢٤، وعقدت في سبيل ذلك

عدة مؤتمرات انتهت في تاريخ ١٩٥٧/١٠/١٠ بإبرام معاهدة في بروكسيل لتوحيد القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن[1]، وتم إقرارها في سورية بموجب المرسوم التشريعي رقم /٥٨٤/ تاريخ ١٩٧٣/٤/٢٣

والمشكلة الهامة التي تظهر هنا هي التعارض المتصور بين القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية المقررة في التشريعات أو الاتفاقيات الدولية من جهة، وقواعد المسؤولية التضامنية المقررة في معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ من جهة أخرى، الأمر الذي يظهر في حالة التصادم بخطأ مشترك التي عالجتها المادة /٤/ من المعاهدة مبينةً أن مسؤولية كل سفينة في هذه الحالة تكون بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها، على أنه إذا كانت الظروف لا تسمح بتحديد تلك النسبة أو ظهر أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسؤولية بالتساوي من السفن المتصادمة.

وتكمل المادة /٤/ لتميّز فيما يتعلق بتضامن المسؤولين بين الأضرار المادية التي تصيب السفن أو شحنتها أو أمتعة أو ممتلكات طاقمها أو ركابها أو غيرهم من الأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جهة، والأضرار البدينة الناشئة عن الموت أو الجرح من جهة أخرى. فلا تُعَدّ المسؤولية تضامنية في حالة الأضرار المادية، ويلتزم المضرور بتوجيه مطالبته إلى كل مسؤول في حدود القدر الذي يسأل عنه نسبةً إلى خطورة الأخطاء التي صدرت عنه، بينما تُسأل السفن المتصادمة بالتضامن فيما بينها عن الأضرار البدنية الناشئة عن الموت أو الجرح، على أن يكون لمن دفع حصة أكبر من التي كان عليه أن يتحملها وفقاً للنسب المذكورة حق المطالبة بالفرق، وعلى

[1] See, Francesco berlingieri, Op cit, p332-333.

هذا النحو يجوز للدائن المتضرر بدنياً مطالبة أي من المدينين المسؤولين بمبلغ التعويض كاملاً مع حق المدين الذي أوفى كامل التعويض في الرجوع بالفرق على المسؤولين الآخرين.

فلو حصل مثلا تصادم بخطأ مشترك بين السفينة (أ) والسفينة (ب) وحُكم أن المسؤولية مناصفة فيما بينهما، فيجوز للمتضرر بدنياً وفقاً لأحكام التضامن آنفة الذكر أن يطالب أي من المسؤولين بكامل التعويض، فلو طالب السفينة (أ) بكامل التعويض، وقام مالكها بالوفاء به كاملاً، أو أدى جزءاً منه يزيد عن نصيبة المستحق عليه لكن يقل عن مبلغ التعويض الكامل مستخدماً حقه في تحديد مسؤوليته كمالك للسفينة، ثم رجع مالك السفينة (أ) على مالك السفينة (ب) لمطالبته بالقدر الذي أداه زيادةً عن نصيبه في التعويض المستحق عليه، فقد يصطدم في هذه الحالة هو الآخر بقواعد تحديد المسؤولية التي يمكن أن يدفع بها مالك السفينة (ب)، مع ما يترتب عليه في النهاية أن يصبح التوزيع الفعلي لمبلغ التعويض غير متفق مع أنصبة كل من المسؤولين خلافا لما تقضي به المادة /٤/ من المعاهدة

ولم تتضمن معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ حلاً لهذه المشكلة مكتفية بموجب تتمة المادة /٤/ بالإحالة بشأنها إلى التشريعات الداخلية مبينةً أنه "تترك للتشريعات الأهلية أن تقرر فيما يختص بحق المطالبة بالفرق مدى أثر الاشتراطات التعاقدية أو القانونية التي تحدد مسؤولية ملاك السفن إزاء الأشخاص الذين يوجدون على ظهر السفينة"، مما يعني ضرورة الرجوع في هذا الفرض إلى المبادئ العامة لتنازع القوانين في دولة القاضي للكشف عن

القانون واجب التطبيق، حيث ظهرت عدة آراء بهذا الصدد سترد مناقشتها في المطلب التالي.

ب- مسألة وقف وانقطاع تقادم المسؤولية المترتبة على التصادم البحري

تطرقت معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ لمسألة تقادم دعوى المسؤولية، فقررت في المادة السابعة منها سقوط دعوى المطالبة بالتعويضات بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث، وفي حالة حصول موت أو جرح للأشخاص نتيجة التصادم بخطأ مشترك بين السفينتين المتصادمتين، وقيام مجهز إحدى السفينتين بالوفاء بجميع التعويضات للمصاب أو ورثته وفقاً لأحكام التضامن آنفة الذكر، فإن دعوى الرجوع التي يرفعها هذا المجهز الذي قام بالوفاء على المجهز الآخر لمطالبته بنصيبه من التعويضات تسقط بمضي سنة واحدة تبدأ من يوم الوفاء.

إلا أن تنظيم التقادم بموجب المعاهدة لم يكن شاملاً، فلم تتصدَّ لأسباب وقف وانقطاع المدة المحددة لسقوط الدعوى، مكتفية بالإحالة في شأنها لقانون المحكمة التي تُرفع أمامها، ويتفق الجميع على أن الإحالة إلى قانون القاضي هنا لا يُقصد بها مجرد استبعاد أحكام المعاهدة وتقرير عدم انطباقها[١]، وإنما المقصود بهذه الإحالة تطبيق الأحكام الموضوعية سارية المفعول في دولة القاضي[٢].

---

[١] لو أن المقصود بالإحالة هنا مجرد استبعاد أحكام المعاهدة وتقرير عدم انطباقها، لكان ذلك يقتضي الرجوع إلى قواعد تنازع القوانين في دولة القاضي للكشف عن القانون واجب التطبيق وفقاً لهذه القواعد، سواء أكان هذا القانون قانون القاضي أم أي قانون آخر.

[٢] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢١٩

وبذلك يتضح أنه بالرغم من كون معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ قد تصدت في الأصل لتوحيد بعض القواعد الموضوعية الخاصة بالمسؤولية المترتبة على التصادم البحري، بدلاً من وضع حلول موحدة لتنازع القوانين بالنسبة للمسائل التي تناولتها، فإنها خرجت عن هذا الأصل في المادة /٧/ منها، والتي نجدها تضمنت قاعدة تنازع موحدة، تقضي بتطبيق قانون القاضي الذي ينظر دعوى المسؤولية المترتبة على التصادم البحري في شأن تحديد أسباب وقف تقادم هذه الدعوى وانقطاعه[١].

وباعتماد هذه القاعدة تكون المعاهدة قد حسمت خلافاً فقهياً حول تكييف التقادم من حيث عَدِّه مسألة موضوعية أم إجرائية، حيث كانت المحاكم في كل من إنجلترا والولايات المتحدية تميل إلى عَدِّه مسألة إجرائية، وكان الفقه المؤيد لهذا التكييف يبرره بالقول بوجود تفرقة بين الحق ونفاذه أو حمايته، وأن التقادم ينصب على النفاذ أو الحماية. في حين كان الميل لدى القضاء الفرنسي إلى عَدّ التقادم من مسائل الموضوع المرتبطة بالحق، مما يعني خضوعه للقانون الذي يحكم المسؤولية التقصيرية، فأخذت المعاهدة بتكييف النظام الأنجلوسكسوني وذلك بعَدّ أسباب وقف وانقطاع مدة التقادم من المسائل الإجرائية التي تخضع لقانون القاضي[٢].

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١١٦

[٢] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢٢٠

المطلب الثاني
القانون واجب التطبيق على حوادث التصادم البحري التي لم يشملها التوحيد الدولي

رأينا أن محاولات التوحيد الدولي للقانون البحري تجري بعدة وسائل، وكان للمعاهدات الدولية الدور الأكبر فيما يتعلق بتوحيد قواعد المسؤولية المترتبة على التصادم البحري، لاسيما معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، وأن التوحيد الدولي لم يشمل حوادث التصادم البحري كافة والمسائل كافة المتعلقة به وفقاً لنطاق معاهدة التصادم الذي تم إيضاحه آنفاً، مما جعل من الرجوع إلى القواعد العامة في تنازع القوانين أمراً لا مناص منه في شأن المسؤولية عن التصادم الذي يخرج من نطاق التوحيد الدولي.

وفي إطار البحث عن القانون واجب التطبيق على حادث التصادم البحري الذي يقع خارج نطاق التوحيد الدولي، وغير الخاضع لأحكام معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، فإنه يجب أن نميّز بين فرضيتين: الأولى هي حصول التصادم في المياه الإقليمية لدولة ما (الفرع الأول)، والثانية هي حصول التصادم في البحر العام (الفرع الثاني) أي في مياه غير خاضعة لسيادة أي دولة، فقد تعددت الاتجاهات والآراء حول القانون واجب التطبيق على حادث التصادم البحري في كل الفرضيتين المذكورتين، كما تعددت فيما يتعلق بالقانون واجب التطبيق على مسألة تحديد مسؤولية ملاك السفن في إطار حوادث التصادم البحري (الفرع الثالث) من حيث خضوعها للقانون المختص الذي يحكم المسؤولية أم استقلالها بقانون خاص يحكمها.

الفرع الأول: التصادم في المياه الإقليمية أو الداخلية

قد يحصل حادث التصادم البحري في المياه الإقليمية أو الداخلية لدولة ما، دون أن يخضع لأحكام معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، وظهرت عدة اتجاهات في شأن تحديد القانون واجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية الناجمة عن حادث التصادم البحري في هذه الحالة، فاتجه البعض نحو تطبيق القانون المحلي (أولاً)، بينما اتجه البعض الآخر نحو تطبيق قانون العلم المشترك (ثانياً)، في حين ذهب آخرون نحو تطبيق قانون القاضي (ثالثاً)، وسنستعرض هذه الاتجاهات على التوالي.

أولاً: الاتجاه نحو تطبيق القانون المحلي

يرى أنصار هذا الاتجاه أن التصادم البحري الذي يقع ضمن المياه الإقليمية أو الداخلية لدولة ما، يجب أن يخضع لقاعدة الإسناد التقليدية التي تقضي بتطبيق قانون الدولة التي وقع فيها الفعل المنشئ للالتزام على الالتزامات غير التعاقدية[١]، وبالتالي تطبيق القانون المحلي للدولة التي وقع التصادم البحري في مياهها الإقليمية أو الداخلية على المسؤولية التقصيرية المترتبة عن هذا التصادم. فسيادة الدولة على إقليمها تقتضي خضوع المسؤولية عن الأفعال الضارة التي وقعت في إقليم دولة معينة للقانون السائد في هذه الدولة، فهذا القانون هو الذي يرتب الآثار القانونية على ما يحدث تحت سلطانه من وقائع مادية وتتحول إلى وقائع قانونية تترتب عليها آثار

---

[١] حيث أن هذه القاعدة قديمة جداً ترجع بجذورها إلى مبدأ خضوع الجرائم لمكان وقوعها (قانون محل وقوع الجريمة) الذي قال به فقهاء المدرسة الإيطالية القديمة منذ القرن الثالث عشر للميلاد. انظر، د. فؤاد ديب، مرجع سابق، ص٣٤٥

معينة. ويبرر الفقهاء المعاصرون هذه القاعدة بالاستناد إلى اعتبارات متعلقة بتحقيق التوازن بين حقوق الأفراد، لأن الأفعال التي يرتب عليها المشرع في دولة معينة أثراً قانونياً، تشكل في واقع الأمر انتهاكاً لقواعد السلوك الواجب اتباعها من قبل الأفراد ضمن الوسط الاجتماعي لهذه الدولة، بالتالي فإن قوانين هذه الدولة هي المعنية أكثر من غيرها بتحديد ما إذا كانت الأفعال المرتكبة تخالف قواعد السلوك، وتعكر توازن الحقوق بين الأفراد، وكذلك تحديد الالتزامات المترتبة على هذه الأفعال[١]. فهذه القاعدة التي استقر عليها الفقه والقضاء[٢] في معظم دول العالم وأكدتها المادة /٢٢/ من القانون المدني السوري[٣] التي نصت في فقرتها الأولى على أنه "يسري على الالتزامات غير التعاقدية، قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام"، لكن وإن كان يجب على القاضي تطبيق قانون الدولة التي وقع الفعل الضار على إقليمها، إلا أنه يُشترط لذلك أن يكون هذا الفعل غير مشروع أيضاً في نظر تشريع دولته، وقد بينت ذلك الفقرة الثانية من المادة /٢٢/ من القانون المدني السوري فنصت على أنه "فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن الفعل الضار، لا تسري أحكام الفقرة السابقة على الوقائع التي تحدث في الخارج وتكون مشروعة في سورية، وإن كانت تعد غير مشروعة في البلد الذي وقعت فيه"،

---

[١] انظر، د. فؤاد ديب، المرجع السابق، ص٣٤٨

[٢] أكدت محكمة التمييز الفرنسية هذه القاعدة في قضيتي لوتور ١٩٤٨/٥/٢٤، ولوكانتيوني ١٩٧٦/٦/١. انظر، د. سامي بديع منصور ود. عكاشة عبد العال، القانون الدولي الخاص، الدار الجامعية، بيروت، عام ١٩٩٧، ص٣٦٢

[٣] تشابه المادة /٢١/ من القانون المدني المصري؛ والمادة /٢٠/ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي؛ والمادة /٢٠/ من القانون المدني الجزائري؛ والمادة /٢٢/ من القانون المدني الأردني.

والحكمة من ذلك أن إلحاق وصف المشروعية بواقعة من الوقائع أو نفي هذا الوصف عنها أمر يتعلق بالنظام العام[١].

وينعقد الاختصاص للقانون المحلي على هذا النحو سواء أكانت السفن المتصادمة ترفع علم الدولة التي وقع التصادم في مياهها الإقليمية، بحيث يصبح القانون المحلي هو قانون العلم المشترك في الوقت ذاته، أم كانت إحدى السفن تحمل علم الدولة التي وقع التصادم في مياهها الإقليمية بينما تنتمي الأخرى إلى دولة أجنبية، أم كانت السفينتان تتبعان دولاً أجنبية مختلفة، بل ينطبق القانون المحلي ولو كانت السفينتان تتبعان دولة أجنبية واحدة، وقد أكد القضاء في معظم دول العالم سلامة الحلول السابقة فيما لو عُرض النزاع أمام محكمة الدولة التي وقع التصادم في مياهها الإقليمية حيث يتّحد في هذه الحالة قانون القاضي والقانون المحلي[٢].

أما بالنسبة لنطاق القانون المحلي، فإنه يطبق على المسائل كافة المتعلقة بالمسؤولية، ويشمل اختصاصه أسباب المسؤولية وشروطها، كوجود الخطأ وتحديد فكرة الخطأ، ويحدد أيضاً أسباب دفع المسؤولية، كالقوة القاهرة والحادث المفاجئ وخطأ الضحية أو فعل الغير، كما يحكم الضرر وتقديره،

---

[١] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٦٥٠

[٢] يرى د. هشام علي صادق، أن هذا الحل يجب ألا يختلف فيما لو رُفع النزاع أمام قضاء دولة أخرى غير الدولة صاحبة الإقليم الذي وقع فيه التصادم، إلا أن بعض أحكام القضاء ذهبت إلى تطبيق قانون العلم المشترك للسفن المتصادمة في مياه أجنبية ما دام أن هذا العلم هو علم دولة المحكمة التي طرح النزاع أمامها. انظر، مؤلفه سابق الذكر، ص١٢٣

والتعويض اللازم، والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر[١]، فيعتد به وحده في بيان مسؤولية الربان الشخصية وحدودها، لكن ثار الخلاف حول مدى خضوع حدود مسؤولية ملاك السفن عن أفعال الربابنة للقانون الذي يحكم الفعل غير المشروع[٢]، وذلك على النحو الذي سنراه في الفرع الثالث.

ثانياً: الاتجاه نحو تطبيق قانون العلم المشترك

يقضي العرف البحري أن ترفع كل سفينة علم الدولة التي تنتمي إليها بما يمكّن من التعرف على السفينة والتأكد من شخصيتها، والقاعدة العامة أن السفينة تكتسب جنسية الدولة التي سُجلت في موانئها، ويُرجع في شروط التسجيل إلى القانون الوطني[٣]، و قد يحصل حادث التصادم البحري بين سفن تنتمي إلى دولة واحدة وترفع علم واحد، فيتجه البعض في هذه الحالة إلى أن قانون العلم المشترك للمنشآت المتصادمة هو القانون الأولى بالتطبيق، وأنه المرجع في حكم النزاع الناشئ عن حادث التصادم الحاصل فيما بينها، حيث يتراجع في هذه الحالة عنصر مكان وقوع الفعل الضار، ليصبح عنصراً عرضياً أمام عناصر أخرى كانت تُعَدُّ ثانوية، ولكنها في بعض الحالات تتقدم إلى الصدارة، كما في حالة اتحاد علم السفن المتصادمة، فتشكل الجنسية المشتركة للسفن المتصادمة عنصر اتصال أكثر أهمية من مكان وقوع الفعل

---

[١] انظر، د. حسن الهداوي، القانون الدولي الخاص تنازع القوانين دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، عام ١٩٩٧، ص١٦٥

[٢] انظر، د. علي حسن يونس مرجع سابق، ص٦٥١

[٣] بينت المادة /٤/ من قانون التجارة البحرية السوري المتعلقة بعناصر تحديد هوية السفينة أن لكل سفينة جنسية هي جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها.

الضار[١]. وقد نادى بعض فقهاء الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا بإخضاع الاختصاص في مثل هذه الحالة إلى قاعدة أكثر مرونة تدعو إلى تطبيق القانون الملائم للعمل غير المشروع[٢].

ويسود الاتجاه نحو تطبيق قانون العلم المشترك بصفة خاصة في القضاء الألماني[٣]، ونجده في القضاء النرويجي[٤]، غير أن هذا الاتجاه لم يستبعد الرجوع إلى القانون المحلي بصفة مطلقة، بل يبقى القانون المحلي للدولة التي وقع التصادم في مياهها الإقليمية هو الذي يتعين الرجوع إليه في جميع الأحوال بالنسبة للقواعد الخاصة بتنظيم مرور السفن والأحكام الخاصة بمنع التصادم.

ويدعم بعض شرّاح القانون الدولي الخاص موقفهم المتعلق بتطبيق قانون العلم المشترك في الفرض الخاص بالتصادم البحري على أنه إعمال

---

[١] كما لو اصطدمت سفينتين فرنسيتين في المياه البلجيكية على مسافة كيلومترات من حدود المياه الفرنسية، مما يجعل في رأي البعض أنه من غير الملائم أن يترتب على مثل هذه المصادفة حرمان المتضرر من الاستفادة من أحكام تصب في مصلحته منصوص عليها في قانون دولته. انظر، د. سامي بديع منصور ود. عكاشة عبد العال، مرجع سابق، ص٣٦٩-٢٧٠

[٢] ويتم ذلك بالاستناد إلى قانون محل وقوع الفعل الضار مع الأخذ بعين الاعتبار عوامل الأسناد أخرى كالجنسية والموطن، انظر، د. حسن الهداوي، مرجع سابق، ص١٦١

[٣] حيث طبقت المحكمة الألمانية العليا القانون الألماني في حكمها على التصادم البحري الذي وقع في مياه إقليمية أجنبية بين سفينتين ترفع كل منهما العلم الألماني، وأيدت بذلك المحكمة اتجاهاً قوياً كان قد ظهر بوضوح في القضاء الألماني من قبل. انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٢٤

[٤] حيث أخضعت المحكمة العليا النرويجية تصادماً بين سفينتين نرويجيتين في نهر إنكليزي للقانون النرويجي. انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢٢٤

لقاعدة إسناد موحدة تضمنتها المادة /١٢/ من معاهدة التصادم[١] لعام ١٩١٠ في الفروض التي تدخل فيها علاقة المسؤولية ضمن نطاق تطبيق المعاهدة، وذلك فيما لو كان قانون العلم المشترك هو قانون الجنسية المشتركة لذوي الشأن في الوقت نفسه[٢].

إلا أن هذا الموقف عرضة للانتقاد بشكل واسع، حيث إن مجرد تحقق اعتبارات عارضة، وتصادف اتحاد السفن المتصادمة بالعلم، لا يكفي لاستبعاد المبدأ المتعلق بتطبيق القانون المحلي في هذه الحالة، وما يقوم عليه من أسس قانونية صلبة لا تُقارن بالاعتبارات العارضة المذكورة[٣]، وإن دعم القانون المشترك استناداً لقاعدة إسناد تضمنتها المادة /١٢/ من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ غير سليم، حيث إن الفرض الذي نحن بصدده يتعلق بصفة خاصة بتصادم حاصل بين سفن لا تنتمي جميعها أو بعضها لدول موقعة على المعاهدة، مع التنويه إلى أن الأحكام التي استند إليها أصحاب هذا الاتجاه لم تقم بتطبيق قانون العلم المشترك إلا في حالة ما إذا كان هذا القانون هو قانون القاضي في الوقت نفسه، حيث إن اختلاف القوانين فيما بين الدول المختلفة، قد يؤدي استبعاد قانون العلم المشترك عند رفع النزاع أمام محكمة دولة أخرى بحجة مخالفته للنظام العام في دولة القاضي[٤]، مما يدفع إلى الاعتقاد أن هذه الأحكام أملتها الرغبة بتطبيق قانون القاضي الذي

---

[١] راجع فيما يتعلق بالمادة /١٢/ من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، نطاق تطبيق المعاهدة، في الفرع الثاني من المطلب الأول في هذا المبحث.

[٢] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٢٥

[٣] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢٢٥

[٤] انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق، ص١٨٢

يراه البعض –كما أنصار الاتجاه التالي– أنه بالفعل القانون الأولى بالتطبيق ويتعين الرجوع إليه لحكم دعوى المسؤولية التقصيرية المرتبة على التصادم البحري.

ثالثاً: الاتجاه نحو تطبيق قانون القاضي

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن يقوم القاضي الذي ينظر النزاع الناشئ عن التصادم البحري بتطبيق قانونه، بغض النظر عن جنسية المنشآت المتصادمة أو المياه التي وقع فيها التصادم، مع ملاحظة الاستثناء الخاص بقواعد المرور التي يُرجع في شأنها إلى القانون المحلي.

وهو مسلك عام يميل إليه القضاة، تجنباً لمشقّة البحث عن مضمون القانون الأجنبي، ويلتمسون له مختلف الأسباب التي قد تبرر تطبيق قانونهم، كالقول بأن رفع الدعوى أمام محكمة معينة يستفاد منه الرضاء الضمني بتطبيق قانون هذه المحكمة، حيث إن التصادم يؤدي إلى نشوء نوع من العقد أو شبه العقد القضائي بين طرفي الخصومة يلتزم بموجبه المدعى عليه بمقتضى هذا العقد قبول اختصاص المحكمة التي يرفع المدعي أمامها الدعوى، ويلتزم بتطبيق قانون الدولة التي تتبعها هذه المحكمة[١]، ذلك بالإضافة إلى التذرّع بما قد يتضمنه تطبيق القانون الأجنبي من مخالفة للنظام العام في الدولة التي رُفع النزاع أمام محاكمها.

وقد تعرض هذا الاتجاه، والحجج والمبررات التي استند إليها للانتقاد، فكيف يمكن القول بالرضاء الضمني إذا قام كل من ملاك السفن المتصادمة برفع دعواه أمام محكمة مختلفة؟ فليس من المعقول أن الخصوم ارتضوا

---

[١] انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، المرجع السابق، ص١٨٢

تطبيق كل هذه القوانين المختلفة، وما يترتب على ذلك من صدور أحكام مختلفة بخصوص دعوى واحدة[١]. ومراعاة اعتبارات النظام العام لا تقتضي استبعاد القانون المحلي كلياً، وإنما تستلزم الاستبعاد الجزئي للحكم المقرر في القانون المحلي والذي يؤدي تطبيقه إلى مخالفة النظام العام في دولة القاضي، على الأقل ما لم يكن الحكم الذي يتضمنه القانون الأجنبي والمخالف للنظام العام مرتبطاً ارتباطاً لا يقبل التجزئة بباقي الأحكام واجبة التطبيق، على نحو قد يضطر معه القاضي إلى الاستبعاد الكلي للقانون الأجنبي المختص بموجب قواعد الإسناد، فالإعمال الصحيح لفكرة النظام العام، هو بوصفها أداة استثنائية لاستبعاد القانون المختص بموجب قاعدة الإسناد، وقانون القاضي يجب أن ينحصر في موضعه المحدد كما تعرفه المبادئ العامة، إما كأداة لسد الفراغ التشريعي المترتب على استبعاد القانون الأجنبي المخالف لاعتبارات النظام العام في الحدود المذكورة، أو فيما لو كان هو أكثر القوانين ملائمة للمسألة المطروحة[٢].

وفي النهاية استقر الفقه والقضاء لدى معظم دول العالم على قاعدة تطبيق القانون المحلي على دعوى المسؤولية المترتبة على حادث التصادم البحري الحاصل في المياه الإقليمية أو الداخلية لدولة ما، فمكان وقوع الفعل الضار هو عنصر التركيز الأساسي في العلاقة الناشئة عن الحادث، فهو عنصر الاتصال الوحيد والحيادي من بين العناصر الأخرى المتداخلة في شأن هذه العلاقة مثل جنسية المخطئ وجنسية المتضرر ومحل إقامة كل

---

[١] انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، المرجع السابق، ص١٨٣

[٢] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٣١

منهما وعنصر الضرر ومكان حصوله ومكان تسجيل السفينة. فمكان وقوع الفعل الضار يتجنب تفضيل أي من طرفي العلاقة على الآخر، فهو عنصر موضوعي لا علاقة له بجنسية الفاعل أو المتضرر أو أي من العناصر الأخرى، وهذا المكان يحقق مختلف المصالح، فهو يحقق المعرفة المسبقة بالقانون واجب التطبيق، وهو عنصر محدد في الزمان والمكان، بينما قد لا يعرف مكان وقوع الضرر، أو تتعدد جنسية أطراف العلاقة[١]، فقانون الدولة التي حصل التصادم في مياهها هو المختص في حكم النزاع الناشئ عن هذا التصادم الحاصل في إقليمها، ولا تثور مشكلة في هذه الحالة، لكن تزداد المسألة تعقيداً في حال حصول التصادم في البحر العام حيث لا سيادة لأي دولة على نحو ما سنرى في الفرع التالي.

الفرع الثاني: التصادم الواقع في البحر العام

مع وقوع حادث التصادم في البحر العام يتعذر إعمال ضابط الإسناد التقليدي في شأن الالتزامات غير التعاقدية، والذي يؤدي إلى تطبيق قانون محل وقوع الفعل المنشئ للالتزام، حيث حصل الحادث في مكان لا يخضع لسيادة أي دولة، وبالتالي لا يوجد قانون ساري المفعول فيه، فما من قانون محلي يسود أعالي البحار يمكن تطبيقه على المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري الواقع فيها، وتعددت الاتجاهات حول القانون واجب التطبيق في هذه الحالة، فسعى البعض لإيجاد بديل عن القانون المحلي بمحاولة تطبيق قانون القاضي (ثانياً) أو قانون العلم (ثالثاً)، في حين دافع

---

[١] انظر، د. سامي بديع منصور ود. عكاشة عبد العال، مرجع سابق، ص٣٦٣

البعض الآخر عن اختصاص القانون المحلي ولم يستبعدوا إمكانية تطبيقه حتى في البحر العام وحاولوا تبريره بعدة أفكار على نحو ما سنرى (أولاً).

أولاً: الاتجاه نحو تطبيق القانون المحلي

يبدو من حيث المبدأ، أنه يستحيل في حالة التصادم الواقع في البحر العام، إعمال قاعدة الإسناد التقليدية التي تقضي بتطبيق القانون المحلي على مسائل المسؤولية التقصيرية الناجمة عن هذا التصادم، وعبثاً يجري البحث عن قانون محلي يسود في مكان لا يخضع لأي سيادة، حيث لا وجود لقانون ساري المفعول. لكن مع ذلك يتجه البعض إلى أن استحالة تطبيق القانون المحلي على هذا التصادم ليست استحالة مطلقة، فحاول البعض تطبيق القانون المحلي على أساس فكرة القانون البحري العام المتمثل بالأعراف البحرية لتنظيم المرور البحري وقواعد منع التصادم، بينما اتجه البعض الآخر إلى محاولة تطبيق القانون المحلي على أساس تحليل فكرة تفرق عناصر الواقعة في أكثر من دولة وتكييف حادث التصادم مع هذه الفكرة.

أ- القانون المحلي على أساس فكرة القانون البحري العام

تقوم فكرة القانون البحري العام على أساس وجود أعراف بحرية لتنظيم المرور البحري ومنع التصادم التي تعارف عليها رجال البحر منذ القديم واستقرت مع الزمن، وقد رأينا أن المساعي الدولية لتقنين هذه الأعراف انتهت بوضع قواعد دولية لمنع التصادم في البحار بموجب اتفاقية وُقعت في لندن عام ١٩٧٢[١].

---

[١] راجع فيما يتعلق بالقواعد الدولية لمنع التصادم. الفصل الأول، المبحث الثاني، المطلب الأول، الفرع الأول، الفقرة أولاً.

فيرى أصحاب هذا الاتجاه بوجود القانون البحري العام، المتمثل بهذه القواعد العرفية بالنسبة لتنظيم مرور السفن ومنع التصادم والتي تم تقنينها على الصعيد الدولي بموجب المعاهدة المذكورة، ويتعين الرجوع إليها لتحديد ركن الخطأ في المسؤولية، فهي تشكل في هذا الإطار ما يمكن تسميته بالقانون المحلي للبحر العام في شأن تنظيم الملاحة البحرية ومنع التصادم، لاسيما أنه سبق ورأينا أن تحديد ركن الخطأ في التصادم البحري يعتمد على قواعد المرور البحري ومنع التصادم السائدة في المياه الإقليمية التي وقع فيها التصادم، حتى لو كان القضاء يعتنق ضابطاً آخر للإسناد في شأن مسائل المسؤولية المترتبة على التصادم بصفة عامة، فإن هذا الحل ينطبق بالمثل فيما لو وقع التصادم في البحر العام وفق المفهوم المبيّن، وليس لمالك السفينة أو مجهزها أن يدعي عدم خضوعه للقواعد المذكورة لكون الدولة التي تتبعها السفينة لم تنضم للمعاهدة المتعلقة بالقواعد الدولية لمنع التصادم، فالقواعد الخاصة بمرور السفن ومنع التصادم، على الأقل في ملامحها الأساسية هي قواعد عرفية مستقرة منذ القديم، ولم يكن دور المعاهدات إزاءها إلا دوراً ينحصر في مجرد تجميعها وتقنينها إلى جانب بعض الإضافات التي اقتضاها تطور صناعة السفن، فإن المسلك الاتفاقي للقواعد لم يخلق عرفاً جديداً وإنما هو قد كشف بالدرجة الأولى عن أعراف مستقرة من قبل[١].

