

## المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري

طالب محمد كريم♦

### مقدمة

يعتبر النقل البحري هو عماد التجارة الدولية إذ كان ولازال الوسيلة الأهم المستعملة في نقل البضائع من مكان إلى آخر، غير أن هذه الوسيلة تعتمد على عدة عناصر لا بد أن تجتمع حتى تحقق الغرض المطلوب منها وهو الإبحار في سلام. ولإيصال البضائع أو الركاب إلى الأماكن المطلوبة فلا بد من أن تكون وسيلة النقل المتاحة سليمة وصالحة للإبحار وأن يكون الطاقم القائم على ذلك يتمتع بالكفاءة المطلوبة لذلك ، غير أن كل ذلك لا ينفى بقاء السفن مهددة بالأخطار في معظم الأحيان وهي ما يتمثل في الحوادث البحرية بالرغم من الوسائل المتعددة والتي تم التوصل إليها عبر السنين لتوفير الأمان ومنع وقع هذه الحوادث.

ومن أهم هذه الحوادث على الإطلاق هو التصادم البحري نظرا لخطورته وشيوعه ليس فقط في البحار العامة بل أيضا في الساحل وخاصة عند دخول المناطق الملاحية الضيقة ، وترجع كثافة حوادث التصادم البحري إلى كثرة السفن كما أن للتصادم آثار بالغة الخطورة، غير أن هذا الحادث أي التصادم البحري يطرح إشكالات عديدة على المستوى القانوني لما يترتب عنه من تنازع للقوانين عندما يكون فيه طرف أجنبي وذلك الحاصل غالبا، لذا ارتئ المجتمع الدولي سن معاهدة لتوحيد بعض أحكامه وتنظيم الاختصاص المدني والجزائي فيما يخصه وترك ما دون ذلك للقواعد العامة في التنازع.

♦ - أستاذ مساعد "أ"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سكيكدة.

والمسؤولية المترتبة عن التصادم البحري و التي هي موضوع بحثنا هي مسؤولية تقصيرية في الأصل ، مالم يكن هناك بين السفينتين المتصادمتين علاقة تعاقدية سابقة تخضع لقانون العقد ، وتطبيقا لذلك فإنه لا تسري أحكام التصادم البحري على التصادم الذي يقع بين سفينة القطر والسفينة المقطورة لأن عقد القطر ينظم العلاقة بينهما وكذلك فإن مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها عن الأضرار المترتبة عن التصادم و التي أصابت أحد المسافرين أو البضائع المشحونة لا تعد مسؤولية تقصيرية وفقا للمبادئ العامة و إنما هي مسؤولية عقدية يحكمها قانون العقد أو بوليصة الشحن<sup>1</sup>.

وقد يثار التساؤل عن جدوى تحديد وصف التصادم وما إذا كان يعد تصادما بحريا من عدمه، و كذا من يكون المسؤول و بالتالي من هو ملزم بالتعويض و طبقا للقانون الجزائري المادة 9 من القانون المدني فإن مسألة التكيف تخضع لقانون القاضي في نزاع يتضمن عنصرا أجنبيا<sup>2</sup>.

و لدراسة الموضوع نقسم بحثنا إلى مبحثين الأول نتطرق فيه لأنواع التصادم وصور الخطأ و في الثاني لقواعد المسؤولية عن هذا التصادم.

### المبحث الأول: أنواع التصادم و صور الخطأ

للتصادم البحري عدة أنواع سواء بسبب قوة قاهرة أو بخطأ إحدى السفينتين أو كلتاها وهذا الأخير أي الخطأ له عدة صور كما سوف سنراه في المطالب الثاني

<sup>1</sup> الدكتور هاشم علي صادق - تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري و الحوادث الواقعة على ظهر السفن طبعة 2002 ص 80 .

<sup>2</sup> الدكتور هاشم علي صادق - تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري و الحوادث الواقعة على ظهر السفن طبعة 2002 ص 80 .