لكن مع ذلك، ولو سلمنا بوجود قواعد تسري في البحر العام كقانون محلي في شأن تنظيم الملاحة البحرية ومنع التصادم، بحيث يتعين الرجوع إليه لتحديد ركن الخطأ في المسؤولية، فإن ذلك لا يكفي، حيث أن النزاع لا

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٣٥-١٣٦

ينتهي بمجرد تحديد السفينة المخطئة، بل يجب معرفة كيفية التعويض وتقديره، ومدى حق مجهز السفينة أو مالكها في تحديد مسؤوليته، وغيرها من المسائل الأخرى التي لا تتضمن قواعد الملاحة البحرية الدولية أي حل في شأنها، مما يستوجب البحث عن القانون واجب التطبيق في هذا الصدد، إزاء تعذر الرجوع إلى القانون المحلي في خصوص المسائل التي لا تنظمها قواعد الملاحة البحرية الدولية التي نظرنا إليها بمثابة قانون محلي يسود أعالي البحار.

ب- القانون المحلي على أساس فكرة تفرق عناصر الواقعة في أكثر من دولة

تقوم هذه الفكرة على أساس معاملة التصادم البحري الحاصل في أعالي البحار بذات الكيفية التي تعامل بها حالة تفرق عناصر الواقعة المنشئة للالتزام في أكثر من دولة، وذلك بوقوع الخطأ في دولة تختلف عن الدولة التي تحقق فيها الضرر الناجم عن هذا الخطأ، فيتم النظر إلى السفينة التي وقع منها الخطأ على أنها تمثل مكان وقوع الفعل الضار، والسفينة التي لحقت بها الأضرار تُعَدُّ في حكم محل تحقق الضرر، على أساس أن السفينة تُعَدُّ جزءاً من إقليم الدولة التي تتبع لها وامتداداً له.

وعلى ذلك فإن حل التنازع في هذا الفرض يكون بتطبيق قانون علم السفينة التي أخطأت، فيما لو أخذنا الرأي القائل بإخضاع المسؤولية التقصيرية لقانون محل وقوع الفعل الضار، أو قانون السفينة التي لحق بها الضرر، فيما لو أخذنا بالرأي القائل بتطبيق قانون المكان الذي تحقق فيه

الضرر[١]، وقد اكتفى القانون السوري في هذا الصدد بإعطاء الاختصاص إلى قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام كما رأينا.

إلا أن هذا الاتجاه يقوم على تحليل خاطئ لحقيقة الأمور، فالخطأ في حالتنا هذه لم يقع على إحدى السفينتين، وإنما بوساطتها، والضرر لم يتحقق على السفينة الأخرى، بل كانت هذه الأخيرة هي من لحقها الضرر، فواقع الأمر أن التصادم قد وقع في عرض البحر، والبحر العام هو المكان الذي وقع فيه الخطأ أو تحقق فيه الضرر[٢].

ثانياً: الاتجاه نحو تطبيق قانون القاضي

هو المسلك الذي اتبعه القضاء الإنكليزي والفرنسي والألماني في بعض أحكامه[٣]، باعتبار قانون القاضي الذي ينظر النزاع هو المرجع في حكم المسؤولية المترتبة على حوادث السفن الواقعة في البحر العام، وذلك استناداً إلى حجة عملية مستمدة من علم القاضي بمضمون قانونه أكثر من أي قانون آخر[٤]، بالإضافة إلى اعتبارات العدالة نظراً لكون أحد الخصوم على الأقل قد ارتضى تطبيق هذا القانون، ذلك أن قيام المدعي برفع النزاع أمام محكمة معينة يستفاد منه الرضاء الضمني بتطبيق قانون المحكمة، بل وذهب البعض إلى حد القول أن التصادم البحري الواقع في عرض البحر ينشئ نوع من

---

[١] انظر، د. فؤاد ديب، مرجع سابق، ص٣٥٢

[٢] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٤٤

[٣] انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق، ص١٨٧. موضحاً أن القضاء الإنكليزي طبق القانون الإنكليزي على دعوى التصادم الحاصل في البحر العام بين سفينتين تحملان العلم الدنماركي

[٤] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢٣٩

العقد أو شبه العقد القضائي بين طرفي الحادث، يلتزم بموجبه المدعى عليه بقبول اختصاص المحكمة التي يختارها المدعي ليرفع أمامها الدعوى، وما يترتب على ذلك من تطبيق قانون الدولة التي تتبعها هذه المحكمة[١].

وقد جاء في الرد على هذه الحجج أن القاضي الذي ينظر النزاع ملزم بالبحث عن مضمون القانون الأجنبي المختص، أسوةً بالقانون الوطني، ولا يصح تطبيق هذا الأخير بدعوى افتراض العلم بأحكامه، حيث إن العبرة في فض التنازع بين القوانين لا يكون بالقانون الذي يجيد القاضي معرفته، ولكن ذلك يستوجب البحث عن القاعدة التي تمليها الاعتبارات القانونية[٢]، وشبه العقد المذكور مجرد وهم وافتراض يجاوز الحقيقة ومن العسير إقامة اختصاص قانون القاضي على أساس رضاء الخصوم الضمني بتطبيقه، ذلك أن الفصل في الدعوى يكون دائماً مسبوقاً بالفصل في الاختصاص، ومتى لم يكن الاختصاص متنازعاً عليه، طبق القاضي قانونه، الذي قد يشير عليه بوجوب تطبيق قانون آخر، دون أن يخضع في ذلك لرغبة أو اتفاق من الخصوم[٣]، والأهم من ذلك أن تطبيق هذا الرأي يفتح باب الغش والتحايل أمام المدعي، وذلك باختياره المحكمة التي يعلم مقدماً أن تطبيق قانونها أكثر رعايةً لمصالحه ليرفع دعواه أمامها[٤]، وهو لم يراعِ حالة التصادم الواقع

---

[١] انظر، د. هشام على صادق، مرجع سابق، ص ١٤٧

[٢] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٦٥٥

[٣] انظر، د. علي حسن يونس، المرجع السابق، ص٦٥٤، في هامش

[٤] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٣٠٣. حيث أن أغلب القوانين منحت المدعي حق الاختيار من بين محاكم محددة يجوز له رفع دعواه الناشئة عن التصادم أمامها كما سنرى في المبحث الثاني من هذا الفصل.

بخطأ مشترك، حيث يتسابق كل طرف في هذه الحالة إلى رفع الدعوى أمام المحكمة التي يتضمن قانونها قواعد أكثر اتفاقاً مع المصالح التي يسعى لإدراكها، ولا سيما مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة.

ويبقى للقاضي في النهاية الحق في الالتجاء لقانونه الوطني في الفروض الاستثنائية، التي يتعذر فيها الكشف عن قاعدة إسناد تقررها المبادئ العامة في القانون الدولي الخاص، أو فيما لو لم يكن هناك حل آخر أكثر ملائمة لطبيعة النزاع[١].

ثالثاً: الاتجاه نحو تطبيق قانون العلم

يرى أنصار هذا الاتجاه أن تطبيق قانون علم السفينة على المسؤولية التقصيرية المترتبة عن حادث التصادم البحري الحاصل في البحر العام هو أكثر الحلول ملائمة لطبيعة النزاع، الذي يتعذر فيه تطبيق القانون المحلي لحدوث الواقعة في مكان لا يخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة، وقد سبق الإشارة إلى رأي مشابه يقضي بتطبيق قانون العلم على أساس أنه القانون المحلي استناداً لفكرة تفرق عناصر الواقعة المنشئة للالتزام في أكثر من دولة. أما الاتجاه الذي نحن بصدده الآن فيقضي بتطبيق قانون العلم على أساس مختلف، باعتباره الحل الملائم في الفروض التي يتعذر فيها تطبيق القانون المحلي، ولا يثير هذا الحل إشكالاً فيما لو اتحد علم السفينتين المتصادمتين، حيث يكاد يجمع الشرّاح كافة على اختصاص قانون العلم

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٥٠

المشترك في حكم النزاع الناشئ في مثل هذا الفرض، وهو الحل الذي يعتنقه القضاء الراجح في دول العالم كافة[١].

وإنما يدقّ الأمر فيما لو اختلف العلمان، فيصعب تحديد السفينة التي سيطبق قانون علمها، وتعددت الآراء في هذه الحالة، فذهب البعض إلى القول بوجوب تطبيق قانون علم السفينة المخطئة، بينما يفضل البعض الآخر تطبيق قانون علم السفينة المتضررة، في حين يميل فريق ثالث إلى تطبيق القانونين تطبيقاً جامعاً أو موزعاً، بل إن جانباً من الفقه فضل تخويل المضرور حق اختيار القانون الأكثر اتفاقاً مع مصالحه. لكن الأهم من ذلك هو تحديد القانون الذي سيتم وفقاً لأحكامه تحديد السفينة المخطئة والمتضررة، حيث ليس بالإمكان معرفة ذلك وفقاً لأحكام القانون المختص بنظر النزاع، لأن تحديد هذا القانون المختص مرهون ابتداءً بتحديد السفينة المخطئة من المتضررة، فيجب معرفة القانون المختص الذي سيتم في ضوئه تحديد السفينة المخطئة بدايةً حتى نتمكن من مناقشة أي من الآراء المذكورة كما هو موضح فيما يأتي.

أ- القانون المختص بتحديد السفينة المخطئة من المتضررة

يرى البعض أن مسألة تحديد السفينة المخطئة والسفينة التي لحقها الضرر في هذا الفرض، هي مسألة تكييف أولي سيترتب عليها الكشف عن القانون واجب التطبيق، ومن ثم يتعين الرجوع في شأنها إلى قانون القاضي

---

[١] انظر، د. فؤاد ديب، مرجع سابق، ص٣٥٣؛ ود. سامي بديع منصور ود. عكاشة عبد العال، مرجع سابق، ص٣٧٦؛ ود. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٥٢؛ ود. حسن الهداوي، مرجع سابق، ص١٦٢

وفقاً للمبادئ العامة[١]، حيث بينت المادة /١١/ من القانون المدني السوري[٢] أن القانون السوري هو المرجع في تكييف العلاقات عندما يطلب تحديد نوع هذه العلاقات في قضية تتنازع فيها القوانين لمعرفة القانون الواجب تطبيقه من بينها.

إلا أن هذا الحل يفترض تعذر إعمال قاعدة الإسناد الأصلية التي تقضي بتطبيق القانون المحلي، لا سيما فيما يتعلق بتحديد ركن الخطأ في التصادم البحري، الذي يعتمد كما رأينا على قواعد المرور البحري ومنع التصادم السائدة في المياه التي وقع فيها التصادم، حتى لو كان القضاء يعتنق ضابطاً آخر للإسناد. فهو حل يتجاهل وجود قواعد عرفية تسري في البحار العامة بمثابة قانون محلي في شأن تنظيم الملاحة البحرية ومنع التصادم وفق الموضح آنفاً، ويتجاوز عن معاهدة لندن الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم لعام ١٩٧٢ التي تصدت لتقنين هذه الأعراف، لا سيما في الأحوال التي تكون السفن المتصادمة منتمية إلى دول موقعة على الاتفاقية، على الأقل مادامت دولة القاضي بدورها من بين هذه الدول. وبالتالي يفضل أن يتم تحديد السفينة المخطئة والسفينة المتضررة في ضوء الأحكام التي قررتها اتفاقية لندن الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم لعام ١٩٧٢ ما دامت الدول التي تتبعها السفن المتصادمة من الدول الموقعة على الاتفاقية، ولو لم تكن الدولة التي تتبعها إحدى السفن المتصادمة منضمة إلى الاتفاقية فيتعين

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق ص١٥٣

[٢] تشابه المادة /١٠/ من القانون المدني المصري؛ والمادة /١٠/ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي؛ والمادة /٩/ من القانون المدني الجزائري؛ والمادة /١١/ من القانون المدني الأردني.

الرجوع إلى الأعراف البحرية التي استقت منها الاتفاقية أحكامها لتحديد ركن الخطأ في المسؤولية، وبهذه المثابة تبدو مشكلة تحديد السفينة المخطئة والسفينة المتضررة كمسألة تكييف ثانوي تخضع للقانون المختص بحكم النزاع وهو القانون المحلي وفقاً للمبادئ العامة[١].

وحيث إن القانون المحلي السائد في البحار العامة يعجز بعد ذلك عن تقديم أي حل للنزاع المطروح خارج حدود المسائل المتعلقة بتنظيم المرور، ولا يكفي لحسم النزاع كما سبق ورأينا. فإنه يتعين الرجوع إلى قاعدة الإسناد التي يتضمنها قانون القاضي، للكشف عن القانون واجب التطبيق على المسائل الأخرى التي لا يقدم لها القانون المحلي أي حل، مثل تحديد مسؤولية مالك السفينة، والمسائل المتعلقة بالتعويض وكيفية تقديره. فإذا كانت هذه القاعدة تقضي بتطبيق قانون علم السفينة المخطئة مثلاً، فيتعين عندها الرجوع إلى قانون علم السفينة التي عُدَّت مخطئة وفقاً للقواعد الدولية لمنع التصادم أو الأعراف السائدة حسب الحال. ويبقى لقانون القاضي أهميته في تحديد السفينة المخطئة والمتضررة فيما لو عجزت القواعد الدولية لمنع التصادم والأعراف البحرية عن ذلك، إذ لا مفر في هذه الحالة من الرجوع إلى قانون القاضي حتى يمكن تطبيق قانون علم السفينة أو تلك، الأمر الذي يستمد أساسه في هذه الحالة من عَدِّ تحديد السفينة المخطئة والسفينة

---

[١] أما مسألة التكييف الأولي التي تصدى لها القاضي في هذه الحالة فهي تحديد طبيعة علاقة المسؤولية المطروحة من حيث كونها مسؤولية تقصيرية تخضع للقانون المحلي أم مسؤولية عقدية تخضع لقانون العقد مثلاً. انظر، د. هشام علي صادق، المرجع السابق، ص١٥٤

المتضررة مسألة تكييف أولى يتوقف عليها الكشف عن القانون واجب التطبيق[١].

ب- الاتجاه نحو تطبيق قانون علم أحد السفينتين المتصادمتين (المخطئة أو المتضررة)

بعض الاتجاهات المتعلقة بتحديد القانون المختص بحكم النزاع الناجم عن التصادم البحري الواقع في البحر العام مع اختلاف علم السفينتين المتصادمتين، قامت على افتراض أن أحد السفينتين قد ارتكبت الخطأ والأخرى لحق بها الضرر. فيرى البعض أن تطبيق علم السفينة المخطئة هو أكثر الحلول ملائمةً لطبيعة المسؤولية المترتبة عن هذا التصادم[٢]، لأن ذلك يتيح لمالك السفينة المخطئة فرصة العلم المسبق بحدود مسؤوليته، وحتى لا يتحمل التزامات قد يفرضها قانون آخر لا يتيسر له العلم المسبق بأحكامه[٣]. وقد قيل في الرد على هذا الرأي أن العلم المسبق لمالك السفينة المخطئة بأحكام قانونه لا يبرر تطبيقه، لا سيما أن قواعد المسؤولية في نطاق القانون

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، المرجع السابق، ص١٥٥

[٢] يبرر الأستاذ Pillet من جانبه تفضيله لقانون السفينة المخطئة بالقول بأنه في مجال الالتزامات، الملتزم يشكل العنصر المميز للعلاقة القانونية، إذ أن الوضعية غير متكافئة بين الدائن والمدين من حيث سلطة القانون عليهما، فبالنسبة للمدين سلطة القانون عليه هي مطلقة لا سبيل له للتخلص منها، وهذا على عكس الدائن الذي يحتفظ بإمكانية أن يتنازل عن حقه الذي يقرره له القانون، ومنه يبقى تفضيل قانون المدين أمراً ضرورياً، إذ فيه تكريس وحفاظ لسلطة القوانين. انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ٢٣٧

[٣] انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق، ص١٩٠

التجاري والبحري بصفة خاصة، وخلافاً للقانون المدني، ترمي أساساً إلى حماية الدائن أي المضرور[١].

ولعل تمسك بعض الشراح بعَدِّ قواعد المسؤولية ترمي أساساً إلى حماية الدائن المضرور، دفعهم إلى تفضيل القول بتطبيق قانون علم السفينة المتضررة، وعَدِّه أكثر الحلول ملائمة لطبيعة النزاع الناجم عن التصادم البحري الواقع في البحار العامة عند اختلاف علم السفينتين المتصادمتين. لكن يؤخذ على هذا الرأي أن أحكام قانون علم السفينة المخطئة، قد يكون أكثر رعاية لمصالح المضرور، مما يجعله أولى بالتطبيق إذا ما أخذنا بهذا المبدأ الذي تمسك به أصحاب هذا الرأي.

فذهب البعض إلى القول بتطبيق القانون الأصلح للمضرور كونه يحقق أهداف قواعد المسؤولية التي ترمي إلى حماية المضرور[٢]، الذي يُسمح له وفقاً لهذا الرأي أن يختار القانون الأكثر رعاية لمصالحه، سواء أكان قانون علم سفينته أم قانون علم السفينة الأخرى. وقد ظهر هذا الاتجاه بصفة خاصة في بعض أحكام القضاء الألماني[٣] التي خولت المضرور حق اختيار القانون الأكثر تحقيقاً لمصالحه. إلا أن هذا الرأي لم يسلم من النقد، فهو يعجز عن مواجهة الفرض الذي يقع فيه التصادم بخطأ مشترك، وإقامة مالك كل سفينة دعواه على الطرف الآخر، فكان كل من الطرفين مضروراً من واقعة واحدة، فهل يصح أن تكون مجرد الأسبقية في رفع الدعوى سبباً في تخويل أحد

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٥٨

[٢] انظر، د. فؤاد ديب، مرجع سابق، ص٣٥٢

[٣] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٦١

أطراف التصادم اختيار القانون الأصلح له؟ وإذا مُنح الطرف الآخر اختياراً مماثلاً فهل يعني ذلك إمكان تطبيق قانونين مختلفين على نفس التصادم؟ فالأخذ بهذه النتيجة يترتب عليه الكثير من الصعوبات والمحاذير ولا يحقق العدالة.

وإذا تبين أن التصادم قد وقع بخطأ مشترك، أو نتيجة قوة قاهرة، أو تعذر تحديد السبب الفعلي للتصادم، بحيث نكون أمام تصادم مشتبه في أسبابه، عندها يصعب إعمال أي من الآراء السابقة بتطبيق قانون علم أحد السفينتين المتصادمتين، مما دفع البعض في هذه الحالة إلى النظر لقانوني العلمين، والقول بتطبيق كلا قانوني علمي السفينتين المتصادمتين.

ج- الاتجاه نحو تطبيق كلا قانوني علمي السفينتين المتصادمتين

يرى أنصار هذا الاتجاه أن انفراد أي من قانوني علمي السفينتين المتصادمتين وحده في حكم النزاع الناتج عن التصادم البحري الواقع في البحر العام يقوم على أساس خاطئ، ذلك أن الطبيعة الخاصة للمسؤولية التقصيرية في هذا الفرض تقتضي مراعاة كل من قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ وقانون علم السفينة التي لحقها الضرر.

لكن تعددت الآراء[١] في كيفية تطبيق القانونين المذكورين، فيرى البعض أن يتم تطبيق كلا القانونين تطبيقا جامعاً، فلا تقوم المسؤولية تبعاً لذلك إلا إذا توافرت شروطها وفقاً لكلا قانوني علمي السفينتين المتصادمتين. ويؤخذ على هذا الرأي أن فيه مراعاة لمصلحة مالك السفينة التي ارتكبت

---

[١] انظر في الآراء، د. هشام علي صادق، المرجع السابق، ص١٦٠-١٦١؛ وبن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢٣٨

الخطأ بشكل غير مقبول، ذلك أن تحقق أركان المسؤولية في أحد القانونين دون الآخر يحول وفقاً لهذا الرأي دون إمكان المطالبة بالتعويض.

بينما فضّل جانب آخر من الشراح تطبيق القانونين المعنيين تطبيقاً موزعاً، بحيث تحدد مسؤولية مالك أو مجهز كل سفينة من السفن المتصادمة وفقاً لقانون الدولة التي ترفع علمها، وذلك فيما لو وقع التصادم بخطأ مشترك. ومن أهم الانتقادات التي وجهت لهذا الرأي، ما يترتب عليه من تجزئة لأحكام المسؤولية، وما يثيره ذلك من صعوبات عملية، بالإضافة إلى الإخلال بالمساواة المتطلبة في معاملة كل من السفينتين المتصادمتين بخطأ مشترك، ولا تتحقق المساواة في المعاملة إلا عن طريق تطبيق قانون واحد.

وقد ذهب البعض في انتقادهم الاتجاه نحو تطبيق كلا القانونين، سواء أتطبيقاً جامعاً أم موزعاً، إلى القول بأن تنازع القوانين هو تنازع بين السيادات ولا يصح تطبيق أكثر من سيادة واحدة على نفس الواقعة.

د- الاتجاه الغالب نحو تطبيق قانون القاضي عند تخلف العلم المشترك

لم تنجح الآراء السابقة في التوصل إلى حلٍ مرضٍ من جميع الوجوه لحالة تنازع القوانين الناجمة عن حادث التصادم البحري الواقع في البحر العام عند اختلاف علم السفينتين المتصادمتين، ولم يسلم أي من هذه الآراء من النقد، الأمر الذي دعا الفقه والقضاء الغالب إلى الرجوع في النهاية لقانون القاضي الذي ينظر النزاع[١]، لا بكونه حلاً يسمو على النقد ولكن

---

[١] انظر، د. سامي بديع منصور ود. عكاشة عبد العال، مرجع سابق، ص٣٧٦؛ ود. حسن الهداوي، مرجع سابق، ص١٦٢

نزولاً على مستلزمات الضرورة، وإزاء تعذر الوصول إلى حلٍ مرضٍ من جميع الوجوه[١].

فيمكن القول باختصار أن الحل السائد في الفقه المعاصر يقضي بوجوب تطبيق قانون علم السفينتين المتصادمتين على التصادم البحري الواقع في البحر العام في حال انتمائهما لدولة واحدة، كونه أكثر القوانين ارتباطاً بموضوع النزاع، أما في حال اختلاف علم السفن المتصادمة، فلابد في هذه الحالة من تطبيق قانون القاضي، كونه صاحب الولاية التشريعية في الحالات التي يتعذر فيها إعمال قواعد الإسناد الأساسية[٢].

الفرع الثالث: القانون واجب التطبيق على حدود مسؤولية ملاك السفن

رأينا أن مسألة تحديد مسؤولية ملاك السفن من أهم المسائل التي سكتت عنها معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، بل بينت في المادة /١١/ منها أنه مع الاحتفاظ بحق إبرام اتفاقيات أخرى، لا تؤثر أحكامها على القواعد المقررة لتحديد مسؤولية ملاك السفن كما هي مفروضة في كل بلاد. وأنه بالفعل تم إبرام معاهدات بهذا الخصوص. فمن المتصور وقوع حادث التصادم البحري بين سفن تابعة لدول موقعة على معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، وتكون إحدى هذه الدول غير موقعة في الوقت نفسه على المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن، عندها لا مناص من الرجوع إلى القواعد العامة لتنازع القوانين التي تم مناقشتها آنفاً، حول القانون واجب التطبيق على المسؤولية المترتبة على التصادم البحري

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٧٠-١٧٢

[٢] انظر، د. فؤاد ديب، مرجع سابق، ص٣٥٣

في كل من فرضية وقوع التصادم في المياه الإقليمية أو الداخلية لدولة مـــا، وفرضية وقوع التصادم في البحر العام. لكن ثار الخلاف حول مدى تطبيق القانون المختص بحكم هذه المسؤولية، وفيما إذا كانت حدود مسؤولية ملاك السفن تخضع لهذا القانون أم لا. فظهر اتجاهان، يرى أحدهما استقلال مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة من حيث القانون واجب التطبيـــق بخصوصـــها بقاعدة إسناد خاصة بها (أولاً)، بينما يرى الآخر ضرورة الحفاظ على وحدة القانون المختص بحكم المسؤولية ككل بما فيها حدود مسؤولية ملاك الســـفن (ثانياً)

أولاً: الاتجاه نحو استقلال حدود مسؤولية ملاك السفن من حيـــث القـــانون واجب التطبيق عليها

يقوم هذا الاتجاه على فكرة التفرقة بين شروط المســـؤولية والوقـــائع المكونة للعمل غير المشروع من جهة، والآثار المترتبة على هـــذا العمـــل، وبصفة خاصة ما يتعلق منها بتحديد مسؤولية ملاك السفينة من جهة أخرى. فينظر أنصار هذا الاتجاه إلى مسألة تحديد مسؤولية ملاك السفن على أنهـــا ذات طابع خاص يميزها عن المبادئ العامة للمسؤولية التقصيرية، انطلاقـــاً من الاعتبارات التي تقوم عليها هذه الفكرة، في التشجيع المتطلب لصـــناعة السفن واستغلالها، والتركيز على حماية مالك السفينة، وكفالة وحدة الأحكـــام المطبقة في شأن تحديد مسؤوليته، حيث إن هذه المسألة لا تُثـــار فقـــط فـــي مناسبة التصادم البحري وما يترتب عليه من التزامات غير تعاقدية، وإنما قد تُثار أيضاً في مناسبة الالتزامات التعاقدية، بل وفي مناسبة كل من المساعدة والإنقاذ البحري من ناحية، والخسارات العمومية أو المشتركة مـــن ناحيـــة

أخرى. مما يقتضي انفرادها بإسناد مستقل يؤدي إلى وحدة الأحكام المطبقة في شأن مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة سواء أُأثيرت في مناسبة التصادم البحري أم في مناسبة أخرى.

فيجب أن تستقل آثار المسؤولية بقاعدة إسناد تختلف عن تلك المتعلقة بشروط المسؤولية وفقاً لأنصار هذا الاتجاه، لكن اختلفت آراؤهم حول القانون واجب التطبيق على مسألة تحديد مسؤولية ملاك السفن، فرأى بعضهم إخضاعها للقانون الذي يحكم العقد المبرم بين مالك السفينة وربانها، بينما وجد البعض الآخر أن قانون العلم هو الأولى بالتطبيق، في حين فضل آخرون إخضاعه لقانون القاضي

أ- تطبيق قانون العقد

يذهب بعض الشرّاح إلى القول بإخضاع المسؤولية التقصيرية عن عمل الغير، وبصفة خاصة مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، للقانون الذي يحكم العقد الذي تقوم عليه علاقة التبعية، بالتالي فإن القانون واجب التطبيق وفقاً لهذ الرأي بالنسبة لمسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة عن التصادم، وبصفة خاصة مدى مسؤوليته عن أفعال الربان، هو القانون الذي يحكم العقد المبرم بين الربان الذي ارتكب الخطأ ومجهز السفينة أو مالكها، بوصفه القانون الذي يحكم الوكالة التي منحها هذا الأخير للربان، فأصبح نائباً ووكيلاً عنه، وهو غالبا قانون محل إبرام العقد أو قانون علم السفينة[١].

وقد قيل في الرد على هذا الرأي أن عمل التابع ليس أثراً من آثار العقد، وإنما هو عنصر من عناصر المسؤولية التقصيرية، ومن ثم فهو

---

[١] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢١٤

يخضع في هذه الحالة للقانون الذي يحكمها، وإنما ينطبق قانون العقد في شأن رجوع المتبوع على تابعه للحصول على مبلغ التعويض الـذي أداه للغيـر، وهو من غير المنطقي أن تستند حقوق المضرور المترتبة على التصادم إلى العقد المبرم بين مالك السفينة أو مجهزها من ناحية والربـان مـن ناحيـة أخرى، لأن مثل هذا القول يتجاهل أن مسؤولية مالك السفينة أو مجهزهـا لا تستند إلى عقد استخدام الربان بل إلى نص القانون[١].

ب- تطبيق قانون العلم

يقوم هذا الرأي على فكرة وحدة ما يمكن تسميته بقانون أحوال السفينة، والذي يجب أن تطبق أحكامه أيضاً بالنسبة لتحديد مسؤولية مالك السفينة في الرحلة الواحدة، سواء أفي مجال التصادم البحري أم في مجال الالتزامـات التعاقدية أم في المساعدات البحرية والخسارات العمومية، وحيـث إن كـل سفينة تخضع لنظام قانوني معين هو قانون الدولة التي ترفع علمهـا، لـذلك يجب أن يُنظر إلى هذا القانون وحده في بيـان حـدود مسـؤولية المجهـز باعتباره قانون أحوال السفينة[٢].

فمن مزايا هذا الرأي أن مالك السفينة يعلم مقدماً القانون الذي يحكـم مسؤوليته وحدودها، بحيث لا يختلف الفصل في مسألة مهمة كهذه باختلاف المكان الذي يرتكب فيه الربان الفعل الضار الذي أدى للتصادم. ويجد هـذا الرأي صدىً له في بعض الدول، فقد اعتمـده القـانون الإيطـالي وأقرتـه

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق ص١٠٢؛ ود. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٢٩٧

[٢] انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٦٥١

المحكمة العليا النرويجية عام ١٩٥٨ وأخذت به محكمة العاصمة السويدية ستوكهولم[١]، وقضت به محكمة الإمبراطورية الألمانية عام ١٨٨٦[٢].

وجاء في الرد على هذا الرأي أنه سيؤدي إلى معاملة غير متكافئة لكل من السفينتين المتصادمتين فيما لو كانت كل منهما ترفع علماً مختلفاً، ذلك في الأحوال التي يكون فيها التصادم قد وقع بخطأ مشترك، حيث سيترتب على إعمال هذا الرأي إخضاع مسألة تحديد مسؤولية مالك كل سفينة على حدة لقانون الدولة التي ترفع السفينة علمها مما يترتب عليه اختلاف الأحكام واجبة التطبيق في شأن تحديد مسؤولية ملاك السفن المتصادمة في حادث واحد وهو مالا يجوز[٣].

ج- تطبيق قانون القاضي

يستجيب هذ الرأي إلى ميل القضاة الطبيعي نحو تطبيق قانونهم، لأنه القانون الذي يعرفون أحكامه أكثر من غيره، ونجده لدى جانب من أحكام القضاء الفرنسي، وفضّله القضاء الألماني في غالبية أحكامه، ويجد أرضاً خصبة له في الولايات المتحدة.