المطلب الأول: أنواع التصادم

الفرع الأول : المسؤولية الناتجة عن التصادم بقوة القاهرة أو سبب مشكوك فيه.

تنص المادة 281 من القانون البحري الجزائري على أنه "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث ، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداهما راسية عند وقوع التصادم". وحينما يتعذر الوقوف على سبب وقوع التصادم على وجه القطع ، فإنه يكون أقرب إلي اعتباره تصادما قهريا، وقد أخذت التشريعات البحرية العربية و غيرها بهذا المنطق كما أخذت به معاهدة بروكسل لسنة 1910 .<sup>1</sup>

وعلى مدعي حالة القوة القاهرة إثباتها وإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ ، وأنه اتخذ كل التدابير والاحتياطات التي تتطلبها ظروف الحال ، و في الغالب تحدثت القوة القاهرة في الموانئ و المراسي نتيجة عاصفة قوية تؤدي إلي قطع الحبال التي تربط السفينة بالرصيف واقتلاع مرساها ، ومن استقراء الأحكام القضائية نجدها تعتبر أن قوة العاصفة والاحتياطات التي تتخذها السفن و الارتفاع المفاجئ للماء في الميناء أو الضباب تصادما قهريا.<sup>2</sup>

ومتى كان التصادم واقعا نتيجة قوة القاهرة فإن كل سفينة من السفن المتصادمة تتحمل ما أصابها من ضرر، وفي ذلك محض تطبيق للقواعد العامة

<sup>1</sup> الدكتور هاشم علي صادق - تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التصيرية المترتبة على التصادم البحري و الحوادث الواقعة على ظهر السفن طبعة 2002 ص 80 .

<sup>2</sup> د/أحمد حسني - الحوادث البحرية «التصادم و الإنقاذ» منشأة المعارف ، الإسكندرية،

التي تعفي المدين من المسؤولية إذا كان الضرر قد نشأ عن قوة القاهرة إذ لا يمكن نسبة الخطأ إليه.<sup>1</sup>

أما التصادم المشكوك في سبب وقوعه فيكون عند ما تجد المحكمة أن البيانات المقدمة لها لا تثبت القوة القاهرة ، و لا تثبت وجود خطأ إحدى السفن أو خطأ مشترك تسبب في وقوع الحادث، وقد قضى باعتبار التصادم مشتبهاً في سببه إذا كان أقوال ربان و طاقمي السفينتين في دعوى التصادم متضاربة بحيث لم يكن في الإمكان تغليب إحداهما على الأخرى (محكمة fecomp 6-12 - 1953. D.M.F 19 - 753).

وخلاصة القول أننا نكون بصدد تصادم مشتبه في سببه عندما لا يمكن للطرفين إثبات حالة القوة القاهرة أو خطأ نتج عنه الحادث .

وهنا المشرع وحد بين حكم التصادم نتيجة القوة القاهرة و بين حكم التصادم المجهول السبب أو المشتبه في سببه فيما يخص المسؤولية ففي الحالتين تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر، و ذلك بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداهما راسية عند وقوع التصادم كما جاء في نص المادة 281 السالفة الذكر.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني : المسؤولية الناتجة عن التصادم بسبب خطأ إحدى السفن

المبدأ أنه إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذي يترتب على التصادم وهذا ما جاءت به المادة 3/277

<sup>1</sup> د /هاني دويدار - موجز القانون البحري- دار الجامعة الجديدة -الإسكندرية-مصر - ص.323

<sup>2</sup> د /أحمد حسني المرجع السابق ص 323

من القانون البحري الجزائري و التي تنص : "... إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ".

و تجدر الإشارة إلى أنه بصريح العبارة المشرع لا يفترض الخطأ في المسؤولية الناشئة عن التصادم ، ويترتب على ذلك أن على المدعي بالمسؤولية إثبات خطأ ربان أو مجهز السفينة التي تسببت في وقوع الحادث وهذا النص من شأنه استبعاد العمل بالقرائن التي دأب القضاء على الأخذ بها ، مثل افتراض خطأ السفينة البخارية عند تصادمها مع سفينة شراعية ، أو افتراض خطأ السفينة السائرة عند تصادمها مع سفينة راسية أو منشأة عائمة غير مخصصة للملاحة البحرية .<sup>1</sup>

وهنا عندما تحصل أضرار مادية أو بدنية للغير تنشأ المسؤولية عن التصادم البحري و ليس الأضرار التي تحدث لركاب السفينة التي تصطم بخطئها ، ولا للبضائع المشحونة على هذه السفينة ، فلا ترتب حقا ناشئا عن التصادم، وإنما تعد في الواقع ناشئة عن إخلال بتنفيذ عقد نقل البضائع أو الأشخاص ،فالتعويض هنا أساسه العلاقة التعاقدية ، والمدعي بالتعويض عن الأضرار ليس بحاجة إلي إثبات الخطأ للحصول على التعويض، وإنما لكل من الشاحن و الراكب أن يتمسك بقريضة المسؤولية المنصوص عليها في القانون .<sup>2</sup>

**الفرع الثالث: المسؤولية الناتجة عن التصادم بسبب خطأ مشترك بين السفينتين**

قد يقع التصادم بسبب خطأ مشترك بين المنشأتين كأن يخطئ ربان كل سفينة في المناورات اللازمة لحركة سفينته مما يؤدي إلى وقوع التصادم

<sup>1</sup> د /هاني دويدار المرجع السابق ص 319

<sup>2</sup> د /هاني دويدار المرجع السابق ص 319

ولتحديد حكم التصادم بسبب خطأ مشترك ، يجب التمييز بين توزيع المسؤولية بين المنشأتين و مسؤوليتهما اتجاه الغير.<sup>1</sup>

### أولاً : توزيع المسؤولية بين المنشأتين

طبقاً للقانون إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها ، وهذا ما نصت عليه المادة 287 من القانون البحري الجزائري، وعلى ذلك يجب إقامة الدليل على الخطأ الذي ينسب إلي كلتا السفينتين مع إثبات مساهمة كل منهما في وقوع الخطأ الذي وقع منها والمثال على ذلك أن يتسبب خطأ إحدى السفن في وقوع التصادم بنسبة 60% بينما الأخرى بنسبة 40% في هذه الحالة يتحمل مجهز السفينة الأولى 60% من التعويضات المستحقة، بينما يتحمل مجهز السفينة الأخرى 40% من هذه التعويضات.<sup>2</sup>

وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينهما بالتساوي، وعليه فإن تحديد النسبة بالتساوي لا يكون إلا في حالة إقرار المحكمة بعجزها و عدم قدرتها على تحديد نسبة الأخطاء التي وقعت من كل سفينة.<sup>3</sup>

### ثانياً : المسؤولية اتجاه الغير

يثار التساؤل حول مدى قيام التضامن بين المنشأتين المتصادمتين اتجاه الغير ، والتضامن يعني التزام كل مجهز على حدى بدفع كامل التعويضات للغير ، على أن يعود بعد ذلك على المجهز الآخر بنصيب هذا الأخير في التعويضات

<sup>1</sup> د /هاني دويدار - المرجع السابق-319

<sup>2</sup> د /هاني دويدار - المرجع السابق-320

<sup>3</sup> د /أحمد حسني - المرجع السابق- ص 48

المستحقة ، ولقد أبقى القانون البحري تطبيقاً للقواعد العامة في القانون المدني على قاعدة التضامن بين المسؤولين وهذا الحل موجود في فرنسا منذ سنة 1915 كما يوجد حالياً في كافة التشريعات الحديثة العربية والأجنبية .