فقد استند المحاكم الألمانية في تطبيقها للقانون الألماني على تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادمة، ولو وقع في مياه أجنبية، أو كان المسؤول أجنبياً، إلى اعتبارات الحماية المتطلبة لمالك السفينة، ولهذا فهي قد رأت أن قدر التعويض الذي يقرره القانون الألماني للسفينة المضرورة يمثل حداً

---

[١] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢١٤

[٢] حيث قضت بتطبيق القانون الألماني بصدد تصادم وقع بخطأ الباخرة الألمانية Thuringia في ميناء هولندي. انظر، د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص٦٥١، مشار إليه في هامش

[٣] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١٠٨

أقصى لا يصح تجاوزه. أما المحاكم الفرنسية التي طبقت القانون الفرنسي بوصفه قانون القاضي، فقد استندت على العكس إلى عَدِّه أكثر صلاحية للمضرور[١]. بينما استندت المحكمة العليا الأمريكية في هذا الصدد على فكرة القواعد الموضوعية والإجرائية، حيث عَدَّت القانون الخاص بتحديد المسؤولية قانوناً إجرائياً يخضع تطبيقاً للقواعد العامة في مجال تنازع القوانين لقانون القاضي[٢].

إلا أن هذا الرأي يتضمن خلطاً واضحاً بين مسائل الإجراءات التي تخضع لقانون القاضي، والمسائل الموضوعية التي ناقشنا القانون المختص بتطبيقها في الفرضين آنفي الذكر، بالإضافة إلى ما يؤدي إليه هذا الرأي من فتح الباب أمام الغش والتحايل على القانون على نحو ما رأينا، أما ميل القضاة نحو تطبيق قانونهم فهو اعتبار عملي يجب ألا يقف عقبة في سبيل تطبيق القانون الملائم بالنسبة للمسألة المطروحة، حتى لا يترتب على ذلك إهدار لقواعد التنازع وما تقوم عليه من اعتبارات خاصة تحتم فسح المجال لتطبيق القوانين الأجنبية.

فلم يسلم أي من الآراء السابقة حول القانون واجب التطبيق على حدود مسؤولية ملاك السفن من النقد، حتى أن هذا الاتجاه نحو استقلال حدود مسؤولية ملاك السفن من حيث القانون واجب التطبيق عليها يؤدي إلى تجزئة غير مبررة في الأحكام واجبة التطبيق على دعوى المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري، مما يخلّ بالوحدة المتطلبة في هذه الأحكام،

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، المرجع السابق، ص١٠٩-١١٠

[٢] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢١٦

بالإضافة إلى ما يترتب على ذلك من صعوبات عند التطبيق العملي. كل ذلك دفع أصحاب الاتجاه التالي إلى معارضته والمناداة بوحدة القانون الذي يحكم المسؤولية ككل.

ثانياً: الاتجاه نحو وحدة القانون الذي يحكم المسؤولية ككل

ينادي أصحاب هذا الاتجاه بضرورة الحفاظ على وحدة القانون الذي يحكم المسؤولية بجوانبها كافة، فيطبق القانون المختص بحكم المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري، على الجوانب كافة المتعلقة بهذه المسؤولية، سواء أفيما يتعلق بشروطها، أم بالوقائع المكونة للعمل غير المشروع، أم حتى بالآثار المترتبة عليها، بما فيها مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة، ويُحافَظ بذلك على وحدة الأحكام واجبة التطبيق على دعوى المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري.

وقد استقر القضاء إلى رفض الإسناد المستقل لمسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة، مفضّلاً إخضاع هذه المسألة للقانون المختص بحكم المسائل الموضوعية الأخرى كافة المتعلقة بدعوى المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري، سواء أما تعلق من هذه المسائل بأركان المسؤولية أم بآثارها[١].

فالقانون المحلي الذي رأينا أنه مختص بحكم دعوى المسؤولية المترتبة على حادث التصادم البحري الحاصل في المياه الإقليمية أو الداخلية لدولة ما، يسري على مختلف المسائل المتعلقة بشروط المسؤولية وكل ما

---

[١] انظر، د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص١١١

يتصل بآثارها من أمور[١]، أما في حال حصول التصادم في البحر العام فقد رأينا أن القانون المختص هو قانون العلم المشترك فيما لو اتحد علم السفينتين وقانون القاضي عند تخلف العلم المشترك، ويسري أيضاً هذا القانون المختص على مختلف المسائل المتعلقة بشروط المسؤولية وكل ما يتصل بآثارها من أمور.

لكن من الذي سيطبَّق من قبله هذا القانون المختص؟ وما القضاء صاحب الصلاحية بإعمال أحكام التصادم البحري المبينة في معاهدة التصادم أو في القانون المختص؟ وما الدعوى التي سينظرها القضاء صاحب الصلاحية والتي سيطبِّق من خلالها أحكام التصادم؟

هذا ما سنحاول توضيحه والإجابة عليه في المبحث التالي.

---

[١] انظر، د. فؤاد ديب، مرجع سابق، ص٣٥٨

المبحث الثاني
دعوى التصادم البحري

دعوى التصادم البحري هي دعوى المسؤولية المدنية التي يُطالَب من خلالها بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري[١]، ولهذه الدعوى عناصرها المتميزة، حيث أن أغلب القوانين والتشريعات أفـردت للتصـادم البحري أحكاماً خاصة، وأخضعت دعوى التصادم وأطرافها وإجراءات السير بها وتقادمها لأحكام متميزة عن دعوى المسؤولية المدنية المعروفة، ولعل أهم ما يُثار هنا هو مسألة تنازع الاختصاص القضائي الدولي، وتحديد القضـاء المختص بنظر دعوى التصادم، رغم أنه تم البحث في مسألة تنازع القوانين وتحديد القانون واجب التطبيق، إلا أنه من الأصول المسلمة في فقه القـانون الدولي الخاص، أن ليس ثمة تلازم بين الاختصاص القضائي والاختصـاص التشريعي[٢]، وإذا انعقد الاختصاص لمحاكم إحدى الدول، فليس بالضرورة أن تطبق هذه المحاكم قانونها الوطني. وحتى نتمكن مـن الإحاطـة بـدعوى التصادم البحري، سنتطرق بدايةً لمسألة تنازع الاختصاص القضائي الدولي في **المطلب الأول**، الذي سنسعى من خلاله لتحديد القضاء المخـتص بنظـر دعوى التصادم بعد استعراض الجهود الدولية المبذولة بهذا المجال، ليصـار بعد ذلك إلى دراسة عناصر دعوى التصادم وتقادمها في **المطلب الثاني**.

---

[١] انظر، د. فراح عز الدين، مرجع سابق، ص١٧٥

[٢] انظر، د. سامي بديع منصور ود. عكاشة عبد العال، مرجع سابق، ص٤٤٨

المطلب الأول
تنازع الاختصاص القضائي الدولي

تختص المحاكم الوطنية من حيث المبدأ بفض المنازعات التي تثور في إقليم الدولة، سواء أكانت هذه المنازعات ذات صفة وطنية بحتة، أم كانت تتضمن عنصراً أجنبياً، ولا يوجد حتى الآن محكمة دولية للنظر في المنازعات الخاصة بين الأفراد، ولو تضمنت هذه المنازعات عنصراً أجنبياً، واتسمت تبعاً لذلك بالطابع الدولي، فكل دولة تنفرد بتحديد حالات اختصاص محاكمها بالمنازعات الخاصة المتضمنة عنصراً أجنبياً بمقتضى قواعد درج الفقه التقليدي على تسميتها قواعد الاختصاص القضائي الدولي، وقد عالج قانون أصول المحاكمات السوري[١] مسألة الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم السورية في الفصل الثالث[٢]، الذي جاء بعنوان "الاختصاص العام الدولي"، مبيناً اختصاص المحاكم السورية بنظر الدعاوى في المسائل المدنية والتجارية والأحوال الشخصية التي ترفع على أجنبي، سواء أكان المدعي أجنبياً أم سورياً[٣]. وقانون التجارة البحرية السوري -كالعديد من القوانين الأخرى- عالج مسألة الاختصاص القضائي بقواعد خاصة، وحدد المحاكم المختصة بنظر الدعوى الناشئة عن التصادم البحري، مراعياً في ذلك هذه

---

[١] قانون أصول المحاكمات السوري رقم /١/ تاريخ ٢٠١٦/١/٣، الذي حل محل قانون أصول المحاكمات السابق الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /٨٤/ تاريخ ١٩٥٣/٩/٢٨. وسيشار إليه لاحقاً بقانون أصول المحاكمات

[٢] المواد من /٤/ إلى /١١/ من قانون أصول المحاكمات

[٣] انظر، د. أحمد الحراكي ود. أيمن أبو العيال، أصول المحاكمات (١)، منشورات جامعة دمشق، عام ٢٠١٦-٢٠١٧، ص٢٧

الصبغة الدولية للحادث، وحيث إن حوادث التصادم البحري تغلب عليها هذه الصبغة الدولية، وتتضمن في معظم الأحيان عنصراً أجنبياً، وكثيراً ما يثبت الاختصاص القضائي للنظر في الدعاوى الناشئة عنها لأكثر من دولة، وذلك حسب القواعد الوطنية التي تبيّن الاختصاص القضائي في كل دولة، مما قد يؤدي إلى رفع أكثر من دعوى، في أكثر من دولة، بخصوص حادث واحد، مع ما قد يترتب على ذلك من صدور أحكام متعارضة لا تجد سبيلاً لتنفيذها، الأمر الذي لفت المجتمع الدولي إلى ضرورة العمل على إيجاد حل للتنازع القضائي الدولي بخصوص التصادم البحري، وبُذلت جهود حثيثة في سبيل التوحيد الدولي لقواعد الاختصاص القضائي سيتم بحثها في (الفرع الأول)، لنتعرف على القضاء المختص بنظر دعوى التصادم البحري (الفرع الثاني)، في ضوء أحكام الاختصاص العام الدولي، وقواعد الاختصاص في قانون التجارة البحرية، وأثر رفع الدعوى العامة في حال كان الخطأ الذي تسبب بالتصادم يشكل جرماً في مفهوم القانون الجزائي

الفرع الأول: التوحيد الدولي لقواعد الاختصاص القضائي

رغم أن الجهود الدولية أثمرت بإبرام معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ الخاصة بتوحيد بعض القواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري، إلا أن الكثير من الشراح يرون أن هذا التوحيد يظل ناقصاً، وذا فائدة محدودة ما لم يقترن بتوحيد لموضوع الاختصاص القضائي في مسائل التصادم، و يبدو أن فكرة السيادة الوطنية هي التي كانت العائق الأساسي تجاه التوحيد في هذا المجال، إذ كان من الصعب إقناع الدول لا سيما العظمى منها بالتخلي عن

اختصاصها القضائي، فكانت هذه المسألة أصعب ما واجه المؤتمرين في ذلك الوقت، ففضّل هؤلاء عدم التعرض لها والاكتفاء بما حققوه من إنجاز تمثّل في توحيد القواعد الموضوعية في مجال التصادم والمساعدة والإنقاذ، وهذا يعني أن فكرة توحيد قواعد الاختصاص كانت موجودة، غير أن الاتفاق حولها كان من الأمور صعبة المنال، فقد ظهرت فكرة توحيد هذه القواعد منذ عام ١٨٨٨ تاريخ انعقاد مؤتمر بروكسل[١]، لكن لم يتم التوافق النهائي بهذا الخصوص حتى عام ١٩٥٢، حيث أدرك المؤتمرون في بروكسل مقدار الفائدة التي تعود عليهم من توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص القضائي في مسائل التصادم البحري، الأمر الذي انتهى في تاريخ ١٩٥٢/٥/١٠ بإبرام معاهدتين دوليتين تختص الأولى بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري (أولاً)، بينما كانت الثانية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى (ثانياً).

أولاً: معاهدة الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري لعام ١٩٥٢ الموقعة في بروكسل

أدرك المؤتمرون في بروكسل أهمية إبرام معاهدة لتوحيد قواعد الاختصاص المدني في مسائل التصادم، وقد تم إعداد عدة مسودات لها، وجرت بخصوصها المناقشات التي انتهت بإبرامها في ١٩٥٢/٥/١٠، وقد بلغ عدد الدول التي صدقت والتي انضمت إلى المعاهدة حتى نهاية عام ٢٠١٥ أربعاً وستين دولة منها (بلجيكا، الصين، فرنسا، ألمانيا، إيطاليا،

---

[١] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢٥٩

المملكة المتحدة، مصر، موريتانيا، المغرب، السودان)[١]، فقد سمحت المعاهدة بموجب المادة /١٣/ منها لكل دولة لم تكن ممثلة في المؤتمر الدبلوماسي التاسع للقانون البحري الانضمام إليها، وتم إقرارها في الجمهورية العربية السورية بموجب المرسوم التشريعي رقم /٥٨٤/ لعام ١٩٧٣، فوضعت المعاهدة قواعد الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري على الصعيد الدولي وفق الأحكام التي سنتعرف عليها تالياً، بعد البحث في النطاق الذي رسمته المعاهدة لتطبيق أحكامها.

أ- نطاق تطبيق معاهدة الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري لعام ١٩٥٢ الموقعة في بروكسل

لا تنطبق معاهدة الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري إلا على الدعاوى الناشئة عن حوادث التصادم البحري، وقد رسمت المعاهدة نطاقاً لتطبيقها بشكل مشابه للنطاق الذي رسمته معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ لنفسها، سواء أمن الناحية الدولية، أم الفنية، أم طبيعة المسؤولية.

فحددت المادة /٨/ من المعاهدة نطاق تطبيقها من الناحية الدولية، مشترطةً أن تكون جميع السفن المتصادمة تابعة لدول موقعة على المعاهدة، حيث نصت على أنه "تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع ذوي الشأن عندما تكون السفن التي تشملها الدعوى تابعة جميعها للدول المتعاقدة، ومع ذلك فمن المتفق عليه:

---

[١] انظر، كتاب العام ٢٠١٥ الصادر عن اللجنة البحرية الدولية CMI YEARBOOK 2015، مرجع سابق، ص٤٦١-٤٦٢

- أنه فيما يتعلق بذوي الشأن التابعين لدول غير متعاقدة يجوز لدولة متعاقدة أن تعلق تطبيق هذه الأحكام على شرط المعاملة بالمثل (التبادل)
- أنه عندما يكون كل ذوي الشأن تابعين لنفس الدولة التي رفعت الدعوى أمام محكمتها فان القانون الوطني لهذه الدولة هو الذي يطبق دون أحكام الاتفاقية"

فإن نص هذه المادة يقابل نص المادة /١٢/ من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ الموقعة في بروكسل، ويشابهه في الأحكام.

كذلك من الناحية الفنية، فقد اشترطت المعاهدة أن تكون إحدى المنشآت المتصادمة من السفن البحرية وفق ما يستفاد من نص مادتها الأولى، والتي لم تهتم بتحديد المياه التي يحصل فيها التصادم، ولم تشترط أن يحصل ارتطام أو تلامس مادي، بل نصت صراحة في المادة /٤/ منها على أنه "تسري أحكام هذه الاتفاقية ولو لم يحدث تصادم على الدعاوى التي ترمي إلى تعويض الأضرار التي أحدثتها سفينة بأخرى أو أحدثتها السفينة بأشياء أو أشخاص فوق ظهرها وكان ذلك ناشئاً عن قيام السفينة بحركة أو إغفالها القيام بحركة أو لعدم مراعاتها اللوائح" ونص هذه المادة يقابل نص المادة /١٣/ من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ ويشابهه بالحكم.

أما من ناحية طبيعة المسؤولية، وحيث أن المسؤولية المترتبة على التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية، فالمنطق يقضي بوجوب استبعاد أحكام معاهدة الاختصاص بخصوص كل دعوى تستند لمصدر آخر غير هذه المسؤولية، فالمعاهدة تطبق على الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري التي يترتب عليها مسؤولية تقصيرية، ولا تطبق على دعاوى المسؤولية العقدية،

الأمر الذي أقرته المادة /٦/ فقد نصت على أنه "لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو عن عقد آخر"

ونصت المعاهدة على حالات تخرج من نطاق تطبيقها صراحةً، فقد استبعدت بموجب المادة /٧/ منها الحالات المنصوص عليها في أحكام الاتفاقية المعدلة الخاصة بالملاحة في نهر الراين المؤرخة في ١٨٦٨/١٠/١٧[١].

أما فيما يتعلق بالسفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة، فقد كانت موضوع المادة /٥/ من المعاهدة التي نصت على أنه "لا يخلّ أي نص من نصوص هذه الاتفاقية بالقواعد القانونية المعمول بها في الدول المتعاقدة فيما يتعلق بتصادم السفن الحربية، وبسفن الدولة المخصصة لخدمتها". فيرى البعض[٢] أن المعاهدة لا تنطبق عليها، بينما يرى البعض الآخر[٣] أن نص المادة /٥/ لم يرد فيه النص على عدم إخضاع هذه السفن للمعاهدة، وإنما تضمن عدم إخلالها بما هو مقرر ومعمول به في قوانين الدول المتعاهدة، وأن هذا النص قد أخذ بعين الاعتبار المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانات السفن الحكومية الموقعة في بروكسل عام ١٩٢٦،

---

[١] وُقعت هذه الاتفاقية في مانهايم الألمانية بين دوقية بادن الكبرى وبافاريا وفرنسا ودوقية هسن الكبرى وهولندا وبروسيا، وتم تعديلها بموجب اتفاقية التعديل في ستراسبورغ بتاريخ ١٩٦٣/١١/٢٠، وبموجب بروتوكولات ستراسبورغ لعام ١٩٧٢ و١٩٧٩ و١٩٨٩، وهذه المعاهدة نافذة حالياً بصيغتها المعدلة بين بلجيكا وفرنسا وألمانيا وهولندا وسويسرا والمملكة المتحدة، وقد حددت قواعد اختصاص خاصة في المادة /٣٥/ منها.

See, Francesco berlingieri, Op cit, p33

[٢] ريبير. انظر، د. أحمد حسنى، مرجع سابق، ص٨٣

[٣] رودير ورولو. انظر. بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢٦٣

والتي بحسب هذا الرأي أخضعت في مادتها الأولى كأصل عام هـذه السـفن لنفس القواعد التي تخضع لها السفن الخاصة وهو ما يعني إمكانية تطبيق قواعد الاختصاص العامة السائدة داخل الدول على كل من السفن الخاصة، وكذا سفن الدولة المخصصة لمنفعة عامة.

لكن المادة الثالثة من المعاهدة المذكورة بيّنت أن أحكام مادتها الأولـى والثانية لا تسري على السفن الحربية وسفن أخرى مخصصة لخدمة عامـة، ويمكن استنتاج وجهة النظر الدولية بهذا الخصوص من حكم معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، وذلك بمراعاة حساسية هذه المسألة بالنسبة للـدول وسـيادتها وعدم المساس بها، حيث استثنت السفن الحربية والمخصصة لخدمة عامـة صراحةً من نطاق تطبيقها، ويجب تفسير نـص المـادة /٥/ مـن معاهـدة الاختصاص المدني في ضوء وجهة النظر هذه، ويمكن القول في هذه الحالة أن أحكام معاهدة الاختصاص المدني تطبق على السفن الحربية والمخصصة لخدمة عامة بما لا يتعارض مع القوانين الداخلية في الدول التي تتبـع لهـا السفن، أي أن القواعد الداخلية بهذا الخصوص تُقدم على قواعـد المعاهـدة، وتستبعد هذه الأخيرة متى وجد نص داخلي يتعارض معها.

ب- قواعد الاختصاص في معاهدة الاختصاص المدني في مسائل التصـادم البحري لعام ١٩٥٢ الموقعة في بروكسل

تضمنت المعاهدة قاعدة اختصاص أساسية، تقوم على مبدأ الخيار بين مجموعة من المحاكم، يجوز رفع الدعوى الناشئة عـن التصـادم أمامهـا، بالإضافة إلى قواعد اختصاص إضافية تعطي مرونة أكبر وخيارات أوسـع للخصوم

- قاعدة الاختصاص الأساسية

حددت المعاهدة في الفقرة الأولى من المادة الأولى محاكم يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمامها، ومنحت في الفقرة الثانية من المادة نفسها للمدعي حق الخيار في أن يقرر رفع دعواه أمام إحدى المحاكم التي حددتها الفقرة الأولى.

فكان الخيار الأول برفع الدعوى أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله. وهذه الفكرة كما يراها البعض[١] أكثر مرونة من فكرة الموطن، وبالرجوع إلى مركز الاستغلال نكون قد تفادينا إعطاء الاختصاص لمحكمة المكان الذي يكون للمدعى عليه فيه مجرد مكتب[٢].

أما الخيار الثاني فهو محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذوناً به، أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو ضماناً آخر[٣].

وهذا الخيار مستمد من القانون الإنكليزي الذي يعطي المحكمة التي أوقعت الحجز صلاحية النظر بالموضوع، على أساس أن دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في التشريع الإنكليزي

---

[١] د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٧٣

[٢] انظر، د. أحمد حسنى، مرجع سابق، ص٨٤

[٣] تضمنت المادة /٥/ من معاهدة الحجز التحفظي على السفن البحرية لعام ١٩٥٢ الموقعة في بروكسل "تأمر المحكمة السلطة القضائية المختصة التي توقع الحجز على السفينة في دائرة اختصاصها برفع هذا الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمانة كافية..."

هي دعوى عينية لا شخصية كما هي الحال في التشريع اللاتيني[١]، ونكـــون هنا بصدد حلول أخذت بها المعاهدة التي وقعت في نفس اليوم ١٩٥٢/٥/١٠ الخاصة بالحجز التحفظي[٢]، وهذه الحلول تتعارض مع تقليد الشرائع اللاتينية والتي أخذت عنها، إذ لا توجد رابطة بين مصدر الدين والأموال التي يمكن الحجز عليها وهذا الاختصاص الذي يحدد بوساطة الحجز على مـــال أخـــر للمدعى عليه[٣].

في حين أن الخيار الثالث هو رفع الدعوى أمام محكمة المكان الـــذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ والمرافئ أو فـــي المياه الداخلية. وقد رفض المؤتمر الدبلوماسي الاقتراح الأكثر شمولاً، والذي كان يعطي الاختصاص لمحكمة محل التصادم عندما يكون قد وقع في المياه الإقليمية[٤].

وحيث أن المعاهدة قد منحت للمدعي حق الخيار بين المحاكم المذكورة لرفع دعواه أمامها، فقد ضبطت حقه هذا، وقيدته في الفقرة الثالثة من المادة الأولى، التي بيّنت أنه لا يجوز للمدعي دون أن يتنازل عن دعواه الســـابق رفعها أن يرفع أمام محكمة أخرى على نفس المدعى عليه دعـــوى جديـــدة مستندة إلى نفس الوقائع. فيكون للمدعي أن يباشر اختياره مرة واحدة، وليس

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري ود. عوض خلف أخو ارشيدة، مرجع سابق، ص٢٧٧و٢٨٥

[٢] تضمنت المادة /٣/ فقرة /١/ من معاهدة الحجز التحفظي على الســـفن البحريـــة لعـــام ١٩٥٢ الموقعة في بروكسل "...يجوز لكل مدع أن يحجز إما على السفينة التي تعلق بها دينه أو على أي سفينة أخرى يملكها المدين الذي كان وقت نشوء الدين مالكاً للسفينة التي تعلق بها الدين..."

[٣] انظر، د. أحمد حسنى، مرجع سابق، ص٨٤

[٤] انظر، الربان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص٢٠٣

له أن يباشره ثانيةً ما لم يتنازل عن دعواه التي تنظر فيها محكمة اختياره الأول.

- قواعد الاختصاص الإضافية

تضمنت المعاهدة بالإضافة إلى قاعدة الاختصاص الأساسية آنفة الذكر قواعد إضافية، وفرت مرونة أكبر، ومنحت بموجبها للخصوم خيارات أوسع لا سيما في حال اتفاقهم

فحين أن المادة الأولى من المعاهدة قد بيّنت خيارات المدعي وحددت المحاكم التي يجوز له رفع دعواه الناشئة عن التصادم أمامها، فإن المادة الثانية، قد أوضحت أن هذه الخيارات لا تنطبق عليها صفة النظام العام، وسمحت برفع الدعوى أمام محكمة أخرى غير المحاكم المحددة في المادة الأولى، في حال اتفق الخصوم على ذلك، مؤكدةً أن أحكام المادة الأولى لا تخل بأي حال من الأحوال بحق الخصوم في رفع الدعوى أمام أية محكمة يكونون قد اتفقوا عليها فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم.

وبينت المادة الثالثة من المعاهدة في فقرتها الأولى أن دعاوى المدعى عليه الناشئة عن نفس التصادم يجوز رفعها أمام المحكمة المختصة بنظر الدعوى الأصلية وفقاً لأحكام المادة الأولى.

ويقصد بذلك طلبات المدعى عليه التي ينتقل فيها من موقف الدفاع إلى مرحلة الهجوم، والتي لا يهدف منها الحكم برد دعوى المدعي فقط، بل بالحكم له فيها أيضاً، فهو يتحول من مجرد مدعى عليه إلى مدعي في الدعوى ذاتها التي أقامها المدعي ابتداءً، بحيث يصبح كل منهما مدعياً

ومدعى عليه[١]. ويتفق حكم هذه الفقرة من المعاهدة مع المبدأ القانوني الـذي يقضي بأن يكون قاضي الدعوى الأصلية هو قاضي الطلب العارض متـى كان يدخل في الاختصاص النوعي أو القيمي للقاضي المذكور[٢]، حيث سمح المشرع ببسط كل تفرعات الدعوى في خصومة ترفع بدعوى واحدة تيسيراً في إجراءات التقاضي، ومنعاً من إبقاء جزء من نـزاع لـم يفصـل بـين الخصوم[٣].

وقد تضمن قانون التجارة البحرية الإماراتي ما يفيد هذا المعنى أيضاً حيث نصت الفقرة الرابعة من المادة /٣٢٥/ منه على أنه "يجـوز للمـدعى عليه تقديم طلباته المقابلة الناشئة عن التصادم ذاته أمام المحكمة التي تنظـر الدعوى الأصلية"

---

[١] وقد أجاز المشرع السوري للمدعى عليه تقديم نوعين من الطلبات يسمى الأول منهـا بالطلـب المقابل (الدعوى المقابلة أو الادعاء بالتقابل)، ويطلق على الثاني اسم الطلبات العارضـة، ويُعَـدُّ الطلب المقابل طلباً طارئاً إذا تم بعد إقامة الدعوى، وقد يكون أصلياً عندما تقام به دعوى مبتدئـة على وجه الاستقلال أمام محكمة أخرى أو أنها سجلت دعوى مستقلة أمام ذات المحكمة، كما لـو كان المدعى عليه لا يعلم بإقامة الدعوى عليه، وبكل الأحوال توحّد الدعويين معاً ليصـدر بهمـا حكم واحد، وإذا قُـدم مثل هذا الطلب في الدعوى المنظورة يسمى طلباً عارضاً. انظر، د. محمد واصل، شرح قانون أصول المحاكمات الكتاب الأول الجزء الأول، منشورات جامعة دمشق، عام ٢٠٠٦-٢٠٠٧، ص٤٦٠

[٢] انظر، د. محمد واصل، المرجع السابق، ص٤٥٥

[٣] نجد ذلك مثلاً في نص المادة /٧٧/ من قانون أصول المحاكمات السوري التي نصت على أنـه "تختص محكمة الصلح بالحكم في طلب الضمان وفي سائر الطلبات الفرعيـة والعارضـة علـى الدعوى الأصلية ولو كانت قيمة هذه الطلبات تتجاوز نصاب اختصاصها"

إضافةً إلى ذلك بينت الفقرة الثانية من المادة الثالثة من المعاهدة أنه "إذا تعدد المدعون جاز لكل منهم رفع دعواه أمام المحكمة التي سبق أن رفعت إليها دعوى ناشئة عن نفس التصادم ضد الخصم نفسه"

فيرى البعض[١] أن هذه القاعدة ليس لها أي معنى، لأن الاختصاص الوارد في المادة الأولى لم يُحدد بمحل إقامة المدعي أو بموطنه أو بأية واقعة قانونية خاصة به، ولا يعطى الاختصاص لمحكمة مكان الحجز إلا إذا كان الحاجز هو المدعي. لكن نعتقد أن أهمية هذه القاعدة تظهر عند رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام المحكمة التي اتفق عليها الخصوم وفقاً لأحكام المادة الثانية من المعاهدة، حيث تُضاف هذه المحكمة إلى خيارات المدعين الآخرين –في حال تعددهم– ويصبح بإمكانهم رفع دعواهم الناشئة عن التصادم نفسه ضد الخصم نفسه أمامها باعتبارها محكمة سبق أن رُفعت إليها الدعوى تطبيقاً للفقرة الثانية من المادة الثالثة.

من ناحية أخرى أوضحت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من المعاهدة أنه في حال كان التصادم قد وقع بين عدة سفن، فلا تحول نصوصها دون أن تقرر المحكمة التي رُفعت إليها الدعوى عملاً بأحكام المادة الأولى اختصاصها وفقاً لقواعد الاختصاص في قانونها الوطني بنظر جميع الدعاوى المقامة عن نفس الحادث

ويلاحَظ إذا أخذنا بحرفية نص هذه المادة، أن هذا الحق مقرر فقط للمحكمة التي تنظر الدعوى استناداً لقاعدة الاختصاص الأساسية آنفة الذكر موضوع المادة الأولى من المعاهدة، ولم يُقرر هذا الحق للمحكمة الاتفاقية

---

[١] د. أحمد حسنى، مرجع سابق، ص٨٥

التي تنظر الدعوى وفقاً لأحكام المادة الثانية، لكن لا نعتقد أن واضعي المعاهدة قد قصدوا هذ المعنى الحرفي، لا سيما أنه لا يتفق مع المبدأ المتعلق ببسط كل تفرعات الدعوى في خصومة ترفع بدعوى واحدة تيسيراً في إجراءات التقاضي وفق ما ذكر آنفاً.

ثانياً: معاهدة الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى لعام ١٩٥٢ الموقعة في بروكسل

ترجع المعاهدة في أصلها إلى قضية "لوتس Lotus" الشهيرة وتطوراتها الدولية، ففي عام ١٩٢٦ اصطدمت باخرة البريد الفرنسية لوتس في البحر العام، وبالتحديد في بحر إيجة، مع ناقلة الفحم التركية بوزكورت Bozkourt، وقد أسفر الحادث عن ضحايا كثر من الجانب التركي، وعند رسو السفينة لاحقاً في ميناء اسطنبول، قامت السلطات التركية بالقبض على الضابط الذي كان على ظهر السفينة الفرنسية عند التصادم، وحاكمته وقضت بسجنه، فاحتجّت فرنسا على هذا التصرف، ثم اتفقت مع تركيا على طرح القضية أمام المحكمة الدائمة للعدل الدولي في لاهاي بموجب اتفاق تحكيمي عُقد في تشرين الأول من عام ١٩٢٦[١]

ويدور النزاع في الأساس حول حق المحاكم الوطنية في النظر بالجرائم التي يرتكبها أجانب في البحر العام، وظهرت في هذا الشأن أمام محكمة لاهاي نظريتان متناقضتان: النظرية الفرنسية التي عَدَّت موضوع التصادم من المواضيع التي يحكمها مبدأ حصر الاختصاص في الدولة التي تحمل السفينة علمها، والنظرية التركية التي استمدت قانونها الجزائي من

[١] انظر، شارل روسو، مرجع سابق، ص٢٣٢.