ويجب التمييز بين المسؤولية من الأضرار المادية و المسؤولية من الأضرار البدنية لتحديد مدى قيام التضامن بين مجهزي السفن المتسببة في وقوع التصادم البحري .

**أ) فيما يخص المسؤولية عن الأضرار المادية :** إذا اقتصر التصادم البحري على إلحاق أضرار مادية بالغير كهلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة، فلا يقوم التضامن بين مجهزي السفن المتسببة في وقوع التصادم، وبالتالي يتعين على المضرور أن يطالب كل مجهز على حدة بنسبة التعويض التي يتحملها من التعويض المستحق له، ولا يجوز له مطالبته بكامل هذا التعويض.<sup>1</sup>

و قد أخذت المحكمة العليا - الغرفة التجارية - في قرارها المؤرخ في 1995/07/11 ملف رقم 137054 منشور بالمجلة القضائية العدد الأول لسنة 1998 بعدم افتراض التضامن بين الدائنين أو المدينين في غياب أي مستند يثبت قيام علاقة قانونية بينهما، ومنه يكون التعويض عن أضرار التصادم على عاتق السفينة المرتكبة للخطأ طبقاً للمادة المذكورة أعلاه .

**ب) المسؤولية عن الأضرار البدنية :** إذا نتج عن التصادم البحري إصابة الركاب أو البحارة بأضرار بدنية ، ففي هذه الحالة يسأل مجهز كل سفينة تسببت في وقوع التصادم بالتضامن مع غيره من المسؤولين عن هذا التصادم. وتطبيقاً لذلك يحق للمضرور مطالبة أي مجهز بتعويض الضرر بغض النظر عن نسبة الخطأ المنسوب إليه.<sup>2</sup> وللمجهز الذي يكون قد دفع أكثر من نصيبه

1 المادة 279 من القانون البحري الجزائري.

2 لمادة 279 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

أن يرجع على الآخر أو على الآخرين في حالة ما إذا كان التصادم قد وقع بين سفن متعددة ، من أجل احترام المساهمة النهائية التي تتفق مع توزيع المسؤولية تبعاً لدرجة أخطائهم الخاصة ، ويجب أن يتم هذا الرجوع خلال سنة من تاريخ الوفاء إعمالاً لنص المادتين 280-289 من القانون البحري الجزائري.<sup>1</sup>

### ثالثاً : الملتزم بالتعويض

إذا أخطأت سفينة ما رغم أهميتها وما تتميز به عن غيرها من المنقولات فإنها ليست شخصاً قانونياً، ولا يقبل أن نقول أنها ستقوم بدفع التعويض فالمدين في هذه الحالة يكون عادة المالك المجهز للسفينة، المؤجر للسفينة وقت التصادم ، و المستأجر في حالة التأجير<sup>2</sup> الزمني أو العادي ويمكن القول أن على المدعي بالتعويض أن يوجه دعواه إلي من تكون له الإدارة الملاحية للسفينة ، ومع ذلك إذا كان الخطأ منسوباً إلى المؤجر كما لو قامت السفينة بمناورة معينة نتيجة خطأ يرجع إليه ، فإنه يمكن رفع الدعوى ضد المؤجر والمستأجر في ذات الوقت.<sup>3</sup>

### المطلب الثاني : صور الخطأ في التصادم البحري:

التصادمات بسبب الخطأ هي الغالبة ، و تؤكد كافة التحقيقات في الحوادث البحرية بصفة عامة و التصادم البحري بصفة خاصة أن للعامل البشري الدور الأكبر في وقوع هذه الحوادث فقد ترجع إلى خطأ المجهز كما لو سمح لسفينته بالإبحار و هي غير صالحة لذلك، أو إلى خطأ الربان أو إلى خطأ أفراد الطاقم، أو المرشد ، سواء كان ذلك يرجع إلى الإهمال في تنفيذ قواعد