النظام الإيطالي القائل بشمول الاختصاص الجزائي، بما يمنح المحاكم التركية حق النظر في الجريمة التي يرتكبها أجنبي خارج الأراضي التركية عندما تكون الضحية من الرعايا الأتراك. وهذا الموضوع أغفله القانون الدولي ففسرت فرنسا هذا الإغفال بمثابة حظر يحول دون اتخاذ أي إجراء قضائي في هذا المجال، بينما عَدَّت تركيا غياب نص صريح بالمنع يطلق يد الدولة في اتخاذ الإجراءات المقتضية[١]، وقد اعتنقت المحكمة هذه النظرية الثانية في حكمها الصادر في ١٩٢٧/٩/٧ وذلك لعدم وجود عرف يخالفها في قانون الشعوب[٢].

ولم يقبل الجانب الفرنسي هذا الحل الذي آثار حفيظة نقابات البحارة والضباط الفرنسيين، وبناءً على طلب الجمعية الفرنسية للقانون البحري قامت اللجنة البحرية ببحث الموضوع وتقديم اقتراحاتها، وعند انعقاد مؤتمر انفرس الذي عقدته اللجنة البحرية الدولية CMI عام ١٩٣٠، طُلب تحديد مسألة الاختصاص الجنائي بالنسبة للمصادمات التي تقع في أعالي البحار، لأن ترك الأمر لما تقرره التشريعات الوطنية قد يؤدي إلى تجدد الحوادث من نوع حادثة السفينة لوتس، وبعد مشاورات عديدة تم التوصل في بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١٠ إلى إبرام معاهدة الاختصاص الجزائي في مسائل التصادم

---

[١] انظر، شارل روسو، المرجع السابق، ص٢٣٣

[٢] للمزيد من تفاصيل القضية يمكن مراجعة مجموعة أحكام المحكمة الدائمة للعدل الدولي:
Collection Of Judgments, Publications Of The Permanent Court Of International Justice, Series A-No. 10, September 7th, 1927, The Case Of The S.S. "LOTUS", Judgment No. 9 , available on the internet, retrieved on 15 Feb. 2017 at the following link:
http://www.icj-cij.org/pcij/series-a.php?p1=9&p2=1

البحري وحوادث الملاحة الأخرى[١]، وقد بلغ عدد الدول التي صدّقت والتي انضمت إلى المعاهدة حتى نهاية عام ٢٠١٥ اثنتين وسبعين دولة منها (بلجيكا، الصين، فرنسا، ألمانيا، إيطاليا، المملكة المتحدة، مصر، لبنان، موريتانيا، المغرب، السودان)[٢]، فقد سمحت المعاهدة بموجب المادة /٩/ منها لكل دولة لم تكن ممثلة في المؤتمر الدبلوماسي التاسع للقانون البحري، الانضمام إليها، وتم إقرارها في الجمهورية العربية السورية بموجب المرسوم التشريعي رقم /٥٨٤/ لعام ١٩٧٣، مع التحفظ المتعلق بحق تعقب المخالفات التي تُرتكب في المياه الإقليمية. فوضعت المعاهدة قواعد الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى على الصعيد الدولي وفق الأحكام التي سنتعرف عليها تالياً بعد معرفة نطاق تطبيقها.

أ- نطاق تطبيق معاهدة الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى لعام ١٩٥٢ الموقعة في بروكسل

حددت المعاهدة نطاق تطبيقها بالنظر إلى طبيعة الحادث الذي يمكن أن تنشأ عنه المسؤولية الجنائية، وإلى وضع الشخص الذي قد تترتب هذه المسؤولية على كاهله، بالإضافة إلى المكان الذي حصل فيه هذا الحادث.

ففيما يتعلق بطبيعة الحادث المنشئ للمسؤولية الجنائية، وبخلاف معاهدة الاختصاص المدني التي تُطبق فقط على حوادث التصادم، فإن معاهدة الاختصاص الجنائي تشتمل بالإضافة إلى ذلك حوادث الملاحة

---

[١] انظر، د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص٧٧

[٢] انظر، كتاب العام ٢٠١٥ الصادر عن اللجنة البحرية الدولية CMI YEARBOOK 2015، مرجع سابق، ص٤٦٣-٤٦٤-٤٦٥.

الأخرى[١] التي قد تتعرض لها السفينة البحرية، حيث بيّنت المادة الأولى من المعاهدة أنه "إذا وقع تصادم أو أي حادث ملاحي آخر لسفينة بحرية وكان من شانه أن يرتب مسؤولية جنائية أو تأديبية على كاهل الربان أو أي شخص آخر في خدمة هذه السفينة..."

وقد جرت عدة مناقشات بين المندوبين خلال المؤتمر الدولي حول المقصود بعبارة "حوادث الملاحة الأخرى"، ولم يكن لهذه المناقشات عظيم النفع، ويُعتقد بوجود ارتباط بين مقترح المندوب الإنكليزي –بإضافة هذه العبارة إلى العنوان– مع مقترح آخر مشابه سبق أن تم تقديمه من قبله فيما يتعلق بمعاهدة التصادم لعام ١٩١٠ طلب بمقتضاه ذكر هذه العبارة فيها أيضاً، وما استتبع ذلك من إضافة تضمنتها المادة /١٣/ منها[٢]، ليصبح المقصود بحوادث الملاحة الأخرى في ضوء ذلك، تلك الحوادث الناشئة من جرّاء عمل مناورة أو إغفال أو عدم اتباع اللوائح حتى لو لم يكن هناك تصادم[٣].

---

[١] في المسودة المبدئية للمعاهدة والمعدة من قبل اللجنة البحرية الدولية ذُكر فقط "التصادم في أعالي البحار" لكن خلال مؤتمر باريس عام ١٩٣٧ تم تقديم مقترح من قبل المندوب البولندي لذكر "حوادث الملاحة الأخرى" ولاقى هذا المقترح قبول دون نقاش، وتمت الإشارة إلى ذلك في المادة الأولى من المعاهدة دون عنوانها، إلى أن قدم المندوب الإنكليزي مقترحه في مؤتمر عام ١٩٥٢ لذكرها في العنوان.

See, Francesco berlingieri, Op cit, p40

[٢] نصت المادة /١٣/ من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ على أنه "تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال أو عدم اتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم"

[3] See, Francesco berlingieri, Op cit, p40

ويلاحظ من نص المادة الأولى من المعاهدة أنه لا يلزم تدخل سفينتين في الحادث لإمكان اتخاذ الإجراءات الجزائية أو التأديبية ضد الربـــان أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة وفق أحكام المعاهدة، و إنما تكفي سفينة واحدة، وعلى سبيل المثال حالة الغرق دون تصادم سابق حيث إن المعاهـــدة تحكم التصادم أو أي حادث من حوادث الملاحة الأخـــرى يتعلـــق بســـفينة بحرية[١]

أما فيما يتعلق بوضع الشخص الذي قد تترتب المسؤولية على كاهلـــه فعبرت عنه المادة الأولى من المعاهدة بقولها "الربان أو أي شخص آخر في خدمة هذه السفينة" لتشمل بذلك طاقم السفينة وأي شخص آخر يعمـــل فـــي خدمتها والذي قد لا يكون أحد أفراد الطاقم بالمعنى الدقيق[٢]

وبالنسبة لمكان حصول التصادم فقد قررت المعاهدة صـــراحةً، فـــي المادة الرابعة منها، عدم انطباقها على المصـــادمات أو حـــوادث الملاحـــة الأخرى التي تقع في الموانئ والمرافئ والمنائر الداخلية، وفضلاً عن ذلـــك فقد سمحت المادة ذاتها أيضاً للدول المتعاقدة أن تحتفظ لنفسها عنـــد توقيـــع الاتفاقية أو إيداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها، بالحق في تعقـــب الجرائم التي ارتكبت في مياهها الإقليمية الخاصة، وقد احتفظت سورية بهذا الحق بموجب التحفظ[٣] الوارد في المرسوم التشريعي رقم /٥٨٤/ لعام ١٩٧٣

---

[١] انظر، د. أحمد حسنى، مرجع سابق، ص٨٩

[2] See, Francesco berlingieri, Op cit, p41

[٣] تضمنت المادة /١/ فقرة /٣/ من المرسوم التشريعي رقم /٥٨٤/ لعام ١٩٧٣ "يكون لســـلطات الجمهورية العربية السورية الحق في تعقب المخالفات التي ترتكب فـــي الميـــاه الإقليميـــة وفقـــاً للتشريعات والأنظمة النافذة في القطر"

الذي انضمت بموجبه سورية إلى مجموعة من المعاهدات البحرية من بينها معاهدة الاختصاص الجنائي في مسائل.

ب- قواعد الاختصاص في معاهدة الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى لعام ١٩٥٢ الموقعة في بروكسل

وردت القاعدة الأساسية للاختصاص الجنائي في المادة الأولى من المعاهدة التي بيّنت أنه لا يجوز اتخاذ أي إجراء إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي كانت السفينة تحمل علمها وقت وقوع التصادم أو الحادث الملاحي، وتضيف المادة الثانية أنه لا يجوز لغير السلطات التي تحمل السفينة علمها أن تأمر بحجز السفينة، أو بمنعها السفر، ولو كان الأمر متعلقاً بإجراء التحقيق.

فنرى أن علم السفينة هنا لم يظهر كعنصر مرتبط بمدى تطبيق المعاهدة[١]، وإنما لتحديد السلطات التي ستتم لديها الإجراءات ذات العلاقة بغض النظر عما إذا كانت هذه السلطات تتبع دولة متعاقدة أم لا، مع وجود استثناءين لهذه القاعدة أتت على ذكرهما المادة /٣/ التي نصت على أنه "لا تخلّ نصوص هذه الاتفاقية دون اعتراف أية دولة لسلطاتها الخاصة في حالة وقوع تصادم بحري أو أي حادث ملاحي آخر بالحق في اتخاذ التدابير الخاصة بشهادات الاختصاص والترخيص التي منحتها، وفي محاكمة رعاياها عن الجرائم التي ارتكبوها وهم على متن سفينة تحمل علم دولة

---

[١] خلافاً لأغلب المعاهدات البحرية التي يكون فيها لعلم السفينة أهمية في تحديد نطاق تطبيقها كما رأينا في معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ التي اشترطت لتطبيق أحكامها أن تكون السفينة المتصادمة ترفع علم دولة متعاقدة.

أخرى". وقد أُضيف هذا النص بناءً على طلب بريطانيا، حيث بين الوفد البريطاني أنه يوجد العديد من الضباط والبحارة الإنكليز يعملون على الأساطيل الأجنبية، وحرصاً من بريطانيا على الاحتفاظ بسمعة ضباطها وملاحيها، فإنها ترغب في أن يكون لها الحق في متابعة الأخطاء التي يرتكبها هؤلاء، حتى ولو كانت الدولة التي يخدمون تحت علمها لم تتحرك في هذا الصدد[١].

فيظهر من نص المادة المذكورة أن الاستثناء الأول لا يتعلق بالاختصاص في الإجراءات الجنائية، وإنما بالإجراءات التي يمكن وصفها بالتأديبية أو الانضباطية، فهو يغطي مسألة منح وسحب أو إيقاف شهادات الاختصاص والترخيص للبحارة، إذا كان لأي منهم علاقة بالتصادم أو حادث ملاحي آخر، فخوّل الدولة التي صدرت عنها هذه الشهادات والتراخيص باتخاذ التدابير الخاصة بها كسحبها أو إيقاف صلاحيتها[٢].

أما الاستثناء الثاني فيتعلق بالإجراءات الجنائية بالنسبة للبحارة من رعايا دولة تختلف عن دولة علم السفينة التي يعملون عليها، فإن هذه الدولة التي يحمل البحارة جنسيتها يمكنها مقاضاة رعاياها، مع ما يثيره ذلك من تساؤل حول هذه الحالة التي يمكن فيها مباشرة الإجراءات الجنائية ورفع دعويين جنائيتين على الشخص نفسه، إحداها في الدولة التي ترفع السفينة علمها، والثانية في الدولة التي يحمل الشخص جنسيتها، ولم تُحل هذه المسألة

---

[١] انظر، د. أحمد حسنى، مرجع سابق، ص٨٩

[2] See, Francesco berlingieri, Op cit, p42

في المعاهدة مما يستتبع معالجتها وفقاً للحلول التي تضمنتها قوانين هذه الدول المعنية[١]

الفرع الثاني: القضاء المختص بنظر دعوى التصادم

وضع المشرع السوري مجموعة من الضوابط التي يمكن من خلالها رفع الدعوى أمام المحاكم الوطنية على الأجنبي، وميز بين حالات متعددة لكل منها ضابطها الخاص بها، أهمها هنا حالة الأجنبي الذي له موطن أو سكن في سورية، كما لو كان مجهزاً السفينة الصادمة أو ربانها أجنبياً له موطن في سورية، فتختص المحاكم السورية بالدعاوى التي ترفع عليهما[٢]. أما حالة الالتزامات التي نشأت في سورية، كأن يقع الفعل الضار فيها، فيحكمها الضابط الوارد في الفقرة /ب/ من المادة /٥/ من قانون أصول المحاكمات التي بيّنت أن المحاكم السورية تختص بالدعاوى التي تُرفع على الأجنبي الذي ليس له موطن أو سكن في سورية، إذا كانت الدعوى متعلقة بمنقول أو بعقار موجود في سورية أو كانت ناشئة عن عقد أبرم أو نفذ أو كان مشروطاً تنفيذه في سورية أو كانت الدعوى ناشئة عن واقعة حدثت فيها. فتختص تبعاً لذلك المحاكم السورية من حيث المبدأ بنظر دعوى التصادم إذا وقع في المياه الداخلية أو الإقليمية السورية.

---

[1] See, Francesco berlingieri, Op cit, p42

[٢] نصت المادة /٤/ من قانون أصول المحاكمات على أنه "تختص المحاكم السورية بالدعاوى التي ترفع على غير السوري إذا كان له موطن أو سكن في سورية"

وقد ثار خلاف حول طبيعة اختصاص المحاكم السورية، وصدرت بصدده اجتهادات متعارضة، حيث رأت محكمة النقض السورية في قرار[١] لها أن الاختصاص العام الدولي من النظام العام، وكل اتفاق على جعل الاختصاص لمحكمة أجنبية باطل، إلا أنها رجعت عن قرارها هذا بقرار[٢] يقضي بجواز الاتفاق على مخالفة قواعد الاختصاص الدولي، واستبعاد المحاكم السورية المختصة بموجب قواعد القانون السوري. الأمر الذي أيده البعض[٣] ووجده يتفق مع الاتجاه الذي سار عليه المشرع في المادة /٩/ من قانون أصول المحاكمات، التي أجازت للمحكمة السورية أن تحكم في الدعوى ولو لم تكن داخلة في اختصاصها دولياً إذا قبل المدعى عليه السير فيها صراحة أو ضمناً.

إلا أن الأمر عُرض على الهيئة العامة لمحكمة النقض وقررت أن قواعد الاختصاص الدولي المتعلقة بالقضاء العادي تُعَدّ من النظام العام، ولا

---

[١] قرار /٦٥٧/، تاريخ ١٩٥٩/٧/٦، انظر، المحامي محمود زكي شمس، شرح قانون أصول المحاكمات المعدل بالقانون رقم /١/ لعام ٢٠١٠ تشريعاً وفقهاً وقضاءً واجتهاداً، المجلد الأول، مطبعة الداودي، الطبعة الأولى، دمشق، عام ٢٠١٠، ص٨٩

[٢] قرار /٥٩٩/ لعام ١٩٦٠، انظر، المحامي محمود زكي شمس، المرجع السابق، ص١٢٤

[٣] المحامي محمود زكي شمس، الذي رأى أن الاجتهاد السابق القاضي باعتبار الاختصاص العام الدولي من النظام العام لا يستند إلى أساس قانوني، لأن الغرض المقصود بالنصوص الواردة في المادة /٤/ وما يليها من قانون أصول المحاكمات هو مجرد التيسير على المواطنين لكي لا يضطروا لمراجعة قضاء أجنبي بعيد عن وطنهم. انظر، مؤلفه سابق الذكر، ص٧١.
مع التنويه إلى تعديل أرقام المواد بما يتوافق مع قانون أصول المحاكمات الجديد رقم /١/ لعام ٢٠١٦

يجوز الاتفاق على خلافها إلا فيما نص عليه القانون[١]، وبينت أن هذا المبدأ لا يتعارض مع ما نصت عليه المادة /٩/ من قانون أصول المحاكمات، لأن ذلك لا ينطوي على مخالفة قواعد النظام السوري، ولا يسلب اختصاص القضاء الوطني، هذا فضلاً عن أن المشرع الذي أقر مبدأ الاختصاص الدولي للمحاكم السورية في الحالات التي أوردها، يحق له أن ينص على استثناءات لا يرى فيها ما يضر بالصالح العام، فيجب أن يبقى هذا الاستثناء محصوراً في الحدود التي رسمها المشرع، ولا يجوز أن يتخذ قياساً لاستبعاد اختصاص المحاكم السورية في الأحوال التي انحصر فيها الاختصاص.

من جهة أخرى فإن قانون التجارة البحرية السوري عالج مسألة الاختصاص في شأن الدعاوى الناشئة عن التصادم بأحكام خاصة، وبيّنت محكمة النقض السورية[٢] أن الاختصاص الدولي في دعاوى التصادم البحري تحدده الأحكام الواردة في الباب السابع من قانون التجارة البحرية وليس حكم المادة /٥/ من قانون أصول المحاكمات، باعتبار إن الخاص يقيد العام، وإن اشتراط إبداء الدفع بعدم الاختصاص في المحاكمة وقبل أي دفع آخر تحت طائلة سقوط الحق فيه طبقاً لما أوجبته المادة /١٤٦/ من قانون أصول

---

[١] قرار /٢٧/، أساس /٣٥/، تاريخ ١٩٧٢/١٠/١٩، انظر، المحامي محمود زكي شمس، مرجع سابق، ص١٢٢.

[٢] قرار /١٤٨٥/، أساس /٧٦/، تاريخ ١٩٧٨/١١/٢٩. انظر، المحامي محمود زكي شمس، المرجع السابق، ص١٠٥. تجدر الإشارة إلى أن هذا الاجتهاد صدر في ظل قانون التجارة البحرية السابق، وأن قانون التجارة البحرية النافذ حالياً قد عالج الأخطار البحرية في الباب السابع أيضاً.

المحاكمات[١] محصور في الدفع بعدم الاختصاص المحلي ولا يشمل الدفع بعدم الاختصاص الدولي.

من جهة أخرى فإن الفعل الذي تسبب بالتصادم قد يشكل جريمة في مفهوم القانون الجزائي، بما يؤدي إلى تحريك الدعوى العامة أمام القضاء الجزائي ضد المسؤول عنها لمعاقبته، فيضع القضاء الجزائي يده على الدعوى. وسنتعرف بدايةً على قواعد الاختصاص في دعوى التصادم المنظورة أمام القضاء المدني (أولاً)، ليصار إلى بحث مسألة تحريك الدعوى العامة عن الجرم المتسبب بالتصادم (ثانياً)، وما لذلك من آثار على الدعوى المنظورة أمام القضاء المدني

أولاً: قواعد الاختصاص في دعوى التصادم المنظورة أمام القضاء المدني

رأينا أن مسألة الاختصاص القضائي في الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري تتم معالجتها وفق أحكام قانون التجارة البحرية، وقد ميّز المشرع السوري بموجب قانون التجارة البحرية السابق[٢] بهذا الخصوص بين حالتين: حالة وقوع التصادم في المياه الإقليمية السورية، وحالة وقوع التصادم خارج المياه الإقليمية السورية. فمنحَ الاختصاص لمحكمة مكان وقوع التصادم في

---

[١] نصت المادة /١٤٦/ من قانون أصول المحاكمات على أنه "يجب إبداء الدفع بالبطلان في الإجراءات وبعدم الاختصاص المحلي في بدء المحاكمة وقبل أي دفع أو طلب آخر وإلا سقط الحق فيه، كما يسقط حق الطاعن في هذه الدفوع إذا لم يثرها في استدعاء الطعن"

[٢] نصت المادة /٢٤٣/ من قانون التجارة البحرية السوري السابق "إذا وقع تصادم فللمدعي الخيار في أن يقيم الدعوى أمام محكمة المدعى عليه أو أمام محكمة مربط السفينة الصادمة. إن المحكمة التابع لها أول مرفأ سوري تدخله إحدى السفينتين بعد تصادمهما تكون صالحة للقيام بكل تحقيق أو كشف فني. تعود الصلاحية في المياه الإقليمية السورية إلى محكمة مكان التصادم"

حالة وقوعه في المياه الإقليمية السورية بحيث يجب أن ترفع الدعوى في هذه الحالة أمام محكمة وقوع التصادم.

أما في حالة وقوع التصادم خارج المياه الإقليمية السورية، فقد تـرك المشرع للمدعي الخيار في أن يرفع دعواه، إما أمام محكمة المدعى عليه، أو أمام محكمة مربط السفينة الصادمة، وإذا وقع التصادم قريبـاً مـن الميـاه الإقليمية السورية ودخلت إحدى السفينتين أو كلتاهما المرافئ السورية، فـإن المحكمة التابع لها أول مرفأ سوري تدخله إحدى السفينتين بعد التصادم تكون صالحة للقيام بكل تحقيق أو كشف فني.

بناءً على ذلك، ووفقاً لقانون التجارة البحرية السوري السابق، فلـيس للسفن الأجنبية التي تتصادم في المياه الإقليمية السورية أن تختار المحكمـة التي ستفصل في النزاع القائم بينهما، وإنما يعود ذلك للمحكمة المختصة في سورية، ويطبق هذا المبدأ حتى لو كانت جنسية السفن المتصادمة واحدة وفي ذلك احترام لسيادة الدولة على أراضيها ومياهها الإقليمية[١].

بينما لم يميّـز قانون التجارة البحرية السورية النافذ، بين حالتي وقوع التصادم في المياه الإقليمية السورية، وبين وقوعه خارجها، فقد بينت المـادة /٣١٣/ منه ما يمكن تسميته بالاختصاص الاختياري الذي منحـت بموجبـه المدعي الخيار في رفع دعواه الناشئة عن التصادم البحـري أمـام إحـدى المحاكم المحددة فيها، واعترفت بما يمكن تسميته بالاختصـاص الاتفـاقي، حيث سمحت للخصوم أن يتفقوا على رفع الـدعوى أمـام محكمـة غيـر الخيارات المحددة في الاختصاص الاختياري، ذلـك مـع مراعـاة قواعـد

[١] انظر، د. هشام فرعون، مرجع سابق، ص٢٤٩

الاختصاص النوعي التي حدد بموجبها المشرع المحاكم المختصة نوعياً بنظر قضايا النقل البحري، وقد اتبعت أغلب التشريعات هذا الأسلوب الاختياري والاتفاقي في شأن الاختصاص القضائي بنظر دعوى التصادم، وسنتعرف على الاختصاص الاختياري، والاتفاقي، والنوعي وفق ما يلي:

أ- الاختصاص الاختياري

حددت الفقرة الأولى من المادة /٣١٣/ من قانون التجارة البحرية السوري عدة محاكم يصح رفع الدعوى الناشئة عن التصادم البحري أمامها، ومنحت للمدعي حق الخيار فيما بين هذه المحاكم وفق ما يلي:

- المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعي عليه.

وهذا الخيار ليس إلا تطبيقاً للقاعدة العامة في الاختصاص المحلي أو المكاني، بأن المحكمة المختصة في محاكمة المدعى عليه هي محكمة موطنه، وتقوم هذه القاعدة على افتراض براءة ذمة المدعى عليه، وأن على المدعي أن يسعى إلى المدعى عليه حيث هو موجود، منعاً من التعسف في استعمال حق التقاضي بجلب المدعى عليه إلى محكمة يختارها المدعي من منطقة بعيدة، بهدف الكيد به وتكبيده مصاريف الانتقال، وقد يكون فعلاً بريء الذمة تجاه المدعي، وتراعي مبدأ التوازن الذي يقوم على حق المدعي في اختيار الوقت الذي يرفع خلاله الدعوى، وإجبار المدعى عليه في الحضور أمام المحكمة، فلذلك يلزم أن يسعى المدعي إلى المدعى عليه حيث هو موجود وليس إلى المحكمة التي يختارها هو[1].

---

[1] انظر، د. محمد واصل، مرجع سابق، ص٣٠٢

ونجد هذا الخيار الذي يربط المحكمة المختصة بنظر دعوى التصادم مع موطن المدعى عليه لدى أغلب التشريعات، فجاء في بعضها بصيغة مطابقة للصيغة التي أتى بها المشرع السوري كما في القانونين المصري والإماراتي[١]، بينما ورد بصيغة أكثر اختصاراً في بعضها الآخر كالقانونين الأردني واللبناني[٢] اللذين ذكرا "محكمة المدعى عليه"، وقد رأينا أن البعض عَدَّ النص المقابل الوارد في معاهدة الاختصاص المدني لعام ١٩٥٢ المتضمن "محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد أو المحكمة التي يقع في دائرته أحد مراكز استغلاله" أكثر مرونة من فكرة الموطن، وأخذت به بعض التشريعات أيضاً كالقانونين العماني والجزائري[٣]، بينما ورد هذا الخيار في تشريعات أخرى بالنظر إلى أحد مراكز استغلال السفينة بدلاً من أحد مراكز استغلال المدعى عليه كالقانون الكويتي[٤] الذي نص على "محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلال السفينة"

- المحكمة التي يقع في دائرتها مرفأ تسجيل سفينة المدعى عليه.

وليس هذا الاختصاص إلا تفرعاً عن الخيار السابق فيما لو اعتبرنا أن السفينة التي سببت الضرر تتمتع بنوع من الكيان الشخصي، وأنه يترتب على هذا الكيان وجود موطن للسفينة، هو مربطها أو مرفأ تسجيلها، وضرورة

---

[١] المادة /٣٠٠/ الفقرة /١/ بند /أ/ من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة /٣٢٥/ الفقرة /١/ بند /أ/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي.

[٢] المادة /٢٤٦/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٤٣/ من قانون التجارة البحرية اللبناني

[٣] المادة /٢٩٩/ الفقرة /١/ بند /أ/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٩٠/ بند /أ/ من القانون البحري الجزائري

[٤] المادة /٢٣١/ الفقرة /١/ بند /أ/ من قانون التجارة البحرية الكويتي

ملاحقتها في هذا الموطن[١]. ونجد هذا الخيار في العديد من التشريعات أيضاً كالقانونين العماني والإماراتي[٢]، وسماه القانونان الأردني واللبناني[٣] "محكمة مربط السفينة الصادمة"، بينما لم يكن من الخيارات الواردة في معاهدة الاختصاص المدني لعام ١٩٥٢، ولم يأتِ على ذكره كل من القانونين الجزائري والمصري، إنما منح الأخير الاختصاص المحكمة التي يقع في دائرتها أول ميناء مصري لجأت إليه السفن التي حصل بينها التصادم[٤].

- المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الذي وقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه التي أحدثت الضرر، أو على سفينة أخرى مملوكة له إذا كان الحجز عليها جائزاً، أو المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الذي كان من الجائز توقيع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعي عليه كفيلاً أو ضامناً آخر.

ويتشابه هذا الخيار مع الخيار الوارد في معاهدة الاختصاص المدني لعام ١٩٥٢، وتكرر وروده في العديد من التشريعات الأخرى، كالتشريعات في كل من عمان، والكويت، والإمارات، والجزائر[٥]، إلا أن للمشرع

---

[١] انظر، د. رزق الله أنطاكي و د. نهاد السباعي، مرجع سابق، ص٢٤٩

[٢] المادة /٢٩٩/ الفقرة /١/ بند /ب/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٣٢٥/ الفقرة /١/ بند /ب/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي

[٣] المادة /٢٤٦/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٤٣/ من قانون التجارة البحرية اللبناني.

[٤] المادة /٣٠٠/ الفقرة /١/ بند /ب/ من قانون التجارة البحرية المصري

[٥] المادة /٢٩٩/ الفقرة /١/ بند /ج/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٣١/ الفقرة /١/ بند /ب/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٢٥/ الفقرة /١/ بند /ج/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٩٠/ بند /ب/ من القانون البحري الجزائري

المصري[١] وجهة نظر مختلفة بالنسبة لهذا الخيار، حيث اكتفى هنا بمنح المدعي حق اختيار "المحكمة التي يقع في دائرتها الميناء الذي حجز فيه على السفن التي حدث بينها التصادم أو إحدى هذه السفن"، بينما لم يأتِ أي من القانونين الأردني واللبناني على ذكر هذا الخيار.

- المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الذي وقع فيه التصادم إذا حدث في المرافئ السورية أو في غيرها من أجزاء المياه الداخلية.

ويظهر هنا تنازل المشرع السوري عن الاختصاص الإلزامي –الذي كان قائماً في قانون التجارة البحرية السابق– لمحكمة مكان وقوع التصادم في حال حصوله في المياه الإقليمية السورية، بما يتماشى مع معاهدة الاختصاص المدني لعام ١٩٥٢، رغم أن النص ذكر "المرافئ السورية أو في غيرها من أجزاء المياه الداخلية" ولم يذكر "المياه الإقليمية" صراحةً، إلا أن المشرع جعل المحكمة التي تقع في دائرتها الأماكن المذكورة أحد الخيارات الممنوحة للمدعي، ولم يتمسك باختصاصها كاختصاص إلزامي، فمن باب أولى ألا يتمسك المشرع باختصاص محكمة مكان وقوع التصادم في حال حصوله في المياه الإقليمية، لكن يثور التساؤل هنا فيما إذا كانت محكمة مكان وقوع التصادم الحاصل في المياه الإقليمية السورية هي أحد خيارات المدعي، أم أن هذا الخيار محصور فقط حسب حرفية النص بمحكمة المرافئ السورية أو في غيرها من أجزاء المياه الداخلية. فنعتقد أن المشرع وإن كان قد تنازل عن الاختصاص الإلزامي لمحكمة مكان وقوع التصادم الحاصل في المياه الإقليمية، لكن يُستبعَد أن يكون قد تحوّل عكساً إلى هذا

---

[١] المادة /٣٠٠/ الفقرة /١/ بند /ج/ من قانون التجارة البحرية المصري

الحد الذي يُخرِج فيه هذه المحكمة حتى من خيارات المدعي بعد أن كانت إلزامية.