1 أحمد حسني - المرجع السابق - ص 50

2 أحمد حسني المرجع السابق ص 50

3 أحمد حسني - المرجع السابق - ص 51

منع التصادم أو عدم فهم الضباط لهذه القواعد أو اللامبالاة و عدم الاكتراث أثناء تنفيذ متطلبات قواعد منع التصادم كما أن الاعتماد بدرجة كبيرة على الأجهزة الملاحية فقط وخاصة الرادار يعد من أهم أسباب حوادث التصادم، هذا بالإضافة إلى عامل الإجهاد النفسي و الذهني و نقص اللياقة الطبية و الذهنية للضباط البحري.<sup>1</sup>

و معاهدة بروكسل لسنة 1910 استعملت تعبير خطأ السفينة و هذا التعبير أخذت به كل التشريعات البحرية العربية فالأخطاء لا يمكن أن ترتكب إلا بواسطة أشخاص، ويبرر هذا المصطلح أن مرتكب الخطأ لا يمكن معرفته دائماً و إنما يعرف بأنه احد أفراد الطاقم فلا توجد قرينة ضد سفينة ما وقد قامت محكمة -نانت- في حكم لها صدر في 1963/10/26 انه لا توجد قرينة ضد السفينة التي لم تقم بإضاءة أنوارها وإنما هناك خطأ ثابت ضد طاقم هذه السفينة.

#### فرع أول: الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد تجنب التصادم البحري:

تتقسم القواعد الدولية لمنع التصادم إلى 38 قاعدة علاوة على 04 ملاحق إضافية و تغطي هذه القواعد بصفة عامة قواعد السير في أي حالة من حالات الرؤية و سلوك السفن عندما تكون على مرئى من بعضها البعض ، و كذلك تصرف السفن في حالة الرؤية المحدودة ، وكذا الأنوار و الأشكال المختلفة التي يجب أن ترفعها السفن ، و أخيراً الإشارات الضوئية الواجب إصدارها في مختلف الظروف.

و طبقاً لنص المادة 1من قواعد منع التصادم لسنة 1973 فإن هذه القواعد تطبق على جميع السفن في أعالي البحار و في جميع المياه المتصلة بها الصالحة لملاحة السفن البحرية، والمادة 3 /أمن قواعد منع التصادم تعرف

<sup>1</sup> د /محمد عبد الفتاح ترك. المرجع السابق، ص79

السفينة بأنها تشمل كل أنواع الوحدات العائمة بما في ذلك الوحدات التي ليس لها إزاحة والطائرات المائية التي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي.<sup>1</sup>

فقواعد منع التصادم لها الصفة الإلزامية ، و لكن هذا لا يؤدي إلى التطبيق الحرفي للقاعدة عندما تواجه السفينة ظروف خاصة تجعلها غير قادرة على الالتزام بالتطبيق الفعلي لقواعد منع التصادم و لكن هناك شروط تتمثل في :

- 1 توفر ضرورة قصوى لعدم الالتزام.
- 2 أن يتم اتخاذ هذا الإجراء لتفادي خطر حال و محقق.
- 3 أن يكون التصرف الذي أتخذ معقول طبقا للظروف السائدة.<sup>2</sup>

#### أولاً: الأخطاء الناشئة عن مخالفة السير و المناورات:

لقد تناولت القاعدة 6 تناولت فيها (يجب على كل سفينة السير بسرعة آمنة في جميع الأوقات بحيث يمكنها اتخاذ الإجراء المناسب و الفعال لتفادي التصادم و حتى يمكن إيقافها خلال مسافة تتلاءم مع الظروف و الأحوال السائدة) فلا يوجد عذر على الإطلاق يجعل السفينة تبحر خلال الضباب بسرعة عالية بحجة الوصول طبقا للوقت المحدد في مخطط الرحلة ، و في حادث التصادم بين كل من السفينتين CAPOLLO ضد SANSHINS VECTORY يوم 21 يوليو سنة 1978 أثبتت التحقيقات أن كلا من السفينتين أخفقت في إتباع قواعد منع التصادم كالاتي : لم تبحر أي من السفينتين بسرعة آمنة حسب ما نصت عليه القاعدة 6 و التي من أهم أهدافها تمكين السفينة من الوقوف في الوقت المناسب على مسافة مناسبة و قد حكمت محكمة الأدميرالية