ونجد نص المشرع المصري[١] بهذا الصدد أكثر شمولاً حيث ورد هذا الخيار بصيغة "المحكمة التي يقع في دائرتها مكان حدوث التصادم إذا حدث في مياه مصرية"

بينما أخذت أغلب التشريعات الأخرى بهذا الخيار كما هو في قانون التجارة البحرية السوري ومعاهدة الاختصاص المدني، كالتشريعات في كل من عمان، والإمارات، والكويت، والجزائر[٢]. بينما احتفظت بعض التشريعات بالاختصاص الإلزامي لمحكمة مكان وقوع التصادم في حال حصوله ضمن المياه الإقليمية للدولة كالقانونين اللبناني والأردني[٣].

وحيث إن المشرع قد اعترف للمدعي بحق اختيار المحكمة التي يرفع دعواه الناشئة عن التصادم أمامها من بين المحاكم المذكورة، فإنه لم يترك هذا الحق دون ضوابط، بل قيده وسمح بمباشرته مرة واحدة فقط، حيث بيّنت الفقرة الثانية من المادة /٣١٣/ من قانون التجارة البحرية السوري أنه "إذا اختار المدعي إحدى المحاكم المبينة في الفقرة السابقة فلا يجوز له رفع دعوى جديدة تستند إلى الوقائع ذاتها أمام محكمة أخرى إلا تنازلاً عن

---

[١] المادة /٣٠٠/ الفقرة /١/ بند /د/ من قانون التجارة البحرية المصري

[٢] المادة /٢٩٩/ الفقرة /١/ بند /د/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٣٢٥/ الفقرة /١/ بند /د/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٣١/ الفقرة /١/ بند /ج/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٢٩٠/ بند /ج/ من القانون البحري الجزائري

[٣] المادة /٢٤٦/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٤٣/ من قانون التجارة البحرية اللبناني.

الدعوى الأولى" متشابهاً بذلك مع حكم معاهدة الاختصاص المدني لعام ١٩٥٢ وبعض التشريعات كالقانونين العماني والإماراتي[١]، في حين تم إغفال هذا الضابط لحق الاختيار في تشريعات أخرى كالتشريعات في كل من مصر، ولبنان، والأردن، الكويت، والجزائر.

ب- الاختصاص الاتفاقي

في حين أن الفقرة الأولى من المادة /٣١٣/ من قانون التجارة البحرية السوري قد بيّنت خيارات المدعي وحددت المحاكم التي يجوز له رفع دعواه الناشئة عن التصادم أمامها، فإن الفقرة الثالثة من المادة ذاتها قد أوضحت أن هذه الخيارات ليست من النظام، واعترفت للخصوم بحق الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة أخرى، أو حتى عرض النزاع على التحكيم، فقد نصت على أنه "يجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة غير المحاكم المذكورة في الفقرة الأولى أو عرض النزاع على التحكيم"

على ذلك وفي حين أن الاختصاص الاختياري القائم على حق الاختيار بين المحاكم المذكورة في الفقرة الأولى مقرر للمدعي فقط، فإن الاختصاص الاتفاقي مرهون باتفاق خصوم الدعوى مجتمعين، ويلاحظ هنا حرية واسعة منحها المشرع الخصوم في اتفاقهم على أية محكمة أخرى خارج خيارات الفقرة الأولى، حتى أنه سمح بالاتفاق على عرض النزاع على التحكيم، ويتشابه بذلك حكم المشرع السوري مع حكم معاهدة الاختصاص المدني لعام

---

[١] المادة /٣٠٠/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٣٢٥/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي

١٩٥٢، وأقرت تشريعات أخرى بهذا الاختصاص الاتفاقي الواسع كالتشريعات في كل من الإمارات، والكويت، وعمان، والجزائر[١].

في حين أن المشرع المصري ورغم اعترافه بالاختصاص الاتفاقي، إلا أنه قيد هذا الحق، وربطه بخيارات المدعي في الاختصاص الاختياري، فسمح للخصوم بالاتفاق على عرض النزاع على التحكيم فقط، دون الاعتراف بإمكان عرضه على محكمة أخرى غير محاكم الاختصاص الاختياري، بل إن اتفاق الخصوم يقف عند مجرد الاتفاق على عرض النزاع على التحكيم، ليترك بعد ذلك للمدعي فقط حق اختيار المكان الذي سيجري فيه التحكيم، حتى إنه حصر خيارات المدعي هنا أيضاً بدائرة إحدى المحاكم التي كان له اختيارها بموجب الاختصاص الاختياري[٢].

بينما أغفلت بعض التشريعات الأخرى موضوع الاختصاص الاتفاقي، ولم تأتِ على ذكر حق الخصوم في عرض النزاع الناشئ عن التصادم البحري أمام محكمة أخرى يتفقون عليها خارج الخيارات التي حددها القانون للمدعي أو في عرض النزاع على التحكيم، كما هو الأمر في القانونين اللبناني والأردني.

---

[١] المادة /٣٢٥/ الفقرة /٣/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٣١/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٠٠/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٩١/ من القانون البحري الجزائري.

[٢] نصت الفقرة الثانية من المادة /٣٠٠/ من قانون التجارة البحرية المصري على أنه "يجوز للخصوم الاتفاق على عرض النزاع الناشئ عن التصادم على التحكيم، على أن يجري التحكيم حسب اختيار المدعي في دائرة إحدى المحاكم المنصوص عليها في الفقرة السابقة"

ج- الاختصاص النوعي

عند ثبوت الاختصاص القضائي في دعوى التصادم لمحاكم إحدى الدول، يجب أن ترفع الدعوى في هذا البلد أمام محكمة مختصة من الناحية النوعية. ويقصد بالاختصاص النوعي، نصيب كل محكمة وكل طبقة من طبقات المحاكم الموجودة في جهة القضاء الواحد، وقد يستند إلى قيمة النزاع فيسمى الاختصاص القيمي، وقد يستند إلى طبيعة النزاع ذاته -وبصرف النظر عن قيمته- من حيث كونه مدنياً أم تجارياً أم مستعجلاً أم متعلقاً بالأحوال الشخصية ... فيسمى الاختصاص الشامل[١].

ففي المملكة المتحدة مثلاً، تُنظر دعوى التصادم فقط أمام محكمة الأميرالية Admiralty Court[٢]، أما في سورية فكانت جميع القضايا البحرية تُنظر من قبل محاكم البداية المدنية في مدينتي اللاذقية وطرطوس والتي لديها آلاف الدعاوى بمختلف الاختصاصات، مما يؤخر صدور القرارات المتعلقة بالسفن، وما يترتب على ذلك من خسائر فادحة في النقل البحري، الأمر الذي دفع غرفة الملاحة البحرية السورية للمطالبة بإحداث محاكم بحرية متخصصة، كونه أحد المطالب الأساسية للعاملين بقطاع النقل البحري من أعضاء الغرفة، وإيماناً منها بعد صدور قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ لعام ٢٠٠٦ بضرورة وجود هكذا محاكم نظراً لخصوصية الدعاوى البحرية، لما تحتاجه من سرعة في الإجراءات

---

[١] انظر، د. أحمد الحراكي ود. أيمن أبو العيال، مرجع سابق، ص١١٧

[2] See, Simon Baughen, Op cit, p280; Yvonne Baatz, Op cit, p229

والتخصص في الخبرات والثقة في الأحكام[١]، ونتيجة المطالبات صدر بتاريخ ٢٠١٧/٤/٩ القانون رقم /٢٠/ تم بموجبه إحداث محاكم بداية واستئناف[٢] تختص بالنظر في قضايا النقل البحري أياً كانت قيمة المبلغ المدعى به، وقد بينت وزارة النقل أن من أهم الأسباب الموجبة[٣] لصدور القانون، ندرة وجود القضاة الاختصاصيين في المنازعات البحرية، وضرورة إصدار الأحكام في القضايا والمنازعات من قبل القاضي المختص المدرك والملم بكل المعاملات البحرية والتجارة الدولية والنقل البحري وجميع المصطلحات والمستندات البحرية المختصة باللغتين العربية والإنكليزية، ولتقصير أمد المنازعات والقضايا البحرية في القطر، ومحاولة الحد من صدور قرارات الحجز الاحتياطي الاعتباطية والمتسرعة، وللعمل على اعتماد آليات جديدة لانتقاء الخبراء البحريين المؤهلين.

---

[١] طرحت غرفة الملاحة البحرية السورية موضوع إحداث محاكم بحرية متخصصة في أكثر من مناسبة أهمها كان خلال اجتماع وزير النقل مع أعضاء شعبة مالكي السفن ومشغليها الذي عقد في مقر الغرفة بمدينة اللاذقية بتاريخ ٢٠٠٩/٤/١٢، كما خاطبت الغرفة وزارة النقل بكتابها رقم ١٢/٢٣٦ تاريخ ٢٠١٢/٦/٤ موضحةً بأن هذه المحاكم التي تنظر القضايا البحرية غير مؤهلة للبت في النزاعات القضائية البحرية لأن القضاة ليسوا مختصين بالقانون البحري ومعظمهم غير ملم باللغة الأجنبية وغير مطلع بشكل كافٍ على القوانين البحرية العالمية والدولية المحدّثة باستمرار. انظر، هلال لالا، مقال بعنوان "مجلس الوزراء يقر إحداث المحاكم البحرية"، منشور في صحيفة الوحدة، العدد ٨٧٦٨، تاريخ ٢٠١٦/١٢/٤، اللاذقية

[٢] محكمتي بداية ومحكمة استئناف في كل من محافظتي اللاذقية وطرطوس. انظر، المادة /١/ من القانون /٢٠/ تاريخ ٢٠١٧/٤/٩

[٣] انظر، الموقع الإلكتروني لوزارة النقل السورية على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/٥/٥ على الرابط التالي:
http://www.mot.gov.sy/web/orginal/fullnews.php?id=1296&cid=1

فالقانون رقم /٢٠/ المذكور أوجد نوعاً فريداً من الاختصاص النوعي المرتبط بالمكان، حيث أنشأ محاكم في مكان معين، وجعلها مختصة وحدها بالنظر في نوع معين من القضايا، ونظراً لكون المستقر في قضاء محكمة النقض السورية أن الاختصاص النوعي للمحاكم من متعلقات النظام العام ويجوز للمحكمة إثارته في أية مرحلة تكون عليها الدعوى[١]، لا سيما أن المادة /٥/ من هذا القانون أكدت على إلغاء كل نص مخالف لما جاء فيه، وحيث أن إحداث هذه المحاكم له إيجابياته المتعددة آنفة الذكر، وإن ربط الاختصاص النوعي للمحاكم المستحدثة بمكان معين هو مدينتا طرطوس واللاذقية أمر منطقي كونهما المدينتين الساحليتين الأساسيتين في سورية واللتين ترتبطان بالدعاوى البحرية كنتيجة طبيعية لموقعهما، إلا أنه بالنسبة لدعاوى التصادم البحري، وبالنظر لقواعد الاختصاص الواردة بشأنها في قانون التجارة البحرية، والتي سبق عرض ما فيها من اختصاص اختياري واتفاقي، فإن أحكام الاختصاص الواردة في القانون رقم /٢٠/ قد تودي إلى تقييد بعض قواعد الاختصاص الاختيار أو الاتفاقي لدعاوى التصادم، فلو وقع اختيار المدعي على المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المجهز أو الربان المدعى عليه والكائن في مدينة حمص مثلاً، فإن المحكمة ستدفع بعدم الاختصاص، حتى أنه لم يعد للأطراف أن يتفقوا على عرض النزاع أمام أي محكمة يرونها في سورية تطبيقاً لأحكام الاختصاص الاتفاقي، لأن خياراتهم

---

[١] الغرفة الثانية – قرار /١٢٥٠/ أساس /١٨٤٧/ تاريخ ١٩٩٨/٧/٢٦. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، مرجع سابق، ص٧٣

بين المحاكم السورية أصبحت محصورة بالمحاكم البحرية المحدثة في مدينتي طرطوس واللاذقية.

ثانياً: تحريك الدعوى العامة عن الجرم المتسبب بالتصادم

قد يشكل الخطأ الذي تسبب في حصول التصادم جريمة جزائية إذا نتج عنه وفاة أو جروح للأشخاص، سواء أحصل التصادم بسبب إهمال، أم كانت هناك نية قصدية في إحداثه لغاية يبتغيها الجاني. وتعرف الجريمة في نظر القانون الجزائي أنها سلوك يجرّمه القانون ويرد عليه بعقوبة جزائية أو بتدبير[١]. فوقوع الجريمة يؤدي إلى إقامة الدعوى العامة، التي تُرفع باسم المجتمع ولمصلحته للوصول إلى إثبات الفعل الجرمي الذي وقع، وإقامة الدليل ضد مرتكبه، وإيقاع العقوبات أو التدابير المقررة قانوناً بشأنه على من كان مسؤولاً عنه[٢]، فالدعوى العامة وسيلة قانونية تقيمها النيابة العامة[٣] باسم المجتمع لاقتضاء حق الدولة في عقاب فاعل الجريمة، سواء أكان الربان أم أحد أفراد الطاقم أم أي شخص قد تسبب في حصول التصادم، لذلك فإن موضوع الدعوى العامة هو المطالبة بحق المجتمع في معاقبة الجاني، ولا

---

[١] فالسلوك الجرمي يتميز بصفتين متلازمتين: تجريم القانون له، ومجازاة مرتكبه بعقوبة جزائية أو بتدبير، أما موضوع الجريمة فهو الحق أو المصلحة التي يحميها القانون. انظر، د. عبود السراج، مرجع سابق، ص٢١٣-٢١٥.

[٢] انظر، د. بارعة القدسي، أصول المحاكمات الجزائية الجزء الأول، منشورات جامعة دمشق، الطبعة الأولى، عام ٢٠١٦-٢٠١٧، ص٨٩

[٣] نصت المادة /١/ فقرة /١/ من قانون أصول المحاكمات الجزائية السوري على أنه "تختص النيابة العامة بإقامة دعوى الحق العام ومباشرتها، ولا تقام من غيرها إلا في الأحوال المبينة في القانون". فالنيابة العامة قضاء من نوع خاص قائم لدى المحاكم لتمثيل المجتمع، وهي المكلفة بإقامة الدعوى العامة ومباشرتها، وحمل المحاكم على جعل أحكامها منطبقة على القوانين النافذة ثم تنفيذ هذه الأحكام. انظر، د. بارعة القدسي، المرجع السابق، ص٩١

يكون ذلك إلا عن طريق إقامة الدعوى العامة التي تُقام أمام القضاء الجزائي.

ولكل جريمة نموذج قانوني يضعه المشرع، ويتضمن هذا النموذج تسمية السلوك المجرَّم، وتحديد أركان الجريمة وظروفها، وشروط التجريم، وشروط العقاب، ونوع كل من العقوبة والتدبير ومقدارهما[١]. فعند حصول التصادم بسبب فعل من الربان مثلاً، يطابق القاضي بين هذا الفعل وبين النموذج القانوني، ولا يحكم بالإدانة إلا إذا تطابق الفعل بكامل عناصره مع هذا النموذج، فقد يتطابق فعل الربان مثلاً مع النموذج القانوني لجريمة التسبب في الوفاة عن غير قصد[٢]، أو جريمة القتل الخطأ[٣] مما يوجب إدانته بها وفرض العقوبة التي أقرها القانون بحقه.

بالتالي إذا توافر في الخطأ المؤدي للتصادم ما يجعل منه جريمة وفقاً لمفهوم القانون الجزائي، نكون أمام دعويين: الدعوى العامة التي تقيمها النيابة العامة أمام القضاء الجزائي ضد الربان أو الشخص الذي ارتكب الجريمة لإيقاع العقوبات أو التدابير المقررة قانوناً بحقه، والدعوى المدنية التي يرفعها المتضرر للمطالبة بالتعويض عما لحق به من أضرار ناتجة عن الجريمة التي تسببت بالتصادم. فالجريمة فعل غير مشروع في نظر قانون

---

[١] انظر، د. عبود السراج، مرجع سابق، ص٢٢٦

[٢] نصت المادة /٥٣٦/ فقرة /١/ من قانون العقوبات السوري على أن "من سبب موت إنسان من غير قصد القتل بالضرب أو بالعنف أو بالشدة أو بأي عمل آخر مقصود عوقب بالأشغال الشاقة خمس سنوات على الأقل"

[٣] نصت المادة /٥٥٠/ من قانون العقوبات السوري على أن "من سبب موت أحد عن إهمال أو قلة احتراز أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة عوقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات"

العقوبات، وإذا ترتب عليها ضرر خاص فإنها تعد فعلاً غير مشروع وفقاً لأحكام القانون المدني، وينفرد القانون الأول بتحديد عقاب لمرتكبه، بينما يتواكب القانونان في إقرار الحق بالتعويض للمتضرر[١]، حيث أكدت المادة /١٣٨/ من قانون العقوبات على مبدأ المسؤولية التقصيرية مبينةً في الفقرة الأولى منها أن "كل جريمة تلحق بالغير ضرراً مادياً كان أو أدبياً تلزم الفاعل بالتعويض"

ووحدة المصدر بين الدعويين العامة والمدنية، وهي الواقعة الجرمية، دعت غالبية التشريعات، وخاصةً ذات المصدر اللاتيني، إلى إجازة رفع الدعوى المدنية تبعاً للدعوى العامة أمام القضاء الجزائي لما يملكه من الوسائل الفعالة في التحقيق والمحاكمة[٢]، ويبقى للمضرور الخيار باللجوء إلى أي المرجعين[٣]، فإذا اختار المضرور إقامة دعواه أمام القضاء المدني فسيكون للدعوى العامة في حال إقامتها آثار على دعواه المدنية ناتجة عن قاعدة "الجزائي يعقل المدني"، أما إذا لجأ المضرور للقضاء الجزائي ونصب نفسه مدعياً شخصياً أمامه، فسيترتب على ذلك تبعية دعواه المدنية للدعوى

---

[١] انظر، د. حسن جوخدار، أصول المحاكمات الجزائية الجزء الأول، منشورات جامعة دمشق، الطبعة الثامنة، عام ٢٠٠٥-٢٠٠٦، ص١٤٧

[٢] انظر، د. حسن جوخدار، مرجع سابق، ص١٤٨

[٣] نصت المادة /٤/ من قانون أصول المحاكمات السوري على أنه "يحق لكل متضرر إقامة دعوى الحق الشخصي بالتعويض عن الضرر الناتج عن الجرائم"، كما نصت المادة /٥/ فقرة /١/ منه أيضاً على أنه "يجوز إقامة دعوى الحق الشخصي تبعاً لدعوى الحق العام أمام المرجع القضائي المقامة لديه هذه الدعوى، كما تجوز إقامتها على حدة لدى القضاء المدني، وفي هذه الحال يتوقف النظر فيها إلى أن تفصل دعوى الحق العام بحكم مبرم"

العامة، لا سيما بخضوعها لقواعد الاختصاص لدى القضاء الجزائي التي سنتعرف عليها بعد استعراض آثار كل من خياري المضرور آنفي الذكر.

أ- آثار الدعوى العامة على دعوى التصادم المدنية وحجية الحكم الجزائي

قد يختار المضرور إقامة دعواه أمام القضاء المدني، فإذا لم تكن الدعوى العامة قد أُقيمت أمام القضاء الجزائي، فإن القاضي ينظر في هذه الدعوى المقامة أمامه، ويفصل فيها بحكم مبرم، دون أن ينتظر إقامة الدعوى العامة والفصل فيها من قبل القاضي الجزائي، وفي هذه الحالة فإنه يملك حرية مطلقة في التقدير والحكم، دون أن يكون مقيداً بأي قيد، على أن حكمه هذا لا يُلزم المحكمة الجزائية في حال أُقيمت الدعوى العامة أمامها فيما بعد، فالحكم البات الصادر عن القضاء المدني لا يحوز حجية تجاه الحكم الجزائي ولا يقيد القاضي الجزائي[١].

وعلى العكس من ذلك فإن الحكم الجزائي يتمتع بحجية أمام القضاء المدني، فإذا أُقيمت الدعوى العامة أمام القضاء الجزائي قبل إقامة الدعوى المدنية أمام القضاء المدني أو أثناء سيره بها، فإن على القاضي المدني أن يوقف النظر في الدعوى المدنية إلى أن يتم الفصل في الدعوى العامة بحكم

---

[١] قضت محكمة النقض أن من أهم المبادئ المقررة فقهاً واجتهاداً هو أن الحكم المدني لا يؤثر في الدعوى العامة بشيء، لأنه لا يوجد بين الدعويين لا وحدة في السبب ولا وحدة في الطرفين، كما أن موضوع الدعويين ليس واحداً. فالدعوى العامة تهدف إلى معاقبة المجرم، والدعوى المدنية تهدف إلى إقرار الحق وتلافي الضرر، وإن لكل منهما سبباً حقوقياً يختلف عن الآخر. فالمحاكم الجزائية بحسب سلطتها المخولة لها، ليست مقيدة بأي قيد لم يرد عليه نص قانوني، وهي بحكم هذه السلطة تستطيع أن تحكم في الدعوى بملء حريتها وكأن المحكمة المدنية لم تحكم فيها. انظر، د. بارعة القدسي، مرجع سابق، ص٢٨٢

مبرم[١]، وبعد أن يفصل القاضي الجزائي في الدعوى العامة بحكم مبرم، يعود القاضي المدني إلى متابعة الدعوى المدنية المقامة أمامه، لكن حريته في التقدير والحكم لا تكون كاملة[٢]، إذ يجد نفسه مرتبطاً بعض الشيء بما سبق أن حكم به القاضي الجزائي في الدعوى العامة، ويُعبَّر عن هذا الارتباط بقاعدة "الجزائي يعقل الدني"[٣]، فيصبح مثلاً حكم الإدانة الذي قضت به المحكمة الجزائية حقيقة لا يجوز للقاضي المدني مناقشتها، ولا يمكنه تجاهلها بأن يرفض تعويض الضرر استناداً إلى أن الجريمة لم تُرتكب، لكن ليس هناك ما يمنع القاضي المدني من الحكم بالتعويض للمضرور في حال البراءة أو عدم المسؤولية عن خطأ مدني مستقل ومتميز عن الخطأ الجزائي، فإذا قرر القاضي الجزائي البراءة في جريمة مقصودة لعدم توافر القصد الجرمي، ثم رأى القاضي المدني أن المتهم المبرأ قد ارتكب تقصيراً يصل إلى حد خطأ الإهمال أو قلة الاحتراز، فيحكم عليه بأداء تعويض إلى المضرور من جراء هذا الخطأ وإن لم يؤلف عمله غير المشروع جرماً جزائياً[٤].

---

[١] تضمنت المادة /٥/ من قانون أصول المحاكمات الجزائية السوري التي تضمنت "...كما تجوز إقامتها على حدة لدى القضاء المدني، وفي هذه الحال يتوقف النظر فيها إلى أن تفصل دعوى الحق العام بحكم مبرم"

[٢] الاجتهاد القضائي لدى محكمة النقض السورية مستقر على أن للأحكام الجزائية حجة قاطعة في الدعوى المدنية إذا ما بحث القاضي المسؤولية عن الفعل الضار عن ضرورة. غرفة رابعة، قرار /٢٧٣٤/، أساس /٣١٠٧/، تاريخ ١٩٩٤/٧/٢٧. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، مرجع سابق، ص٩٧٣

[٣] انظر، د. بارعة القدسي، مرجع سابق، ص٢٨٣؛ ود. حسن جوخدار، مرجع سابق، ص٢٠٠

[٤] انظر، د. بارعة القدسي، مرجع سابق، ص٢٨٨-٢٨٩

والقاضي المدني لا يرتبط بالحكم الجزائي في الوقائع التي لم يفصل فيها هذا الحكم، أو الوقائع التي فصل فيها دون ضرورة[١]، فعلى القاضي الجزائي أن يفصل بالضرورة في الواقعة الجرمية من حيث وقوعها من عدمه، ثم في ثبوت اقترافها من المدعى عليه، ثم في درجة مسؤوليته، ثم في الوصف القانوني للجريمة[٢]

ب- آثار مباشرة دعوى التصادم أمام القضاء الجزائي

يباشر المضرور دعواه المدنية للمطالبة بالتعويض أمام القضاء الجزائي عن طريق الادعاء المباشر إذا لم تُقم النيابة العامة الدعوى العامة، فيتقدم بشكوى يتخذ فيها صفة المدعي الشخصي، أو عن طريق التدخل إذا كانت النيابة العامة قد أقامت الدعوى العامة ووضع القضاء الجزائي يده عليها. ويترتب على اختيار المضرور الطريق الجزائي تبعية دعواه المدنية للدعوى العامة، حيث لا تُنظر الدعوى المدنية من قبل القضاء الجزائي إلا على سبيل الاستثناء من القواعد العامة لوحدة الواقعة، ومن غير الجائز رفع الدعوى المدنية وحدها وعلى وجه الاستقلال أمام القضاء الجزائي ما لم ترفع

---

[١] المادة /٩١/ من قانون البيّنات السوري. كما بينت محكمة النقض السورية أن الحكم الجزائي ليس له أية حجية أمام القضاء المدني عندما يبحث في التعويض المدني عرضاً دون إقامة الدعوى المدنية أمامه إذ أن بحثه بالتعويض المدني لم تقتضيه الضرورة في تلك الحالة. غرفة رابعة، قرار /٣١٩/، أساس /٥٦٨/، تاريخ ١٩٩٩/٥/٢. كما بينت في قرار آخر أن القاضي المدني غير ملزم بالحكم الجزائي في الوقائع التي لم يفصل فيها هذا الحكم، وإن ما تطرّق له القرار الجزائي دون لزوم لا يعتبر حجة في الدعوى لمدنية، أما ما لم يكن ضرورياً من هذه الوقائع فلا يتقيد بها القاضي المدني مهما أكده القاضي الجزائي. غرفة أولى، قرار /٤٠٣/، أساس /٣٧٥/، تاريخ ٢٠٠٠/١١/١٣. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، مرجع سابق، ص٩٧١

[٢] انظر، د. حسن جوخدار، مرجع سابق، ص١٩٩

الدعوى العامة، وتستمر هذه التبعية أثناء نظر الدعويين حتى الفصل فيهما بحكم واحد. وتُعَدُّ قاعدة تبعية الدعوى المدنية للدعوى العامة من النظام العام لتعلقها بولاية القضاء الجزائي بالفصل في الدعوى[١].

ج- قواعد الاختصاص أمام القضاء الجزائي

يعرف الاختصاص على الصعيد الجزائي بأنه اعتراف يقر فيه المشرع في صلب نص قانوني بأن محكمة معينة هي أكثر المحاكم صلاحية للفصل في جريمة ما أو لمحاكمة مدعى عليه ما. فإذا أقر القانون هذه الصلاحية لإحدى هذه المحاكم، قيل عنها إنها المحكمة المختصة أو ذات الاختصاص أو الولاية[٢].

فإذا ارتُكبت جريمة ما، مثل الجريمة التي تسببت بحادث التصادم البحري، فإن أول ما يجب الوقوف عليه هو معرفة ما إذا كان القضاء الجزائي السوري هو المختص في نظر الدعوى بشأنها، ويتم ذلك بتطبيق قواعد الصلاحية الإقليمية أو الذاتية أو الشخصية أو الشاملة المنصوص عليها في قانون العقوبات[٣]، حيث يختص القضاء الجزائي السوري من حيث المبدأ بالنسبة لجميع الجرائم المقترفة في الأرض السورية، والجنايات والجنح المقترفة خارج الأرض السورية إخلالاً بأمن الدولة، سواء أكان مقترفها سورياً أم أجنبياً، وبالنسبة لكل سوري أقدم خارج الأرض السورية على ارتكاب جناية أو جنحة يعاقب عليها القانون السوري، ولكل أجنبي مقيم على

---

[١] انظر، د. حسن جوخدار، المرجع السابق، ص١٨٦

[٢] انظر، د. بارعة القدسي، مرجع سابق، ص٥٩

[٣] انظر، المواد من /١٥/ إلى /٢٣/ من قانون العقوبات السوري

الأرض السورية أقدم في الخارج على ارتكاب جناية أو جنحة إذا لـم يكـن استرداده قد طلب أو قبل[١].

وحيث إن سورية منضمة إلى معاهدة الاختصاص الجزائي في مسائل التصادم لعام ١٩٥٢ التي قررت عدم انطباقها على المصادمات أو حـوادث الملاحة الأخرى التي تقع في الموانئ والمرافئ والمنائر الداخليـة، وفضـلاً عن ذلك احتفظت سورية لنفسها بالحق في تعقب الجرائم التي ارتكبت فـي مياهها الإقليمية الخاصة وفقاً للتحفظ الذي سمحت به المعاهدة، بالتالي فـإن قواعد الاختصاص الجزائي تختلف باختلاف المياه التي وقع فيها التصادم.

فوقوع التصادم في المياه الداخلية أو الإقليمية السـورية يـؤدي إلـى استبعاد أحكام معاهدة الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم لعـام ١٩٥٢ لأنه وقع خارج نطاق تطبيقها على النحو الذي سبق إيضاحه، ممـا يجعـل الاختصاص ينعقد للمحاكم السورية وفقاً لقواعد الصلاحية الإقليميـة التـي تجعل القضاء الجزائي السوري المختص بنظر الـدعوى بالنسـبة لجميـع الجرائم المقترفة في الأرض السورية أو مياهها الإقليمية.

ومتى عُقد الاختصاص للقضاء السوري، وحيث أن قـانون التجـارة البحرية السوري لم يفرد قواعد خاصة بالاختصاص الجنـائي فـي مسـائل التصادم البحري كما فعل بالنسبة الاختصاص المدني، وجب اللجـوء إلـى معايير الاختصاص الجزائي الداخلي التي تتولى تحديـد الجهـاز القضـائي المختص بنظر الدعوى، حيث تقضي قواعد الاختصاص الجزائـي بتوزيـع

---

[١] انظر، د. حسن جوخدار، أصول المحاكمات الجزائية الجزء الثاني، منشورات جامعة دمشـق، الطبعة التاسعة، عام ٢٠٠٣-٢٠٠٤، ص٨٢

الجرائم المختلفة بين أجهزة القضاء الجزائي من قضاء تحقيق وقضاء حكم، حتى إذا ما وقعت جريمة ما، وضعت هذه القواعد فوراً موضع العمل والتطبيق من أجل تحديد المحكمة الصالحة للنظر في الجريمة المقترفة، فقواعد الاختصاص في الأمور الجزائية لم توضع لمصلحة الخصوم وإنما وضعت للمصلحة العامة، لذلك فهي من النظام العام، وقد أخذت بالمبادئ العامة التي تقضي بتفضيل الأهم على الهام لأن غرض المشرع في تحديد الاختصاص لم يكن من أجل اختيار المحكمة التي يسهل على المتهم التقاضي أمامها كما في الأمور المدنية، وإنما المحكمة التي يمكنها تحقيق العدالة على الوجه الأكمل[١].

ومعايير الاختصاص الجزائي الداخلي أربعة تتمثل في المعيار الوظيفي الذي يقوم على أساس المهمة المسندة إلى القاضي (تحقيق أو محاكمة)، والمعيار الشخصي الذي يقوم على أساس صفة أو حالة معينة في الجاني أو المجني عليه كأن يكون حدثاً أو عسكرياً، والمعيار النوعي القائم على أساس نوع الجريمة (جناية أو جنحة أو مخالفة) أو على أساس طبيعتها (جريمة اقتصادية أو عسكرية)، أما المعيار المكاني فيقوم على أساس جغرافي أو حدود إدارية لكل جهاز قضائي إذا ما كانت مسرحاً لوقوع الجريمة أو موطناً لفاعلها أو مكاناً لإلقاء القبض عليه فإن هذا الجهاز يكون مختصاً من الناحية المكانية[٢]

---

[١] انظر، د. بارعة القدسي، مرجع سابق، ص٦١

[٢] انظر، د. حسن جوخدار، مرجع سابق، ص٨٣

أما إذا وقع التصادم في البحر العام تطبق عندها أحكام معاهدة الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى لعام ١٩٥٢ التي بيّنت أنه إذا وقع تصادم أو أي حادث آخر لسفينة بحرية وكان من شانه أن يرتب مسؤولية جنائية أو تأديبية على كاهل الربان أو أي شخص آخر في خدمة هذه السفينة فلا يجوز اتخاذ أي إجراء في ذلك إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي كانت السفينة تحمل علمها وقت وقوع التصادم أو الحادث الملاحي.

المطلب الثاني
عناصر دعوى التصادم وتقادمها

للدعوى المدنية الناتجة عن الفعل غير المشروع عموماً وعن التصادم خصوصاً، عناصر ثلاثة تتمثل في سبب الدعوى، وأطرافها، وموضوعها. فالضرر الناشئ عن الفعل غير المشروع هو سبب منح المضرور حق اللجوء إلى القضاء للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه والذي تولّد عن الفعل غير المشروع، فإذا توافرت أركان المسؤولية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما تحققت المسؤولية وترتبت آثارها كسبب للدعوى التي يرفعها المضرور للمطالبة بالتعويض عما لحق به من أضرار[١]. أما التعويض الذي يطالب به المضرور، فهو الحكم المترتب على تحقق المسؤولية وجزائها[٢]، ويمثل موضوع دعوى المسؤولية.

وتحديد عناصر الدعوى ذو أهمية من نواحٍ عدة: فلا يجوز أن يصدر حكمان في الدعوى نفسها، لأن الحكم الأول يحوز حجية تحول دون النظر في نفس الدعوى التي صدر فيها مرة أخرى. فإذا اتحدت العناصر بين دعويين، تعلّق الأمر بدعوى واحدة وإن تعدد رفعها إلى القضاء، ويكفي اختلاف أحد هذه العناصر لنكون بصدد دعوى أخرى[٣]. وسقوط الدعوى

---

[١] انظر، د. بارعة القدسي، مرجع سابق، ص٢٤٧-٢٤٨. مع مراعاة أن الفعل غير المشروع في الدعوى المدنية التابعة للدعوى العامة التي تُنظر أمام القضاء الجزائي يجب أن يشكل جريمة وفقاً لمفهوم القانون الجزائي.

[٢] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٩١٦

[٣] انظر، د. أحمد الحراكي ود. أيمن أبو العيال، مرجع سابق، ص٢١٥

بالتقادم يحول دون النظر بها، وقد خصّ قانون التجارة البحرية دعوى التصادم بأحكام خاصة فيما يتعلق بالتقادم.

وحيث إنه سبق وتم البحث في أركان المسؤولية التي يمثّل تحققها سبباً للدعوى[١]، وسنتطرق فيما يلي لباقي عناصر دعوى التصادم، وسنبحث بدايةً أطراف الدعوى في (الفرع الأول)، وموضوع الدعوى في (الفرع الثاني)، ليصار إلى بحث أحكام التقادم الخاصة بدعوى التصادم في (الفرع الثالث).

الفرع الأول: أطراف دعوى التصادم

الادعاء القانوني هو تأكيد شخص لحقه أو مركزه القانوني بمواجهة شخص آخر بناءً على واقعة معينة تتعلق بشخص المدعي ينكرها عليه الشخص الآخر الذي يدعى المدعى عليه أو يعارضه فيها، لذلك فإن الادعاء هو زعم يحتمل الخطأ والصواب ويحتاج إلى دليل كي تتحول الواقعة المادية إلى واقعة قانونية[٢]، فالمدعي (أولاً)، والمدعى عليه (ثانياً)، يمثلان طرفي الدعوى، ولكل منهما أحكامه التي سنتعرف عليها تالياً.

أولاً: المدعي في دعوى التصادم

المدعي في دعوى المسؤولية عموماً هو المضرور، وهو الذي يطالب بالتعويض، وغير المضرور ليس له حق في التعويض، ويثبت هذا الحق لنائب المضرور وخلفه، ويمكن أن يكون النائب قانونياً كالولي، أو قضائياً كالوصي، أو اتفاقياً كالوكيل، وينتقل الحق في التعويض إلى الخلف، فإذا كان

---

[١] راجع في أركان المسؤولية عن التصادم البحري. الفصل الأول، المبحث الثاني، المطلب الأول

[٢] انظر، د. محمد واصل، مرجع سابق، ص٣١٩

التعويض عن ضرر مادي وتوفي المضرور انتقل حقه إلى خلفه العام. وإذا لم يطالب المضرور بهذا التعويض، يحق لدائنه أن يطالب به عن طريق الدعوى غير المباشرة، ويثبت الحق في التعويض لكل مضرور[١]، حيث قد يتعدد المضرورون من الخطأ الواحد، ويكون كل مضرور قد أصابه ضرر مستقل عن الضرر الذي أصاب الآخر، فيكون لكل مضرور دعوى شخصية مستقلة يرفعها باسمه خاصة دون أن يتأثر بدعاوى الآخرين، ولا تضامن بين المضرورين بل يقدر القاضي تعويض كل منهم على حدة[٢].

فلكل ذي شأن أصابه ضرر من واقعة التصادم الناجمة عن خطأ المدعى عليه أن يقيم نفسه مدعياً مثل الشاحنين والركاب وأفراد الطاقم، وكل من هؤلاء يدعي لحساب نفسه، ويرتب القانون على عاتق المدعي في دعوى التصادم التزامات وأعباء خاصة، فيقع على كاهله عبء إثبات ما يدعيه واستحقاقه للتعويض الذي يطالب به في ظل استبعاد القانون لقرينة الخطأ في التصادم البحري، وكان المدعي ملزم باتباع شكليات معينة عند إقامة الدعوى، وذلك بتنظيم احتجاج وفق مواعيد معينة ورفع الدعوى خلال مهلة معينة تلي الاحتجاج أيضاً، وإلا كانت دعواه معرضة للدفع بعدم القبول، حيث كانت التشريعات السائدة قبل معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ مثل قانون التجارة البحرية المصري الملغى[٣] تشترط لاستماع دعوى المسؤولية بسبب

---

[١] بينت محكمة النقض المصرية أنه ليس في القانون ما يمنع من أن يكون المضرور من الجريمة شخص آخر ولو كان غير المجني عليه ما دام قد ثبت قيام هذا الضرر وكان ناتجاً عن الجريمة مباشرةً. انظر، المستشار عمرو عيسى الفقي، مرجع سابق، ص١٣١

[٢] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٩١٦-٩٢٠

[٣] المادتين /٢٧٤/ و/٢٧٥/ من قانون التجارة البحرية المصري الملغى

التصادم أن يقوم المدعي بتوجيه احتجاج خلال مدة ٤٨ ساعة من وقوع الحادث، أو من الوقت الذي يستطيع فيه توجيه هذا الاحتجاج إذا وقع التصادم في عرض البحر، وأن يرفع الدعوى بعد ذلك خلال مدة أقصاها ٣١ يوماً اعتباراً من تاريخ تبليغ الاحتجاج[١].

كذلك الأمر في فرنسا فقد كان أمر الملاحة لسنة ١٦٨١ يقرر دفعاً بعدم القبول، وأخذ تقنين التجارة الفرنسي بهذا النظام أيضاً حيث لم تكن تُقبل بموجبه الدعوى بشأن التعويض عن الأضرار التي تنجم عن التصادم في مكان يمكن فيه للربان أن يتصرف إذا لم يقم بعمل احتجاج خلال ٢٤ ساعة، وأن تُرفع الدعوى خلال شهر من تاريخ إعلان الاحتجاج[٢]، وقد حاول القضاء الفرنسي أن يخفف من حدة هذه القاعدة، فقرر أن مدة الثماني والأربعين ساعة تنقطع بالقوة القاهرة، وتزيد بسبب المسافات، وهي لا تسري خلال أيام العطل الرسمية، بالإضافة إلى أنها لا تبدأ إلا من اليوم الذي تكون للربان فيه القدرة على المطالبة بحقه[٣].

إلا أن معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ غيّرت هذا النهج، ولم تشترط تقديم مثل هذا الاحتجاج، أو القيام بأي إجراء آخر، بل أكدت صراحةً في المادة /٦/ منها أنه "لا يشترط لدعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناتجة عن المصادمات البحرية عمل بروتستو أو عمل أي إجراء خاص آخر"، وتبعها في ذلك بعض التشريعات التي قررت صراحةً أن دعوى التعويض من

---

[١] انظر، د. هشام فرعون، مرجع سابق، ص٢٤٨

[٢] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص١٩٩

[٣] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٣١٢

الأضرار الناجمة عن التصادم لا تخضع لاحتجاج ولا لمعاملة أخرى مثل قانون التجارة البحرية السوري السابق، والتشريعات في كل من الأردن، ولبنان، والجزائر[١]، وأُلغي نظام الاحتجاج في فرنسا أيضاً بقانون ١٨٩١/٣/٢٤[٢].

أما قانون التجارة البحرية السوري النافذ فتجاهل موضوع الاحتجاج حيث لم ينفِ الحاجة إليه صراحةً، ولم يشترط تقديمه، ولم يعلّق رفع دعوى المسؤولية الناشئة عن التصادم على أي إجراء آخر، ولعل ذلك بسبب استقرار هذا النهج في أغلب التشريعات، فلم يعد من حاجة لذكره حيث تجاهلته العديد من التشريعات مثل تشريعات مصر، والإمارات، والكويت.

ثانياً: المدعى عليه في دعوى التصادم

المدعى عليه في دعوى المسؤولية عموماً هو المسؤول (أو نائبه أو خلفه)، سواء أكان مسؤولاً عن فعله الشخصي أم مسؤولاً عن غيره أو عن الشيء الذي في حراسته[٣]، فالربان المخطئ يُسأل عن فعله الشخصي على أساس مسؤولية حارس الأشياء مع مراعاة استبعاد قانون التجارة البحرية للخطأ المفترض فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم البحري كما رأينا، بينما يكون مالك السفينة أو مجهزها مسؤولين مسؤولية شخصية عن أخطائهما تطبيقاً للقواعد العامة، بالإضافة إلى مسؤوليتهما مدنياً عن أفعال

---

[١] المادة /٢٤٢/ من قانون التجارة البحرية السوري السابق؛ والمادة /٢٤٥/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٤٢/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٨٨/ من القانون البحري الجزائري.

[٢] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص١٩٩

[٣] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٩٢٣

الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها[١].

وبالنظر إلى مصدر المسؤولية يُعَدُّ مالك السفينة أو مجهزها مسؤولين مسؤولية مزدوجة ، فهي مسؤولية عقدية مصدرها ما يبرمه الربان من عقود بوصفه ممثلاً للمجهز، وفي ذلك تطبيق للقواعد العامة التي تَعدّ الموكل مسؤولاً عن التصرفات القانونية التي يقوم بها الوكيل، وهي أيضاً مسؤولية تقصيرية مصدرها أفعال الربان والتابعين[٢]، وما ذلك إلا تطبيق للقواعد العامة المقررة بخصوص مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه[٣]، وقد أكدت محكمة النقض السورية أن التابع والمتبوع مسؤولان بالتضامن عن تعويض الضرر وللمدعى حصر مطاليبه بأحدهما دون الآخر[٤].

---

[١] المادة /١٠٨/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٢] انظر، بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص٢٠٣

[٣] نصت المادة /١٧٥/ على أنه "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها. وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وفي توجيهه". فيشترط لقيام مسؤولية المتبوع عن فعل التابع تحقق ثلاثة شروط: خطأ التابع، علاقة التبعية، وقوع الخطأ حال تأدية الوظيفة (في القانون الفرنسي) أو حال تأدية الوظيفة أو بسببها (في القانون السوري، المصري، والجزائري). انظر، د. محمد زهدور، مرجع سابق، ص٦٣

[٤] غرفة ثانية، قرار /٢١٩٢/، أساس /٨٥٣/، تاريخ ١٩٩١/٨/٢٥. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، مرجع سابق، ص٥٧٩. مع التنويه إلى أن المسؤولية التضامنية هنا مختلفة عن المسؤولية التضامنية بين السفن المتصادمة بخطأ مشترك والتي أفرد لها المشرع أحكام خاصة كما سنرى

فالمدعى عليه في دعوى التصادم هو مجهز السفينة الصادمة، ويمكن أن ترفع الدعوى على ربانها[١] الذي يُعَدُّ نائباً قانونياً عن المجهز بموجب القانون ويمثله أمام القضاء[٢].

وفي حال تعدد المسؤولين عن العمل الضار، تقضي القواعد العامة في هذه الحالة بتضامنهم[٣]، ذلك أن تعدد المسؤولين يجعل كل مسؤول مدعى عليه ويجعلهم جميعاً متضامنين في المسؤولية، فيكون كلٌ منهم مسؤولاً قِبل المضرور عن كامل التعويض، ويستطيع المدعي أن يقيم الدعوى عليهم جميعاً، ويستطيع أن يختار منهم من يشاء، فيقصر الدعوى عليه دون غيره ويطالبه بالتعويض كاملاً[٤]، على أساس أن كلاً من المسؤولين قد ارتكب خطأ ساهم في كل الضرر وأنه بدون هذا الخطأ ما كان الضرر ليقع[٥].

إلا أن الأخذ بهذه القاعدة على إطلاقها، وتطبيقها في مجال القانون التجاري البحري، وعلى الأخص في حالة تعدد المسؤولين عن حادث التصادم البحري بخطأ مشترك، يؤدي إلى نتائج غير عادلة، حيث إن شاحني البضائع الهالكة نتيجة التصادم مثلاً، يمكنهم الرجوع على مجهزي السفينتين

---

[١] انظر، د. احمد حسني، مرجع سابق، ص١٩٨

[٢] وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية، ولا تثبت صفة النائب القانون للمجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك. انظر، المادة /١٢٧/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية السوري

[٣] نصت المادة /١٧٠/ من القانون المدني السوري على أنه "إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر. وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض "

[٤] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٩٢٤

[٥] انظر، د. احمد حسني، مرجع سابق، ص١٨٧

المتصادمتين مع اختلاف طبيعة مسؤولية كل من المجهزين في هذه الحالة، فمجهز السفينة التي تنقل بضائع الشاحنين المتضررين مسؤول تجاههم مسؤولية عقدية ينظمها سند الشحن أو عقد النقل المبرم فيما بينهم، والذي قد يتضمن شرط إعفاء من المسؤولية عن أخطاء الربان، أما مجهز السفينة الأخرى التي لا تنقل بضائع الشاحنين المتضررين فهو مسؤول تجاههم مسؤولية تقصيرية، لأنه غريب عن العقد المبرم بينهم وبين مجهز السفينة التي تنقل بضائعهم، ولا يستفيد من شروط الإعفاء الواردة فيه، بالتالي فإن الشاحن المتضرر سيتجنب الرجوع على ناقله الذي تعاقد معه، حتى لا يحتج هذا الأخير في مواجهته بشرط الإعفاء من المسؤولية عن أخطاء الربان، وبدلاً من ذلك يوجه دعواه إلى المجهز الآخر الذي لا تربطه به علاقة تعاقدية ويحصل منه على التعويض كاملاً، ثم يرجع هذا الأخير بدوره على المجهز الناقل بنصيبه من التعويض فيفقد ميزة الإعفاء من المسؤولية. ويزداد الوضع تعقيداً وإجحافاً بحق الناقل فيما لو كان التصادم بخطأ مشترك قد حصل بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد، حيث إن لكل سفينة كياناً مستقلاً وتعاملا بصفة مستقلة عن شقيقتها السفينة الأخرى، ويستطيع شاحنو كل سفينة أن يوجهوا دعواهم ضد السفينة الأخرى التي لا تنقل بضائعهم المتضررة وكأن السفينتين مملوكتان لمالكين مختلفين[١] للمطالبة بالتعويض كاملاً، متجنبين بذلك العلاقة العقدية التي تربطهم بالمالك المشترك الذي يدفع كامل التعويض في هذه الحالة لكل الشاحنين المتضررين، لا بوصفه مالكاً للسفينة التي تنقل بضائعهم، بل بوصفه مالكاً للسفينة الأخرى، فيفقد بذلك

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٢١٥

ميزة شرط الإعفاء من المسؤولية الوارد في العقد الذي تمكن الشاحنون من الالتفاف عليه، ولا يجد من يرجع عليه لاسترداد ما دفعه زيادةً عن حصته لأنه لا يستطيع أن يرجع على نفسه.

وقد التفت المشرع إلى هذا الوضع الذي وصفه البعض بالمأزق[١] الذي يؤدي إليه تطبيق القواعد العامة المتعلقة بتضامن المسؤولين في حال تعددهم، فضمّن قانون التجارة البحرية أحكاماً خاصة فيما يتعلق بتضامن المسؤولين المتعددين عن الأضرار المترتبة على حادث التصادم البحري بخطأ مشترك، وميّز بين الأضرار المادية التي تلحق بالسفن أو البضائع أو الأمتعة أو الأموال لأخرى، وبين الأضرار البدنية الناشئة عن الموت أو الجروح التي تصيب الأشخاص الموجودين عل ظهر السفن المتصادمة أو على ظهر السفن الأخرى، فكان لكل منها أحكام خاصة وفقاً لما هو موضح تالياً.

أ- الأضرار المادية

استبعد المشرع السوري تضامن المسؤولين المتعددين صراحةً بالنسبة للأضرار المادية الناجمة عن التصادم البحري بخطأ مشترك، ونص على ذلك في المادة /٣٠٩/ من قانون التجارة البحرية المتعلقة بتوزيع المسؤولية في حالة التصادم الناجم عن خطأ مشترك، والتي تضمنت في الفقرة الثانية منها "تُسأل السفن في حدود النسبة المشار إليها في الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها تجاه الغير وذلك عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو البضائع أو الأمتعة أو الأموال الأخرى الخاصة بالبحارة أو بأي شخص آخر موجود على متن السفينة". فلا يجوز لمن لحقت به أضرارٌ مادية من جرّاء التصادم

---

[١] د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص١٨٧

أن يطالب كل مسؤول عن التصادم إلا في حدود النسبة التي حددها الحكم، دون أن يفيد مما تقرره القواعد العامة من إمكانية مطالبة أي من المسؤولين بكل التعويض.

وموقف المشرع السوري هذا ليس فريداً، بل سبقته إليه معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ مبينةً في الفقرة الثانية من المادة الرابعة منها أن "الخسائر التي تصيب السفن أو شحنتها أو أمتعة أو ممتلكات طاقمها أو ركابها أو غيرهم من الأشخاص الذين يكونون على ظهرها تتحملها السفن المخطئة بنفس تلك النسبة بدون تضامن بالنسبة للغير"، واتخذت أغلب التشريعات العربية موقفاً مشابهاً مثل التشريعات في كل من مصر، عمان، الكويت، الإمارات، الأردن، لبنان، والجزائر[١]، وأخذت الفقرة الثانية من المادة الرابعة من قانون الحوادث البحرية الفرنسي، وبينت الفقرة الرابعة من المادة /١٨٧/ من قانون الملاحة التجارية الإنكليزي لعام ١٩٩٥ والمتعلقة بتقسيم المسؤولية بين السفن المتسببة بالضرر أنه ليس في هذه المادة ما يجعل أي سفينة تُسأل عن أي ضرر لم يساهم خطؤها في إحداثه.

أما الولايات المتحدة فقد احتفظت بقاعدة التضامن التي تسمح للمضرور بضرر مادي أن يطالب أي من السفن بكل التعويض، ولم يتردد القانون الأمريكي في إجازة رجوع من قام بالوفاء بكل التعويض على

---

[١] المادة /٢٩٧/ فقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة /٢٩٥/ فقرة /٢/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٢٦/ فقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٢١/ فقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٣٩/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٣٦/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٧٩/ الفقرة /١/ من القانون البحري الجزائري.

المجهز الناقل، مما يمكن أن يؤدي إلى إلزام هذا الأخير بدفع أكثر مما قد يكون ملزماً به على النطاق التعاقدي، وتفادياً لذلك أوجد العمل البحري الأمريكي شرطاً يدرج في سندات الشحن أو في مشارطات إيجار السفن[١] يطلق عليه Both to blame collision ويُسمح بموجبه للناقل أن يطالب الشاحنين برد ما دفعه زيادة للمجهز الذي رجع عليه بعد أن دفع التعويض كاملاً[٢]، إلا أن المحكمة العليا الأمريكية قضت ببطلان هذا الشرط باعتباره مخالفاً للصفة الآمرة لقانون هارتر[٣].

وتجدر الإشارة إلى أن قاعدة التضامن لا تُستبعد عندما تكون الأضرار قد لحقت بالغير الذين لا تربطهم أي رابطة قانونية أو واقعية مع السفن المشتركة في التصادم، لأن الأسباب التي دعت إلى استبعاد التضامن لا تقوم في هذه الحالة، ولا يطبق هذا الاستبعاد إلا على حالة اشترك جميع السفن المتصادمة في الخطأ، فإذا كان التصادم الذي يرجع إلى خطأ مشترك بين سفينتين قد سبب ضرراً لسفينة ثالثة أو للشحنة التي تحملها، فإن هذه الحالة تخرج عن نطاق الخطأ المشترك الذي يواجهه القانون، وبذلك تُسأل السفينتان المخطئتان بالتضامن عن تعويض الأضرار التي لحقت بالسفينة الثالثة[٤].

---

[١] نجده مثلاً في البند /١١/ من نموذج GENCON لمشارطات السفن، والبند /٢٠-b- iv/ من نموذج ASBATANKVOY

[2] See, Yvonne Baatz, Op cit, p228

[٣] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص١٨٨

[٤] انظر، د. أحمد حسني، المرجع السابق، ص١٨٨؛ ود. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٢١٦-٢١٧

ب- الأضرار البدنية

نظر المشرع إلى حوادث التصادم التي ينتج عنها أضرار بدنية ناشئة عن الموت أو الجروح التي تصيب الأشخاص نظرة إنسانية بحتة، فأيّد المضرور بتضامن المسؤولين المتعددين في هذه الحالة، مسهلاً الطريق أمامه للحصول على تعويضه، حيث نصت الفقرة الثالثة من المادة /٣٠٩/ من قانون التجارة البحرية على أنه "تكون المسؤولية بالتضامن إذا أدى الخطأ إلى وفاة شخص على السفينة أو إصابته بجروح ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع على السفن الأخرى"

فيكون بذلك للمتضرر بأضرار بدنية من جروح لحقت به، أو لورثة المتوفى بسبب الحادث، أن يطالبوا أياً من السفن المشتركة بالتصادم بكامل التعويض، دون أن يقصر مطالبته على كل منها بنسبة خطئها ومساهمتها في حصول الضرر، والمحكمة تقضي بالتضامن من تلقاء نفسها دون توقف على طلب من المضرور لأن مصدره القانون[١]، مع الاحتفاظ بحق السفينة التي تدفع أكثر من حصتها بالرجوع على السفن الأخرى، رغم ما قد يؤدي إليه هذا الحكم من نتائج غير عادلة كما سبق ورأينا، فيلاحظ هنا أن المشرع قدم الاعتبارات الإنسانية مراعاةً لمصلحة المضرور بدنياً على حساب اعتبارات العدالة التي استدعته لاستبعاد التضامن بالنسبة للأضرار المادية.

---

[١] انظر، المستشار، عمرو عيسى الفقي، مرجع سابق، ص١٣٥

وقد أخذت أغلب التشريعات العربية بهذا المبدأ أيضاً كالتشريعات في مصر، وعمان، والكويت، والإمارات، والأردن، ولبنان، والجزائر[١]، وقد أقره أقره القانون الفرنسي، واعتمده القانون الإنكليزي[٢]، ونصت عليه المادة الرابعة من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ مبينةً في فقرتها الثالثة أنه "تلتزم السفن المخطئة بالتضامن بالنسبة للغير عن الخسائر الناشئة عن الموت أو الرجوع على أن يكون لمن دفع حصة أكبر من التي كان عليه أن يتحملها في النهاية طبقا للفقرة الأولى من هذه المادة حق المطالبة بالفرق"

الفرع الثاني: موضوع دعوى التصادم (التعويض وضماناته)

موضوع دعوى المسؤولية عموماً والتصادم البحري خصوصاً هو التعويض عن الضرر[٣] تعويضاً يعادل مقدار الضر الحاصل، ويراعي قاضي الموضوع عدة ظروف تبعاً لطبيعة الضرر وجسامته عند تقدير التعويض (أولاً)، وقد حاز المضرور على تأييد المشرع في استيفاء حقه، فأقرّ ضمانات لهذا التعويض (ثانياً) حيث عَدَّ التعويضات المستحقة عن الأضرار المترتبة على التصادم البحري من الديون الممتازة.

---

[١] المادة /٢٩٧/ فقرة /٣/ من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة /٢٩٥/ فقرة /٢/ من القانون البحري لعماني؛ والمادة /٢٢٦/ فقرة /٣/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٢١/ فقرة /٣/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٩٣/ فقرة /٣/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٣٦/ فقرة /٣/ من قانون التجارة البحرية اللبناني، والمادة /٢٧٩/ الفقرة /١/ من القانون البحري الجزائري.

[٢] المادة /٤/ فقرة /٣/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي، والمادة /١٨٨/ فقرة /١/ من قانون الملاحة التجارية الإنكليزي

[٣] انظر، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، مرجع سابق، ص٩٣٥؛ والمستشار، عمرو عيسى الفقي، مرجع سابق، ص١٣٧

أولاً: تقدير التعويض

لم يتناول قانون التجارة البحرية السوري طريقة تقدير مبلغ التعويض الذي يوجب على المحكمة المختصة أن تحكم به عن الأضرار المترتبة على التصادم البحري، ولم يأتِ على أحكام خاصة في هذا الأمر، شأنه في ذلك شأن معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ وأغلب التشريعات التجارية البحرية الأخرى، لذلك فلا بد من الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني[١] التي تحدد مبلغ التعويض بما لحق المتضرر من خسارة وما فاته من كسب، وقد استقر قضاء محكمة النقض السورية أن تقدير التعويض والحكم به وإن كان من الأمور الواقعية التي تخرج عن رقابة محكمة النقض إلا أن تبيان العناصر المكونة للتعويض هو من مسائل القانون التي تخضع لرقابة محكمة النقض[٢]، وتقدير التعويض عن الضرر يتم وقت صدور الحكم وليس وقت وقوع الحادث الذي ألحق الضرر بالمضرور[٣]، فإذا هلكت السفينة وجب دفع قيمتها وقت التصادم، ويقصد بذلك أنها تقدر بحالتها التي كانت عليها وقت

---

[١] نصت المادة /٢٢٢/ الفقرة /١/ من القانون المدني السوري على أنه "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد، أو بنص في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره. ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة، وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام، أو للتأخر في الوفاء به. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية، إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول"

[٢] غرفة ثانية، قرار /١٥٦٩/، أساس /٨٥٤/، تاريخ ٢٠٠٠/١١/٥. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، مرجع سابق، ص٥٨٣

[٣] غرفة رابعة، قرار /١٠٨٧/، أساس /١٣٩٠/، تاريخ ١٩٩٧/١٠/٨. انظر، المحامي محمد أديب الحسيني، المرجع السابق، ص٥٨٣

التصادم، وليس بقيمتها من النقود في ذلك الوقت[١]، وإذا تلفت وجب دفع قيمة الإصلاحات التي أجريت، ويشمل التعويض ما فات المضرور من كسب كأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي حدث التصادم خلالها والربح الذي ضاع عليه بسبب تعطيل السفينة عن الاستغلال أثناء إصلاحها[٢]، وسنتناول تقدير التعويض عن هذه العناصر كما يلي:

أ- تعويض الخسارة الكلية للسفينة

في حالة خسارة السفينة وهلاكها كلياً، وجب دفع قيمتها السوقية وقت التصادم وليس في نهاية رحلتها المقررة[٣]، إلا أنه قد يكون من المستحيل معرفة القيمة السوقية للسفينة الهالكة في حادث التصادم، فذهب القضاء الإنكليزي في هذه الحالة إلى أن معيار التعويض يكون بقيمتها بالنسبة لمالكها كمشروع تجاري يسير على وجهٍ مرضٍ[٤]. ولا يعوّل على القيمة التي أُمّن على السفينة بها، فلا ينبغي للمحاكم أن تتخذ قيمة التأمين كأساس لتقدير قيمة السفينة إلا إذا ثبت بشكل قاطع أن التأمين كان على قيمتها الحقيقية ولم يكن هناك تلاعب في تلك القيمة لغاية في نفس مالكها[٥].

ب- تعويض الخسارة الجزئية للسفينة

في حالة تلف السفينة دون هلاكها كلياً، وجب دفع قيمة الإصلاحات التي أُجريت وما تحمله المجهز لإعادة سفينته للحالة التي كانت عليها قبل

---

[١] انظر، د. أحمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص٦١

[٢] انظر، د. فراح عز الدين، مرجع سابق، ص١٧٨

[3] See, Simon Baughen, Op cit, p278

[4] The case of Harmonides v Waesland. See, Aleka Mandaraka-Sheppard, Op cit, p628

[٥] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٣٢٤

الضرر، إلا أنه للوصول إلى القيمة الحقيقية للضرر قد يحصل أحياناً انقاص في هذه القيمة أو زيادة أحياناً أخرى أو إضافات أخرى، فيكون هناك ضرورة للانقاص عندما تكون هذه التعويضات ستضيف إلى السفينة قيمة أكبر مما كان لها قبل الحادث، وهذا ما يحصل كثيراً بالنسبة للسفن القديمة وخاصةً تلك التي لا تحظى بعمليات صيانة دورية أو التي يُهمَل في صيانتها[١]، وعلى العكس يكون هناك مجال للزيادة عندما تكون السفينة على الرغم من إصلاحها قد انخفضت قيمتها في السوق، فإذا أثبت المدعي هذا الانخفاض يكون له الحق في الحصول على تعويض انخفاض قيمة السفينة[٢]

وبالإضافة إلى قيمة الإصلاحات يؤخذ بعين الاهتمام الخسارة ذات الطابع المالي، أي المصاريف الأخرى التي استلزمها إتمام الإصلاح وكانت ناتجة عن التصادم، مثل مصاريف خدمات المساعدة والإنقاذ، وخدمات القطر، ومصاريف الميناء الذي لزم دخوله والرسو فيه، ومناولة البضائع التي اقتضى الأمر تفريغها أثناء إجراء الإصلاحات وإعادة شحنها[٣]، أما الخسارة ذات الطابع الاقتصادي المحض فلا تُعوَّض، حيث حكم القضاء الإنكليزي أن مستأجر السفينة لأجل معين Time charterer لا يستحق التعويض في مواجهة السفينة الصادمة، بسبب افتقاره لحق ملكية السفينة

---

[١] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٥٧

[٢] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٣٢٦

[3] See, Aleka Mandaraka-Sheppard, Op cit, p632

المستأجرة ولحيازتها الفعلية[١]، حيث يحتفظ المؤجر في عقد إيجار السفينة المجهزة لأجل معين بالإدارة الملاحية للسفينة[٢].

ج- تعويض الكسب الفائت

يتكون الكسب الفائت من عنصرين يمكن أن يجتمعا سوياً، لذلك يجب مراعاة عدم احتساب الضرر مرتين

العنصر الأول للكسب الفائت هو تعطل السفينة، ويطلق على التعويض المقابل لهذا التعطل "تعويض البطالة"، وهو يقابل المكاسب التي كان في إمكان المجهز أن يحققها إذا لم تكن سفينته قد بقيت معطلة نتيجة الحادث، وقد حكم القضاء الإنكليزي[٣] أنه إذا تضررت السفينة في حادث تصادم وقام الملّاك بإجراء الإصلاحات الناشئة عن التصادم، وبإصلاحات أخرى ليست ناشئة عنه، فإنهم لا يمكنهم أن يطالبوا بتعويض البطالة ومصاريف المرسى إلا عن فترة تعطلها خلال الفترة التي أجريت فيها إصلاحات الأضرار الناشئة عن التصادم.

ويحق للمدعى عليه أن يثبت أن المدعي لم يفوته أي كسب قط، وتُعَدُّ مسألة الكسب الفائت مسألة موضوعية، للقضاء الموضوعي فيها سلطة واسعة، ولكن يجب ألا يزيد التعويض المحكوم به في أي حال من الأحوال على الدخل الفعلي للسفينة[٤]، فقد يُستَند في حساب تعويض البطالة إلى

---

[1] The case of The World Harmony 1967. See, Simon Baughen, Op cit, p277

[٢] المادة /٢٠٠/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية السوري

[3] The case of The Hassel 1962. See, Aleka Mandaraka-Sheppard, Op cit, p635

[٤] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٣٢٧

مقدار الأجر الذي يستحقه صاحب السفينة عن مهلة الانتظار[١] التي تمثل الفترة الزمنية التي يلتزم خلالها المستأجر في مشارطة إيجار السفينة المجهزة لرحلة بشحن البضائع على السفينة المؤجرة و تفريغها منها[٢]، إلا أن محكمة النقض الفرنسية لم تقبل بهذا الرأي وقالت إن التعويض يجب أن يحسب تبعاً لمقدار الضرر الفعلي الناتج عن بقاء السفينة جامدة[٣]. ويمكن البحث عما كان في إمكان السفينة المضرورة أن تحصل عليه أثناء فترة الإصلاح، ويمكن تقدير ذلك على أساس الكسب المتوسط الذي حققته سفناً مماثلة أثناء فترة بقاء السفينة جامدة، ولا شك أن هذه الطرق في التقدير تتضمن قدراً لا يمكن إنكاره من التخمين، وقد يُلجأ إلى جميع هذه الوسائل أو إلى أحدها منفردة، إلا أننا لا نكون في حاجة لشيء مما تقدم عندما يثبت أن المجهز قد استأجر سفينة أخرى بمبلغ محدد لتحل محل سفينته أثناء فترة الإصلاح[٤].

أما العنصر الثاني للكسب الفائت هو فقد أجرة النقل عندما يكون التصادم قد أدى إلى قطع رحلة السفينة، مما يترتب عليه فسخ عقد النقل ورد أجرة النقل، بالإضافة إلى خسارة أجرة النقل عن العقود السابق إبرامها، لكن يجب أن يؤخذ في الاهتمام هنا أجرة النقل الصافية تجنباً للدفع مرتين عن

---

[١] د. رزق الله أنطاكي ود. نهاد السباعي، مرجع سابق، ص٢٢٥٠

[٢] حيث نصت المادة /١٨٦/ الفقرة /٣/ من قانون التجارة البحرية السوري على أنه "إذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الأصلية التي يحددها الاتفاق أو العرف سرت مهلة إضافية لا تجاوز المهلة الأصلية ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يحدده الاتفاق أو العرف وذلك بغير حاجة لأي إجراء يتخذه المؤجر"

[٣] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٥٨

[٤] انظر، د. أحمد حسني، المرجع السابق، ص٥٨

أحد عناصر الضرر، لأن أجرة النقل الإجمالية يدخل في حسابها المصاريف التي تُـنفق[١].

د- تعويض الأضرار اللاحقة بالأشخاص والبضائع

يستحق المتضرر بأضرار بدنية نتيجة التصادم مصاريف العلاج والدواء، ويستحق تعويضاً عن الضرر الذي يلحق به من جراء العجز الكلي المؤقت أو الدائم، ويستحق ورثة المتوفى في حال موت المصاب تعويضاً عن الأضرار المادية التي أصابتهم والآلام الأدبية التي كابدوها بسبب موت المصاب[٢]. أما البضائع الهالكة نتيجة التصادم فيستحق مالكوها تعويضاً يعادل الخسارة الفعلية المتعلقة بها والتي تتألف من قيمتها عند شحنها بالإضافة إلى أجرة الشحن المدفوعة، وقسط التأمين عليها، وذلك بعد حسم قيمة ما تم إنقاذه من البضائع، والتعويض عن البضائع المتضررة فيكون إما عن قيمة الإصلاح أو عن الخسارة الفعلية التي تمثل الفرق بين قيمتها الأساسية وقيمتها المنخفضة بعد الحادث[٣].

ثانياً: ضمانات التعويض (امتياز المضرور)

يعرف الامتياز بأنه حق ممنوح قانوناً للدائنين، يكون بموجبه للدائنين أصحاب الامتياز التقدم على بقية الدائنين (العاديين) في استيفاء حقوقهم. والامتياز البحري حق معطى للدائنين البحريين بشكل خاص، يجعل لهم حق التقدم على الدائنين العاديين استيفاء ديونهم[٤].

---

[١] انظر، د. أحمد حسني، المرجع السابق، ص٥٦

[٢] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٣٢٨

[3] See, Dr. Abdulla Hassan Mohamed, Op cit, p133

[٤] انظر، د. الياس حداد ود. محمد سامر عاشور، مرجع سابق، ص١٨٣

وتُعَدُّ فكرة تقرير امتياز للتعويضات المستحقة عن حوادث التصادم البحري على السفينة التي أحدثت الضرر غريبة في الأصل على التشريعات اللاتينية والقوانين المقتبسة عنها، ففي هذه القوانين لا يكون للمضرور حق امتياز على الشيء مصدر الضرر، لأن الامتياز صفة في الدين ذاته، أما النظرية الأنجلو سكسونية، فإنها تعطي للمضرور حق امتياز على الشيء الذي نشأ عنه الضرر، نظراً للرابطة بين الشيء والدين[١]. لكن تتمتع حالياً التعويضات المستحقة عن الأضرار المترتبة على التصادم البحري في أغلب التشريعات بامتياز على السفينة وأجرتها وملحقاتها، والحكم بهذا الامتياز مأخوذ عن المعاهدة الدولية الخاصة بالرهون والامتيازات البحرية الموقعة في بروكسل عام ١٩٢٦[٢]، والتي أخذته بدورها عن القانون الإنكليزي الذي يعطي الامتياز للديون غير التعاقدية ويرى أن هناك رابطة بين التعويض والشيء الذي سبب الضرر[٣].

وقد أتت التشريعات على ذكر امتياز تعويضات أضرار التصادم البحري صراحةً، وورد في بعضها بالمرتبة الرابعة التي تتضمن بموجب قانون التجارة البحرية السوري السابق وكل من القانونين اللبناني، والأردني[٤]، "التعويض عن التصادم وعن غيره من طوارئ الملاحة وعن الأضرار المسببة للمرافئ والأحواض وسبل الملاحة والتعويض عن جرح

---

[١] انظر، د. هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، مرجع سابق، ص٣٢٩

[٢] والتي حلت محلها معاهدة جديد بنفس الاسم وقعت في بروكسل عام ١٩٦٧

[٣] انظر، د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص٤٢٨

[٤] المادة /٤٨/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٥٠/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٤٨/ من قانون التجارة البحرية السوري السابق.

الركاب والبحارة وعن هلاك الحمولة والحوائج أو تعيبها"، أما بحسب القانون في كل من الإمارات، وعمـــان، والكويـــت[١]، فتتضـــمن المرتبـــة الرابعـــة "التعويضات المستحقة عن التصادم وغيره من حوادث الملاحة، والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للركاب والطاقم ، والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة"

بينما ورد هذا الامتياز في القانون المصري[٢] بالمرتبة الخامسة التـــي تضمنت بدورها "التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرها مـــن حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت المـــوانئ أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التـــي تحـــدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عـــن هـــلاك أو تلـــف البضـــائع والأمتعة"

أما قانون التجارة البحرية السوري النافذ فأتى بترتيب للديون الممتازة بشكل مختلف تماماً عن الترتيب الذي جاء به قانون التجارة البحرية السوري السابق، ليتناسب ترتيب هذه الديون مع درجة أهميتها من الناحية العمليـــة[٣]، فلم يخـــصّ التعويضات المستحقة عن التصادم بمرتبة امتياز معينة، وإنمـــا حدد الديون الممتازة بترتيب درجاتها[٤]، والتي من بينها ديون قد تنشـــأ عـــن حوادث التصادم البحري، فكان لكل منها درجة خاصة، حيث جاء في المرتبة

---

[١] المادة /٨٤/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /١٥٦/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٤٧/ من قانون التجارة البحرية الكويتي

[٢] المادة /٢٩/ من قانون التجارة البحرية المصري

[٣] انظر، د. الياس حداد ود. محمد سامر عاشور، مرجع سابق، ص١٨٤

[٤] المادة /٥٧/ من قانون التجارة البحرية السوري

الثانية مثلاً "المطالبات المتعلقة بالوفاة أو الضرر الشخصي الذي يحدث في البر أو في البحر، يتصل اتصالاً مباشراً بتشغيل السفينة"، وتضمنت المرتبة الخامسة "المطالبات القائمة على الضرر المترتب على الهلاك أو التلف المادي الذي يسببه تشغيل السفينة لمنشئات الموانئ والأحواض وطرق الملاحة"، أما الدرجة السابعة فتضمنت "التعويضات عن هلاك البضائع والأمتعة المحمولة على السفينة أو تلفها". فلم يعطِ المشرع السوري درجة امتياز واحدة للتعويضات عن الأضرار التي قد تنشأ عن التصادم البحري، حيث لم يذكرها صراحة في الديون الممتازة كما في التشريعات الأخرى آنفة الذكر، وإنما جعل لكل فئة من الأضرار درجة معينة خاصة بها سواء أَنَشأت هذه الأضرار عن الحوادث التي ينطبق عليها وصف التصادم أم عن غيرها من الحوادث الأخرى.

الفرع الثالث: تقادم دعوى التصادم

يعرف التقادم بأنه مرور مدة من الزمن محددة في القانون دون أن يتخذ خلالها أي إجراء من إجراءات الدعوى مما يترتب عليه انقضاء هذه الدعوى[١]. وتسقط بالتقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل غير المشروع وفقاً للقواعد العامة بانقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم فيه المضرور بحدوث الضرر وبالشخص المسؤول عنه، وتسقط هذه الدعوى في كل حال بانقضاء خمس عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع[٢]، غير أن قانون التجارة البحرية السوري قد أفرد لدعوى الأضرار الناجمة عن

---

[١] انظر، د. بارعة القدسي، مرجع سابق، ص٢٢٩

[٢] المادة /١٧٣/ الفقرة /١/ من القانون المدني السوري

التصادم البحري أحكاماً خاصة فيما يتعلق بالتقادم وأخضعها للتقادم القصير وفق ما سنرى في مهلة تقادم دعوى التصادم (أولاً)، إلا أنه سكت عن مسألة وقف سريان التقادم وانقطاعه (ثانياً)، مما يؤدي إلى الرجوع للقواعد العامة بصددها.

أولاً: مهلة تقادم دعوى التصادم

عالج قانون التجارة البحرية السوري مسألة تقادم دعوى الأضرار الناجمة عن التصادم البحري في المادة /٣١٤/ جاعلاً حق الادعاء عن الأضرار الناجمة عن التصادم البحري تسقط بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث، شأنه في ذلك شأن أغلب القوانين والتشريعات الأخرى التي اعتمدت هذا التقادم القصير كالقانون في كل من مصر، وعمان، والكويت، والإمارات، والأردن، ولبنان، والجزائر[١]، وأخذ كل من القانونين الفرنسي والإنكليزي بهذا التقادم[٢]، كذلك الأمر في معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ التي بينت في المادة /٧/ منها أن دعوى المطالبة بالتعويضات تسقط بعد مضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث.

ويشمل هذا التقادم القصير جميع الدعاوى المتفرعة عن التصادم، فهو يشمل الأضرار التي تلحق بالسفن نتيجة التصادم، والأضرار التي تصيب

---

[١] المادة /٣٠١/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة /٣٠١/ الفقرة /١/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٣٢/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٢٦/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٤٧/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٤٤/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٨٩/ الفقرة /١/ من القانون البحري الجزائري

[٢] المادة /٧/ فقرة /١/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي؛ والمادة /١٩٠/ فقرة /٣/ من قانون الملاحة التجارية الإنكليزي

البضائع الموسوقة على السفينة، والأضرار الجسدية التي تصيب الأفراد، وتخضع لهذا التقادم دعاوى التصادم الخاصة بالسفن التجارية وسفن الصيد والنزهة[١].

لكن تختلف مدة التقادم في دعوى التصادم بحسب ما إذا كانت المسؤولية المدنية نتيجة خطأ مدني بحت، أو كانت المسؤولية المدنية مختلطة بالمسؤولية الجزائية، حيث نكون في الحالة الأخيرة أمام دعويين: دعوى مسؤولية المدنية والتي يطبق بشأنها التقادم القصير، ودعوى جزائية تطبق بشأن تقادمها أحكام قانون أصول المحاكمات الجزائية[٢]، ولما كان من المحتمل أن تتقادم الدعوى المدنية قبل تقادم الدعوى الجزائية، فإن هذا يعني تعذّر مطالبة المجرم بالتعويض[٣]، فتحاشى المشرع هذه الحالة ووضع قاعدة عامة مفادها أن دعوى التعويض لا تسقط إلا بسقوط الدعوى الجزائية، ما دامت هذه الدعوى الجزائية لم تسقط بعد انقضاء المواعيد المذكورة والمتعلقة بسقوط الدعوى المدنية[٤].

من جهة أخرى، وفي ضوء أحكام التضامن بين المسؤولين في حالة وقوع وفاة أو ضرر جسدي نتيجة التصادم، ومع اعتراف المشرع بحق السفينة التي تدفع أكثر من حصتها بالرجوع على السفن الأخرى، فقد خصّ القانون دعوى الرجوع هذه بحكم خاص فيما يتعلق بالتقادم، فإذا أدى التصادم إلى وقوع أضرار جسدية و اضطرت إحدى السفن المتسببة بالحادث إلى دفع

---

[١] انظر، د. هشام فرعون، مرجع سابق، ص٢٤٩

[٢] انظر، المواد من /٤٣٧/ إلى /٤٣٩/ من قانون أصول المحاكمات الجزائية السوري

[٣] انظر، د. محمد حاتم البيات، مرجع سابق، ص١٧٩-١٨٠

[٤] المادة /١٧٣/ الفقرة /٢/ من القانون المدني السوري

أكثر من حصتها عملاً بأحكام التضامن المذكورة، فإن حق هذه السفينة بالرجوع على السفينة أو السفن الأخرى يتقادم وفقاً للمادة /٣١٤/ من قانون التجارة البحرية السوري بمرور سنة من تاريخ الوفاء. ونجد هذا الحكم في معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ وفي التشريعات الأخرى كالقانون في كل من مصر، وعمان، والكويت، والإمارات، والأردن، ولبنان، والجزائر، وفرنسا، وإنكلترا[١].

وفي الأحوال كافة، وتطبيقاً للقواعد العامة، فلا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها، بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين، أو بناء على طلب دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه، ولو لم يتمسك به المدين، ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية[٢]، إلا أنه لا تُقبل إثارته لأول مرة أمام محكمة النقض[٣]، ولا يجوز النزول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، ولا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون[٤].

---

[١] المادة /٣٠١/ الفقرة /١/ من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة /٣٠١/ الفقرة /٢/ من القانون البحري العماني؛ والمادة /٢٣٣/ من قانون التجارة البحرية الكويتي؛ والمادة /٣٢٦/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية الإماراتي؛ والمادة /٢٤٧/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية الأردني؛ والمادة /٢٤٤/ الفقرة /٢/ من قانون التجارة البحرية اللبناني؛ والمادة /٢٨٩/ الفقرة /٢/ من القانون البحري الجزائري؛ والمادة /٧/ فقرة /٢/ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي؛ والمادة /١٩٠/ فقرة /٤/ من قانون الملاحة التجارية الإنكليزي

[٢] المادة /٣٨٤/ من القانون المدني السوري

[٣] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٨٠

[٤] المادة /٣٨٥/ الفقرة /١/ من القانون المدني السوري

ثانياً: وقف سريان تقادم دعوى التصادم وانقطاعه

يقصد بإيقاف التقادم تأخير البدء به أو توقيف سريانه خلال فترة من الزمن لسبب قانوني أو فعلي عارض، ويقصد بانقطاع التقادم ضياع الوقت الذي مضى من فترة التقادم، فلا يحتسب هذا الوقت منها، ويلزم بعد زوال سبب الانقطاع بدء مدة تقادم جديدة[١]. ولم تتطرق معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ لأسباب إيقاف وانقطاع تقادم دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري، وإنما أحالت إلى قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى ليقرر بشأنها، واحتفظت المعاهدة للجهات العليا المتعاقدة بالحق في أن تدخل في تشريعاتها كسبب لانقطاع مدة التقادم كون السفينة المدعى عليها لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية التي يوجد فيها محل إقامة الطالب أو مركزه الرئيسي[٢]، وترمي المعاهدة من وراء ذلك فسح المجال أمام القواعد الحقوقية الأنجلو سكسونية التي تَعدُّ السفينة نفسها هي المسؤولة –لا صاحبها– و أن عدم التمكن من حجزها يجب ألا يؤدي إلى الأضرار بالمتضرر[٣]، وفي ذلك حماية لمصلحة الدائن حتى يتسنى له الوقت للقيام بإجراءات الحجز[٤].

ولم يحدد قانون التجارة البحرية السوري أحكاماً خاصة فيما يتعلق بوقف سريان تقادم دعوى المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري وانقطاعه، ولم يدرج نصاً خاصاً يقضي بعدم سريان التقادم إذا لم يمكن الحجز على

---

[١] انظر، د. بارعة القدسي، مرجع سابق، ص٢٣٧ و٢٤٢

[٢] المادة /٧/ من معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ الموقعة في بروكسل

[٣] انظر، د. رزق الله أنطاكي ود. نهاد السباعي، مرجع سابق، ص٢٥١

[٤] انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، مرجع سابق، ص٢٠٠

السفينة المسؤولة، وأمام سكوت قانون التجارة البحرية السوري عن ذلك[١] فإنه إنما أراد إعمال القواعد العامة الواردة في القانون المدني بهذا الخصوص[٢]، والتي تقضي بعدم سريان التقادم كلما وجد مانع يتعذر معه على الدائن أن يطالب بحقه[٣]، وقد رأت محكمة استئناف القاهرة أن رفع الدعوى الجنائية سبب لوقف دعوى التعويض عن التصادم[٤].

بينما نجد المشرع المصري قد استجاب لنص المعاهد المذكور وأدخل في قانون التجارة البحرية نص بهذا الخصوص، مراعياً فيه القواعد العامة أيضاً حيث تضمنت المادة /٣٠١/ منه في فقرتها الثانية منه أنه "ومع مراعاة أحكام القانون المدني يقف سريان المدد المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية المصرية وكان المدعي والأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن فيها"، إلا أنه لما كانت السفن المخصصة لخدمة الدولة أو أحد الأشخاص العامة ولأغراض غير تجارية غير قابلة للحجز عليها، فإن هذه الصفة لا تحول دون سريان التقادم في صالحها[٥]. كذلك الأمر في التشريع العماني حيث نصت المادة /٣٠١/ من القانون البحري في فقرتها الثالثة على

---

[١] سكت عن ذلك أيضاً قانون التجارة البحرية في كل من الكويت، الإمارات، والأردن، ولبنان.

[٢] انظر، د. هشام فرعون، مرجع سابق، ص٢٥٠

[٣] المادة /٣٧٩/ من القانون المدني السوري وما بعدها. ويرى د. رزق الله أنطاكي ود. نهاد السباعي أن المشرع السوري حسناً فعل بترك الأمر للقواعد العامة. انظر، مؤلفهما سابق الذكر، ص٢٥١.

[٤] انظر، د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص٨١

[٥] المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية المصري. انظر، يعقوب يوسف عبد الرحمن، ص٢٠٠

أنه "يقف سريان التقادم المنصوص عليه في الفقريتين السابقتين إذا تعذر حجز سفينة المدعى عليه في المياه الإقليمية للدولة التي يوجد بها موطن المدعى عليه أو محل عمله الرئيسي". وأخذ به المشرع الجزائري في الفقرة الثالثة من المادة /٢٨٩/ إذ بينت أنه "أن مدة التقادم المذكورة آنفاً لا تسري عند عدم التمكن من حجز السفينة المدعى عليها في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري"

واستعمل قانون الحوادث البحرية الفرنسي هذا التحفظ إذ نصت الفقرة الثالثة من المادة السابعة منه على أن مدة التقادم المشار إليها لا تسري إذا كانت السفينة المدعى عليها عندما لا تكون السفينة قد حجزت في المياه الخاضعة للاختصاص الفرنسي. وأخذ قانون الملاحة التجارية الإنكليزي، بهذا الحكم أيضاً في المادة /١٩٠/ منه التي أعطت بموجب الفقرتين الخامسة والسادسة منها الحق للمحكمة التي تنظر الدعوى في أن تطيل مدد التقادم إلى أي مدة تراها مناسبة إذا رأت أن الضرورة تتطلب ذلك، أو إذا رأت المحكمة أنه لا يمكن حجز السفينة المدعى عليها في دائرة اختصاصها، أو في المياه الإقليمية التابعة للبلد الذي تنتمي إليه سفينة المدعي، أو في مياه البلد الذي يقيم فيه المدعي أو يوجد فيه مركز أعماله الرئيسي، فإنه يحق لها أن تطيل مدة التقادم إلى الحد الذي تراه كافياً لإيقاع هذا الحجز.

الخاتمة

كانت القواعد التي تُنظّم التصادم البحري في تشريعات الدول تختلف اختلافاً بيّناً من تشريع لآخر، سواء أبالنسبة للإطار القانوني للتصادم البحري وما يجب أن يتوافر فيه من شروط حتى يكتسب هذا الوصف، أم بالنسبة للأحكام التي يتم بموجبها توزيع المسؤولية بين الأطراف المشتركين في الحادث، أم حتى بالنسبة للجهة القضائية المختصة في النظر بالدعوى الناشئة عن التصادم البحري، والإجراءات والقواعد التي تخضع لها هذه الدعوى.

وقد بُذلت الجهود الحثيثة على المستوى الدولي في سبيل توحيد القواعد المتعلقة بالتصادم البحري، وكان الاعتماد الأكبر على إبرام المعاهدات الدولية كوسيلة لتحقيق هذه الغاية، أهمها المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري الموقعة في بروكسل عام ١٩١٠، والمعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري المبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩١٠/٩/٢٩، والمعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة البحرية المبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١٠، والمعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مادة التصادم المبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١٠، والمعاهدة الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار المبرمة في لندن عام ١٩٧٢، والمعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية المبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩٢٦/٤/١٠.

وقد لعبت هذه المعاهدات دوراً هاماً في التخفيف من تباين قواعد التصادم البحري فيما بين التشريعات، وإن لم تقضِ عليه نهائياً، حيث أثّرت في تشريعات الدول، فقد عملت الكثير منها –حتى التي لم تنضم إلى المعاهدات– على تعديل تشريعاتها بما يتوافق مع الأحكام التي استقرت عليها هذه المعاهدات، وقد انضمت سورية إلى المعاهدات المذكورة باستثناء معاهدة التصادم لعام ١٩١٠، رغم أن المشرع السوري قد صاغ قواعد التصادم البحري في الباب السابع من قانون التجارة البحرية بشكل يتشابه إلى حد كبير مع أحكام المعاهدة. فتم إعداد هذا البحث للوقوف على نظرة المشرع السوري إلى التصادم البحري، وقواعد المسؤولية المترتبة عليه وأحكام توزيعها بين الأطراف المتصادمة، وكيفية معالجة النزاع الناجم عنه أمام القضاء، وذلك بالمقارنة مع الأحكام المبينة في المعاهدات الدولية ذات العلاقة، وأهم التشريعات العربية، كالتشريعات في كل من مصر، وعمان، والإمارات، والكويت، والأردن، ولبنان، والجزائر. بالإضافة لأهم التشريعات الأجنبية كالقانونين الفرنسي والإنكليزي. وتم تناول المفهوم القانوني للتصادم البحري في الفصل الأول من هذا البحث، حيث تم التطرق لإطاره من خلال الشروط الواجب توافرها فيه، وأحكام المسؤولية عن الأضرار المترتبة عليه وكيفية توزيعها بين المتسببين فيها، أما الفصل الثاني فتم تخصيصه لبحث الآثار القانونية للتصادم البحري لا سيما مسألة تنازع القوانين، وتحديد القانون واجب التطبيق على دعوى التصادم البحري، والقضاء المختص بنظر هذه الدعوى، والقواعد الخاصة التي تنظم السير فيها، وعناصرها.

وبعد مقارنة التشريعات التي تم تناولها والمعاهدات الدولية ذات العلاقة، نجد أن تباين قواعد التصادم فيما بينها أخذ يتضاءل، والنهج المتبع بشأنها أخذ يتشابه في إطاره العام بين التشريعات الحديثة المتأثرة بوجهة النظر الدولية المعبر عنها في المعاهدات المذكورة، ونخلُص بشأن ذلك إلى الاستنتاجات والتوصيات التالية:

الاستنتاجات

يمكن تلخيص وجهة النظر الغالبة لدى التشريعات التي تم تناولها، والمعاهدات الدولية ذات العلاقة، واجتهاد القضاء، والآراء في الفقه السائد، وفق ما يلي:

أولاً: فيما يتعلق بالاطار القانوني للتصادم البحري والشروط الواجب توفرها فيه حتى يكتسب وصف التصادم

١- يشترط اشتراك منشأتين عائمتين على الأقل في الحادث، وأن تكون إحدى هاتين المنشأتين مما ينطبق عليه وصف السفينة، مع وجود بعض الصعوبات في التحقق من توافر هذا الوصف لدى بعض المنشآت، كالمركبات التي يختلط علها الوصف.

٢- لا أهمية للمياه التي وقع فيها التصادم، فليس من الضروري أن يحصل التصادم في مياه البحر، وإنما يكتسب الحادث وصف التصادم حتى لو حصل في مياه الملاحة الداخلية والأنهار، ما دام الشرط السابق قد تحقق

٣- يكتسب الحادث وصف التصادم البحري حتى لو لم يقع ارتطام مادي بين المنشآت المتصادمة، ذلك بالنسبة للأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين على هذه السفينة، إذا كانت

هذه الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو إهمال القيام بحركة أو عدم مراعاة الأحكام التي يقررها للتشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولي بشأن تنظيم السير في البحار. وبالنظر إلى حَرفية النص المتعلق بهذا الحكم، نجده لا يشمل الأضرار التي يسببها مركب ملاحة نهرية لسفينة أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين عليها، ولا يشمل أيضاً الأضرار التي تسببها سفينة بحرية لمركب ملاحة نهرية. لكن لا نعتقد أن هذا ما قصده المشرع فعلاً.

٤- تُستثنى من إطار التصادم البحري تلك الحوادث التي تحصل أثناء تنفيذ عقد مبرم بين الأطراف المتصادمة حتى لو توافرت شروط دخول الحادث في إطار التصادم البحري، مثل التصادم بين سفينة القطر والسفينة المقطورة، والتصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة المتلقية لخدمة الإرشاد، ولم ينص التشريع في أغلب الدول على ذلك صراحةً، وإنما هو مستنتج من طبيعة المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري، على أساس أن المسؤولية العقدية تجبّ المسؤولية التقصيرية، حيث تُستبعد أحكام التصادم البحري بالنسبة لهذه الحالة، وتحل محلها أحكام العقد.

٥- بالنسبة للتصادم الذي تشترك فيه سفن حكومية، ومدى خضوع هذا التصادم للأحكام الواردة في قانون التجارة البحرية، يجب التمييز بين حالة التصادم مع السفن الحكومية الحربية والمخصصة لخدمة عامة، وحالة التصادم مع السفن الحكومية التجارية غير المخصصة لخدمة عامة. فتُعامل هذه الأخيرة معاملة السفن العادية، ويخضع التصادم الذي تشترك فيه لأحكام التصادم التي تخضع لها السفن العادية. أما بالنسبة

للسفن الحكومية الحربية والمخصصة لخدمة عامة، فتبقى حساسية هذه السفن وارتباطها بسيادة الدول التي تتبع لها هي المسيطرة، لا سيما مسألة السرّية التي تحول دون موافقة الدول على السماح لأي جهة خارجية بالكشف أو الاطلاع على سفنها العامة وخصوصاً الحربية منها وذلك خلال إجراءات التحقيق في حادث التصادم، ونجد تشريعات الدول تتخذ مواقف متباينة من حيث مدى خضوع التصادم الذي تشترك فيه هذه السفن لأحكام التصادم البحري، حيث شملتها بعض التشريعات صراحة بأحكام التصادم، بينما استثنتها أخرى، في حين سكتت تشريعات عن هذه الناحية، ونجد تشريعات أخرى ميزت بين السفن الحربية من جهة والسفن الحكومية الأخرى المخصصة لخدمة عامة من جهة أخرى، فاستثنت الأولى وشملت الأخيرة بأحكام التصادم، فالمشرع السوري نص صراحةً على خضوع التصادم الذي تشترك فيه السفن الحكومية المخصصة لخدمة عامة للأحكام التصادم، وإنما لم يبيّن موقفاً معيناً بشأن السفن الحربية ومدى خضوعها لأحكام التصادم.

ثانياً: فيما يتعلق بأحكام المسؤولية عن التصادم البحري

١- المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري ذات طابع تقصير، يُشترط توافر أركانها، من خطأ، وضرر، وعلاقة سببية بينهما، لتحميل مرتكب الخطأ ما نجم عنه من أضرار.

٢- يمثل الخطأ البشري أهم أسباب حوادث التصادم البحري، ويظهر هذا الخطأ غالباً في صورة الإهمال وقلة الاحتراز، أو في مخالفة القواعد الدولية لمنع التصادم، حيث تسود في البحار ومياه الملاحة أعراف

بحرية في شأن تنظيم المرور البحري ومنع التصادم، وتم تقنين هذه الأعراف على المستوي الدولي، وتطورت هذه الأعراف وعُدّل تقنينها بما يواكب تطور الملاحة وصناعة السفن، حتى تم اعتماد القواعد الدولية لمنع التصادم بموجب اتفاقية لندن لعام ١٩٧٢، فكانت بمثابة قانون السير في البحار، وغالباً ما تؤدي مخالفته إلى حصول حوادث التصادم، فيتم في ضوئه تحديد السفينة المخطئة التي تسببت بالتصادم.

٣- اتُّبع في توزيع المسؤولية المترتبة عن حادث التصادم البحري أسلوباً يقوم على اعتماد صور للتصادم البحري، ويكون لكل صورة أحكامها في شأن توزيع المسؤولية، فيتم تكييف كل حادث وفق ظروفه، وإدراجه تحت إحدى هذه الصور، وتوزع المسؤولية وفق أحكامها. فإذا كان التصادم ناجماً عن خطأ فردي من إحدى السفن، التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم. وإذا كان التصادم ناجماً عن خطأ مشترك، قُدّرت مسؤولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذي وقع منها، وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة أو تبين أن الأخطاء متعادلة، وُزّعت المسؤولية فيما بينها بالتساوي. أما إذا كان التصادم قهرياً، أو قام الشك حول أسبابه، تحمّلت كل سفينة ما أصابها من ضرر.

٤- من أهم ما يميز المسؤولية عن التصادم البحري أنها تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات، واستبعاد الخطأ المفترض من جانب دون الآخر، خلافاً للقواعد العامة في حراسة الأشياء غير الحية، التي تُقيم قرينة

قانونية مفادها أن حارس الشيء مسؤول عما يحدثه هذا الشيء من أضرار نتيجة خطئه المفترض في الحراسة.

ثالثاً: في شأن تنازع القوانين والقانون واجب التطبيق على دعوى المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري

١- تُطبّق أحكام المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري الموقعة في بروكسل عام ١٩١٠ إذا كان الحادث واقعاً ضمن نطاق تطبيقها وتوافرت الشروط اللازمة لإعمال أحكامها.

٢- أما ما يقع خارج نطاق تطبيق المعاهدة والمسائل التي سكتت عنها، فيُرجع بشأنها للقواعد العامة في تنازع القوانين، فإذا وقع التصادم في المياه الإقليمية أو الداخلية لدولة ما، طُبِّق القانون المحلي لهذه الدولة، أما إذا وقع التصادم في البحر العام حيث لا سيادة لأي دولة، طُبِّق قانون العلم المشترك للسفن المتصادمة في حال انتمائها لدولة واحدة، أما في حال اختلاف علم السفن المتصادمة، طُبِّق قانون القاضي الذي ينظر النزاع، ويطبق القانون المختص على مختلف المسائل المتعلقة بشروط المسؤولية وكل ما يتصل بآثارها من أمور.

رابعاً: في شأن دعوى التصادم وعناصرها والقضاء المختص بنظرها

١- تُرفع دعوى التصادم وفق قواعد الاختصاص المبينة في المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مادة التصادم المبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١٠، إذا كان الحادث واقعاً ضمن نطاق تطبيقها وتوافرت الشروط اللازمة لإعمال أحكامها.

٢- أما الحوادث التي لا تخضع لأحكام المعاهدة فتُرفع الدعوى بشأنها أمام المحكمة المختصة وفق قواعد الاختصاص في قانون الدولة صاحبة الاختصاص العام الدولي، أي التي انعقد الاختصاص لمحاكمها، حيث تصدت أيضاً أغلب التشريعات لمسألة الاختصاص القضائي في دعوى التصادم، وأفردت لها قواعد خاصة، ويبدو تأثير المعاهدة واضحاً فيها، حيث تم اتباع المبدأ العام القائم على منح المدعي حق الخيار من بين محاكم محددة لرفع دعوى التصادم أمامها بالإضافة إلى السماح لأطراف الدعوى الاتفاق على رفعها أمام محكمة أخرى أو عرض النزاع على التحكيم، وقد أخذ المشرع السوري بهذا المبدأ في قانون التجارة البحرية، وجعل المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الذي وقع فيه التصادم -إذا حدث في المرافئ السورية أو غيرها من أجزاء المياه الداخلية- أحد خيارات المدعي لرفع دعواه أمامها دون ذكر المياه الإقليمية، كما أصدر المشرع السوري القانون رقم /٢٠/ لعام ٢٠١٧ الذي أنشأ بموجبه محاكم مختصة بقضايا النقل البحري في مدينتي طرطوس واللاذقية، والذي نرى أنه بذلك أوجد نوعاً فريداً من الاختصاص النوعي المرتبط بالمكان يترتب عليه تقييد قواعد الاختصاص الاختياري والاتفاقي المبينة في قانون التجارة البحرية بشأن دعاوى التصادم البحري.

١- تحريك الدعوى العامة أمام القضاء الجزائي عن الجرم المتسبب بالتصادم يؤدي إلى إيقاف النظر بدعوى التصادم المدنية لحين الفصل في الدعوى العامة بحكم مبرم، ويكون لهذا الحكم الجزائي حجية أمام القضاء المدني بالنسبة للمسائل التي فصل بها الحكم وكان الفصل بها ضرورياً، وإذا

باشر المضرور دعوى التصادم أمام القضاء الجزائي للمطالبة بالتعويض عما لحق به من أضرار، ترتَّب على ذلك تبعية دعواه المدنية للدعوى العامة، ويفصل القضاء الجزائي في الدعويين بحكم واحد.

٢- لا يشترط لرفع دعوى التصادم تقديم احتجاج من المدعي أو القيام بأي معاملة أخرى.

٣- خلافاً للقواعد العامة التي تقضي بتضامن المسؤولين عن العمل الضار في حال تعددهم، تتميز قواعد التصادم البحري بأحكام خاصة في شأن تضامن المسؤولين عن الأضرار الناجمة عن التصادم بخطأ مشترك، حيث ميّزت هذه القواعد بين الأضرار المادية والأضرار البدنية، فاستبعدت التضامن في شأن الأضرار المادية، وأبقت عليه بالنسبة للأضرار البدنية.

٤- تتقادم دعوى التصادم بمرور مهلة زمنية أقصر من المهلة التي تتقادم بمرورها دعوى المسؤولية المدنية وفقاً للقواعد العامة، فحق الادعاء عن الأضرار الناجمة عن التصادم البحري يسقط بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث، أما في حالة وقوع أضرار بدنية ناجمة عن تصادم بخطأ مشترك فإن السفينة التي دفعت تعويضاً أكبر من حصتها المستحقة عليها، يحق لها أن ترجع على السفينة الأخرى بالزيادة التي دفعتها، ويتقادم حق الرجوع هذا بمرور سنة من تاريخ الوفاء.

التوصيات

١- إعطاء تعريف واضح ودقيق للسفينة، مع الأخذ بعين الاعتبار وصف المركبات الحديثة، بشكل يُمكّن من تحديد المنشآت التي ينطبق عليها هذا

التعريف، وتكتسب تبعاً لذلك وصف السفينة، نظراً لأهمية هذا الوصف من حيث ضرورة اشتراك سفينة واحدة على الأقل في الحادث حتى يكتسب بدوره وصف التصادم البحري، لاسيما فيما يتعلق بالمنشآت والمركبات التي يختلط عليها الوصف، مثل الزحافات الهوائية التي نُفضّل خضوع التصادم الذي تشترك فيه لأحكام التصادم البحري، ما دامت تمارس نشاطها فوق سطح البحر ولا ترتفع عن مياهه بالمقدار الذي يجعلها بمنأى عن مخاطره.

٢- نؤيد ما ذهب إليه المشرع السوري بإخضاع التصادم الذي تشترك فيه السفن الحكومية المخصصة لخدمة عامة لأحكام التصادم البحري، ونقترح أن ينص صراحة على شمول السفن الحربية، ما دامت المطالبة بالأضرار الناتجة عن هذا التصادم تتم أمام المحاكم التي تتبع لها السفينة، كما سبق ورأينا، مع مراعاة عدم تعطيل السفينة عن القيام بأعمال الخدمة العامة التي خُصّصت لأجلها.

٣- تعديل النص المتعلق باكتساب الحادث وصف التصادم البحري رغم عدم حصول ارتطام مادي بين المنشآت المتصادمة، ليصبح أكثر وضوحاً وشمولاً، بحيث لا يُميّز في شروط المنشآت المتصادمة بين حالتي وجود ارتطام مادي وعدم وجوده.

٤- النص صراحةً على عدم سريان أحكام التصادم البحري على التصادم الذي يقع أثناء تنفيذ علاقة تعاقدية بين الأطراف المتصادمة.

٥- نؤيد ما ذهب إليه المشرع السوري بصياغة قواعد التصادم البحري في قانون التجارة البحرية بشكل يُشابه أحكام معاهدة التصادم لعام ١٩١٠،

مع ذلك نقترح انضمام سورية إلى المعاهدة المذكورة لما لذلك من أثـــر في توسيع نطاق تطبيقها من الناحية الدولية، كون أحكامها لا تُطبق إذا اشتركت في الحادث سفينة ترفع علم دولة غير منضمة إليها.

٦- تعديل النص المتعلق بجعل المحكمة التي يقع في دائرتها المكان الـــذي وقع فيه التصادم -إذا حدث في المرافئ السورية أو غيرها من أجـــزاء المياه الداخلية- أحد خيارات المدعي، ليشمل صراحةً المياه الإقليمية إلى جانب المرافئ والمياه الداخلية.

٧- إصدار تعليمات تنفيذية للقانون رقم /٢٠/ لعام ٢٠١٧ القاضي بإحداث محاكم مختصة بالنظر في قضايا النقل البحري، يراعى فيهـــا قواعـــد الاختصاص في دعاوى التصادم البحري، وتوضح حلـــول التعـــارض المحتمل.

٨- العمل على رفع كفاءة الربابنة ورجال البحر وتطوير برامج التـــدريب والتعليم لدى المؤسسات التعليمية والتدريبية المتخصصة في هذا المجال، وإيلاء القواعد الدولية لمنع التصادم أهمية كبيرة، والحرص على إتقـــان تطبيقها في سبيل تقليص نسبة الخطأ البشري الذي يمثل النسبة الأكبـــر من أسباب حوادث التصادم، وضرورة رفع الوعي القانوني لدى الربابنة ورجال البحر عموماً وإحاطتهم بالمفهوم القـــانوني للتصـــادم البحـــري وآثاره.

والله وليّ التوفيق

المـــراجـــــع

باللغة العربية

أولاً: المؤلفات العامة

١) الإمام العلامة أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ابـــن منصـــور الأفريقي المصري)، لسان العرب، المجلد الثاني عشـــر، دار صـــادر، بيروت

٢) د. أحمد الحراكي ود. أيمن أبـــو العيـــال، أصـــول المحاكمـــات (١)، منشورات جامعة دمشق، عام ٢٠١٦-٢٠١٧

٣) د. بارعة القدسي، أصول المحاكمات الجزائية الجزء الأول، منشورات جامعة دمشق، الطبعة الأولى، عام ٢٠١٦-٢٠١٧

٤) د. حسن الهداوي، القانون الدولي الخاص تنازع القوانين دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، عام ١٩٩٧

٥) د. حسن جوخدار:

- أصول المحاكمات الجزائية الجزء الأول، منشورات جامعة دمشـــق، الطبعة الثامنة، عام ٢٠٠٥-٢٠٠٦
- أصول المحاكمات الجزائية الجزء الثاني، منشورات جامعة دمشـــق، الطبعة التاسعة، عام ٢٠٠٣-٢٠٠٤

٦) د. رزق الله أنطاكي ود. نهاد السباعي، الحقـــوق التجاريـــة البحريـــة، مطبعة الجامعة السورية، عام ١٩٥٠

٧) د. زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، القاهرة، عام ١٩٨٨

٨) د. سامي بديع منصور ود. عكاشة عبد العال، القانون الدولي الخاص، الدار الجامعية، بيروت، عام ١٩٩٧

٩) شارل روسو، القانون الدولي العام، منشورات دالوز، ترجمه إلى العربية شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، عام ١٩٨٧

١٠)د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بيروت

١١)د. عبود السراج، شرح قانون العقوبات العام، منشورات جامعة دمشق كلية الحقوق، الطبعة الخامسة، عام ٢٠١٣-٢٠١٤

١٢)د. علي البارودي:

- القانون البحري، الدار الجامعية، عام ١٩٨٨
- مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية

١٣)د. علي جمال الدين عوض:

- القانون البحري الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٦٢
- القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٦٩

١٤)د. علي حسن يونس، القانون البحري، دار المعارف، الإسكندرية، الطبعة الأولى

١٥) المستشار عمرو عيسى الفقي، الموسوعة القانونية في المسؤولية المدنية (دعوى التعويض)، دار الكتب القانونية، مصر المحلة الكبرى، عام ٢٠٠٢

١٦) د. فؤاد ديب، القانون الدولي الخاص تنازع القوانين، منشورات جامعة دمشق، عام ٢٠١٣-٢٠١٤

١٧) المحامي محمد أديب الحسيني:

- موسوعة القضاء المدني الجديد في اجتهاد محكمة النقض السورية بين عامي ١٩٩١-٢٠٠٠، الجزء الثالث، دار اليقظة العربية، دمشق، عام ٢٠٠٤
- محمد أديب الحسيني، موسوعة القضاء المدني الجديد في اجتهاد محكمة النقض السورية بين عامي ١٩٩١-٢٠٠٠، الجزء الأول، دار اليقظة العربية، الطبعة الأولى، دمشق، عام ٢٠٠٢

١٨) د. محمد حاتم البيات، النظرية العامة للالتزام مصاد الالتزام (المصادر غير الإرادية) دراسة مقارنة، منشورات جامعة دمشق كلية الحقوق، عام ٢٠١٥-٢٠١٦

١٩) د. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر، بيروت

٢٠) المستشار محمد غسان الصابوني، القضايا البحرية، عام ١٩٧٩

٢١) د. محمد واصل، شرح قانون أصول المحاكمات الكتاب الأول الجزء الأول، منشورات جامعة دمشق، عام ٢٠٠٦-٢٠٠٧

٢٢) المحامي محمود زكي شمس، شرح قانون أصول المحاكمات المعدل بالقانون رقم /١/ لعام ٢٠١٠ تشريعاً وفقهاً وقضاءً واجتهاداً، المجلد الأول، مطبعة الداودي، الطبعة الأولى، دمشق، عام ٢٠١٠

٢٣) الربان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، عام ٢٠٠١

٢٤) د. مصطفى كمال طه:

- أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية
- القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية

٢٥) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري الجزء الأول (السفينة)، عام ١٩٩٣

٢٦) د. الياس حداد و د. محمد سامر عاشور، القانون البحري والجوي، الجامعة الافتراضية السورية

ثانياً: المؤلفات المتخصصة

١) د. أحمد حسني:

- الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ)، منشأة المعارف، الإسكندرية
- النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، عام ١٩٨٠

٢) الربان طلال الشواربي والربان صلاح أحمد صالح، التصادم البحري وأحكامه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، الطبعة الثانية، عام ٢٠٠١

٣) محمد أحمد النطاح، السفينة والحوادث البحرية، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، عام ٢٠٠٣

٤) د. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، عام ٢٠٠٣

٥) د. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، عام ١٩٦٦

٦) د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية، عام ١٩٩٢

٧) العميد البحري مصطفى محمد عبد العزيز، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر (دراسة تحليلية مقارنة)، منشأة المعارف، الإسكندرية

٨) هاشم رمضان الجزائري، ود. عوض خلف أخو ارشيده، أحكام التصادم البحري، دار جليس الزمان، عمّان، الطبعة الأولى، عام ٢٠١٢

٩) د. هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية

١٠) يعقوب يوسف عبد الرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي رقم /٢٦/ لعام ١٩٨١، منشأة المعارف، الإسكندرية، عام ٢٠٠٦

ثالثاً: الرسائل العلمية

١) بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، عام ٢٠٠٨-٢٠٠٩

رابعاً: المقالات

١) بسام أبو عسلي، الإرشاد البحري، مقالة منشورة في الموسوعة العربية، موسوعة العلوم والتقانات، ص٥١٨. متاح على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/٣/١ على الرابط التالي:
https://www.arab-ency.com/_/details.tech.php?full=1&nid=165630

٢) د. جمال مكناس، القطر والإرشاد البحري، مقالة منشورة في الموسوعة العربية، الموسوعة القانونية المتخصصة، المجلد السادس، تصنيف القانون التجاري، ص٣٧٢. متاح على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/٣/١ على الرابط التالي:
https://www.arab-ency.com/_/details.law.php?full=1&nid=164081

٣) د. فراح عز الدين، التصادم البحري، مقالة منشورة في مجلة الفكر، جامعة محمد خيضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بسكرة الجزائر، العدد الثاني عشر، آذار ٢٠١٥

خامساً: الصحف الإخبارية

١) أمل عباس، خبر بعنوان تصادم بين /٣/ سفن في قناة السويس يعطل الملاحة /٥/ ساعات، منشور في جريدة المصري اليوم، العدد ١٩٢٧، تاريخ ٢٠٠٨/١١/٢٦، متاح على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٦/١١/٢٥ على الرابط التالي:

٢) هلال لالا، مقال بعنوان "مجلس الوزراء يقر إحداث المحاكم البحرية"، منشور في صحيفة الوحدة، العدد ٨٧٦٨، تاريخ ٢٠١٦/١٢/٤، اللاذقية

سادساً: المواقع الإلكترونية

١) الموقع الإلكتروني لغرفة الملاحة الدولية، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠٠٧/٥/٣ على الرابط التالي:
http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade

٢) الموقع الإلكتروني لحركة المرور البحري، الذي يقدم قاعدة بيانات بحرية وخدمات تتبع السفن المبحرة على الخريطة المباشرة، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/٥/٨ على الرابط التالي:
https://www.marinetraffic.com

٣) الموقع الإلكتروني لوزارة النقل السورية على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/٥/٥ على الرابط التالي:
http://www.mot.gov.sy/web/orginal/fullnews.php?id=1296&cid=1

٤) الموقع الإلكتروني للمنظمة الدولية البحرية http://www.imo.org

تم الاطلاع بتاريخ ٢٠١٧/١/٢٦ على الرابط التالي:
http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/Preventing-Collisions.aspx

٥) موقع قناة "RT Arabic" الفضائية على شبكة الإنترنت، تم الاسترجاع بتاريخ ٢٠١٧/٥/٣ على الرابط التالي: https://ar.rt.com/irjl

القوانين والأنظمة

أولاً: القوانين والأنظمة السورية

١) القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /٨٤/ تاريخ ١٩٤٩/٥/١٨

٢) قانون أصول المحاكمات السوري رقم /١/ تاريخ ٢٠١٦/١/٣

٣) قانون العقوبات السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /١٤٨/ تاريخ ١٩٤٩/٦/٢٢

٤) قانون أصول المحاكمات الجزائية السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /١١٢/ تاريخ

٥) قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ تاريخ ٢٠٠٦/١١/٢٨

٦) قانون التجارة البحرية السوري السابق رقم /٨٦/ لعام ١٩٥٠

٧) القانون رقم /٢٠/ تاريخ ٢٠١٧/٤/٩ الذي تم بموجبه إحداث محاكم بداية واستئناف تختص بالنظر في قضايا النقل البحري

٨) قانون البينات السوري رقم /٣٥٩/ تاريخ ١٩٤٧/٦/١٠

٩) قرار وزارة النقل السورية رقم /٩٣٥/ تاريخ ٢٠٠٧/٦/١٨ المتضمن التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ لعام ٢٠٠٦

١٠) المرسوم رقم /٣٣٨/ تاريخ ١٩٧٥/٦/١٠ الذي تم بموجبه إقرار المعاهدة الدولية الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار المبرمة في لندن عام ١٩٧٢

١١) المرسوم رقم /٥٨٤/ تاريخ ١٩٧٣/٤/٢٣ الذي تم بموجبه إقرار مجموعة من المعاهدات البحرية

ثانياً: القوانين والأنظمة العربية

١) القانون المدني المصري رقم /١٣١/ لعام ١٩٤٨

٢) قانون المعاملات المدنية الإماراتي لعام ١٩٨٥

٣) القانون المدني الجزائري الأمر رقم /٧٥-٥٨/ لعام ١٩٧٥

٤) القانون المدني الأردني لعام ١٩٧٦

٥) قانون التجارة البحرية المصري رقم /٨/ لعام ١٩٨٠

٦) قانون التجارة البحرية المصري لعام ١٨٨٣ الملغى

٧) القانون البحري العماني رقم/٣٥/ لعام ١٩٨١

٨) قانون التجارة البحرية الكويتي رقم /٢٨/ لعام ١٩٨٠؛

٩) قانون التجارة البحرية الإماراتي رقم /٢٦/ لعام ١٩٨١

١٠) قانون التجارة البحرية الأردني رقم /١٢/ لعام ١٩٧٢

١١) قانون التجارة البحرية اللبناني الصادر في ١٩٤٧/٢/١٨

١٢) القانون البحري الجزائري الصادر بالأمر رقم /٧٦-٨٠/ ١٩٧٦ العام

١٣) القانون البحري الليبي لعام ١٩٥٣

ثالثاً: القوانين والأنظمة الأجنبية

١) قانون الحوادث البحرية الفرنسي رقم /٥٤٥/ تاريخ ١٩٦٧/٧/٧
Loi relative aux événements de mer 1967
٢) قانون الملاحة التجارية الإنكليزي لعام ١٩٩٥
Merchant Shipping Act 1995
٣) قانون الإرشاد الإنكليزي لعام ١٩٨٧ Pilotage Act 1987
٤) قانون التأمين البحري الإنكليزي لعام ١٩٠٦
Marine Insurance Act 1906

المعاهدات الدولية

١) المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري المبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩١٠/٩/٢٩
٢) المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة البحرية المبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١٠
٣) المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مادة التصادم المبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١٠
٤) المعاهدة الدولية الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار المبرمة في لندن عام ١٩٧٢
٥) المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية المبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩٢٦/٤/١٠ وبروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٤ الملحق بها

باللغة الإنكليزية

books

1) Aleka Mandaraka-Sheppard, Modern Admiralty Law, Cavendish Publishing Limited, 1st edition, London, 2001
2) Francesco berlingieri, International maritime conventions: volume 2, Informa Law from Routledge, Abingdon Oxon & New york, 2014
3) Simon Baughen, Shipping Law, Routledge an imprint of the Taylor & Francis Group, London & New York, 6th edition, 2015
4) Susan Hodges, Law of marine insurance, Cavendish Publishing Limited, 1st edition, London, 1996
5) Yvonne Baatz, Maritime Law, Informa Law from Routledge, 3rd edition, 2014

Articles

1) Dr. Abdulla Hassan Mohamed, Maritime collision under UAE maritime law A comparative study, article Published by Journal of Sharia & Law, Issue No.37, Januaryr 2009

Publications

1) Annual overview of marine casualties and incidents 2016 Published by European Maritime Safety Agency (EMSA)
2) Collection Of Judgments, Publications Of The Permanent Court Of International Justice, Series A-No. 10, September 7th, 1927, The Case Of The S.S.

"LOTUS", Judgment No. 9 , available on the internet, retrieved on 15 Feb. 2017 at the following link: http://www.icj-cij.org/pcij/series-a.php?p1=9&p2=1

3) CMI YEARBOOK 2015 كتاب العام ٢٠١٥ الصادر عن اللجنة البحرية الدولية

جدول المحتويات

المقدمة ١
الفصل الأول المفهوم القانوني للتصادم البحري ١١
المبحث الأول إطار التصادم البحري ١٣
المطلب الأول شروط دخول الحادث في إطار التصادم البحري ١٥
الفرع الأول: شروط متعلقة بالمنشآت المتصادمة ١٥
أولاً: أن تشترك في التصادم منشأتان عائمتان ١٧
ثانياً: أن يتعلق التصادم بسفينة ٢٠
الفرع الثاني: شروط متعلقة بمياه التصادم ٣١
الفرع الثالث: شروط متعلقة بالارتطام ٣٥
أولاً: التصادم المركب ٣٦
ثانياً: التصادم المتتابع ٣٧
ثالثاً: التصادم بالوساطة ٣٧
رابعاً: التصادم دون تلامس مادي ٣٨
الفرع الرابع: شروط التصادم في التأمين البحري ٤٢
المطلب الثاني استثناءات من إطار التصادم ٤٩
الفرع الأول: التصادم مع السفن الحكومية ٤٩
أولاً: السفن الحكومية الحربية والمخصصة لخدمة عامة ٥٠
ثانياً: السفن الحكومية التجارية غير المخصصة لخدمة عامة ٦٠
الفرع الثاني: وجود علاقة تعاقدية بين الأطراف المتصادمة ٦٣
أولاً: التصادم الحاصل بين سفينة الإرشاد والسفينة المتلقية لخدمة الإرشاد ٦٤
ثانياً: التصادم الحاصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة ٧٣
المبحث الثاني أحكام المسؤولية عن التصادم البحري ٨١

المطلب الأول أركان المسؤولية عن التصادم البحري ٨٣
الفرع الأول: الخطأ في التصادم البحري ٨٣
أولاً: الأخطاء الناشئة عن مخالفة القواعد الدولية لمنع التصادم ٨٦
ثانياً: الأخطاء الناشئة عن الإهمال وقلة الاحتراز بوجه عام ٩٣
الفرع الثاني: الضرر في التصادم البحري ٩٧
أولاً: الخسارة الكلية للسفينة ٩٩
ثانياً: الخسارة الجزئية للسفينة ١٠١
ثالثاً: البطالة ١٠٢
رابعاً: فقد أجرة النقل ١٠٢
خامساً: الأضرار للأشخاص والبضائع ١٠٢
سادساً: أضرار البيئة والملاحة ١٠٣
الفرع الثالث: علاقة السببية بين الخطأ والضرر ١٠٥
أولاً: القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ ١٠٧
ثانياً: خطأ المضرور ١١٠
ثالثاً: خطأ الغير ١١٣
المطلب الثاني صور التصادم البحري وتوزيع المسؤولية ١١٧
الفرع الأول: التصادم الخطئي ١١٧
أولاً: التصادم الناجم عن الخطأ الفردي ١١٨
ثانياً: التصادم الناجم عن خطأ مشترك ١٢٤
الفرع الثاني: التصادم غير الخطئي ١٣٢
أولاً: التصادم القهري ١٣٣
ثانياً: التصادم الذي قام الشك حول أسبابه ١٣٧
الفرع الثالث: عبء الإثبات ١٣٩

الفصل الثاني الآثار القانونية للتصادم البحري ١٤٧
المبحث الأول تنازع القوانين ١٤٩
المطلب الأول التوحيد الدولي لأحكام التصادم البحري ١٥١
الفرع الأول: وسائل التوحيد الدولي للقانون البحري ١٥٢
أولاً: العادات الاتفاقية الموحدة ١٥٣
ثانياً: المعاهدات والاتفاقيات الدولية ١٥٤
ثالثاً: التشريع النموذجي ١٥٧
الفرع الثاني: معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ الموقعة في بروكسل ١٦١
أولاً: نطاق تطبيق معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ ..... ١٦٢
ثانياً: المسائل التي لم تنظمها معاهدة التصادم لعام ١٩١٠ ..... ١٧١
المطلب الثاني القانون واجب التطبيق على حوادث التصادم البحري التي لم يشملها التوحيد الدولي ١٧٧
الفرع الأول: التصادم في المياه الإقليمية أو الداخلية ١٧٨
أولاً: الاتجاه نحو تطبيق القانون المحلي ١٧٨
ثانياً: الاتجاه نحو تطبيق قانون العلم المشترك ١٨١
ثالثاً: الاتجاه نحو تطبيق قانون القاضي ١٨٤
الفرع الثاني: التصادم الواقع في البحر العام ١٨٦
أولاً: الاتجاه نحو تطبيق القانون المحلي ١٨٧
ثانياً: الاتجاه نحو تطبيق قانون القاضي ١٩٠
ثالثاً: الاتجاه نحو تطبيق قانون العلم ١٩٢
الفرع الثالث: القانون واجب التطبيق على حدود مسؤولية ملاك السفن ٢٠٠
أولاً: الاتجاه نحو استقلال حدود مسؤولية ملاك السفن من حيث القانون واجب التطبيق عليها ٢٠١
ثانياً: الاتجاه نحو وحدة القانون الذي يحكم المسؤولية ككل ٢٠٦

المبحث الثاني دعوى التصادم البحري ٢٠٩

المطلب الأول تنازع الاختصاص القضائي الدولي ٢١١

الفرع الأول: التوحيد الدولي لقواعد الاختصاص القضائي ٢١٢

أولاً: معاهدة الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري لعام ١٩٥٢ الموقعة في بروكسل ٢١٣

ثانياً: معاهدة الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى لعام ١٩٥٢ الموقعة في بروكسل ٢٢٣

الفرع الثاني: القضاء المختص بنظر دعوى التصادم ٢٣٠

أولاً: قواعد الاختصاص في دعوى التصادم المنظورة أمام القضاء المدني ٢٣٣

ثانياً: تحريك الدعوى العامة عن الجرم المتسبب بالتصادم ٢٤٥

المطلب الثاني عناصر دعوى التصادم وتقادمها ٢٥٥

الفرع الأول: أطراف دعوى التصادم ٢٥٦

أولاً: المدعي في دعوى التصادم ٢٥٦

ثانياً: المدعى عليه في دعوى التصادم ٢٥٩

الفرع الثاني: موضوع دعوى التصادم (التعويض وضماناته) ٢٦٧

أولاً: تقدير التعويض ٢٦٨

ثانياً: ضمانات التعويض (امتياز المضرور) ٢٧٣

الفرع الثالث: تقادم دعوى التصادم ٢٧٦

أولاً: مهلة تقادم دعوى التصادم ٢٧٧

ثانياً: وقف سريان تقادم دعوى التصادم وانقطاعه ٢٨٠

الخاتمة ٢٨٣

المراجع ٢٩٥