<sup>1</sup> د /محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ،ص80

<sup>2</sup> د /محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ص81

بلندن بنسبة خطأ السفينة CAPOLLO ب55 بالمائة و السفينة SANSHINS و VECTORY ب45 بالمائة.<sup>1</sup>

فتجاوز السرعة في السير لا يعد خطأ إلا إذا كان هو السبب المباشر للتصادم ، وكذلك فان الإبحار بسرعة بطيئة يولد المسؤولية عن حدوث التصادم، و كذلك الاستخدام السيئ للرادار على ظهر السفينة يؤدي إلى التصادم و يزيد من مسؤولية ربان السفن.

و تعتبر المراقبة الجيدة من أهم عناصر قواعد السير و المناورات ، و تعني المراقبة تتبّع ومعرفة الأحداث و التصرفات التي تقع في منطقة الإبحار ، و تشمل المراقبة السمعية والبصرية و كذلك التفسير الواعي والذكي للمعلومات المستخرجة على شاشات مختلف الأنظمة الملاحية ، و يجب أن يكون الشخص القائم بالمراقبة مؤهلاً لذلك و له خبرة مناسبة وسنا مناسبة.

و أنه في حادث السفينة "THE BRITISH CONFIDENCE" أثار القاضي إلى خطورة التحدث في غرفة القيادة بطريقة تؤثر بالسلب على الشخص المنوط به القيام بالمراقبة.<sup>2</sup>

من صور الخطأ أيضا هو الطريق الواجب إتباعه بحيث تنص الفقرة 1 من القاعدة رقم 14 من قواعد منع التصادم لسنة 1982 على انه " عندما تتقابل سفينتان مسيرتان أليا على خطوط سير عكسية أو عكسية تقريبا بحيث ينجم عن ذلك خطر التصادم يجب على كل منهما أن تغير خط سيرها إلى اليمين ، بحيث تمر كل منهما على الجانب الأيسر للسفينة الأخرى " ، كما نصت القاعدة رقم 15 من القواعد ذاتها على أنه " عندما يتقاطع خط سير سفينتين أليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم ، يجب على السفينة التي تكون

<sup>1</sup> د /محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ص81

<sup>2</sup> د /محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ص 82

الأخرى على جانبها الأيمن أن تخلي الطريق و عليها إذا سمحت ظروف الحال أن تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى".<sup>1</sup>

و قاعدة السير على اليمين لها تطبيقات كثيرة في العمل ، و هي تطبيق كثيرا على سفن الصيد و على التصادمات التي تقع في الموانئ على الأقل إذا لم تكن هناك أية قاعدة محلية تغايرها.

وتكون السفن متقابلة عندما ترى إحدى السفينتين الأخرى على خط واحد مع ساريتها، وعندما ترى ليلا النورين الأخضر و الأحمر في نفس الوقت.

اما إذا كانت السفينتين تسير في طرق متوازية فإن قاعدة السير على اليمين لا تطبق، إذ أنه لو حافظت كل سفينة على خط سيرها فإنها تستمر بعيدة عن الأخرى.<sup>2</sup>

وعند مرور السفن في القنوات الضيقة فإن القاعدة رقم 9 فقرة أ منها نصت على أنه "يجب على كل سفينة تسير في قناة أو نهر ملاحي ضيق أن تسير بالقرب من الحد الخارجي للقناة أو الممر الملاحي الذي يقع على جانبها الأيمن كلما كان ذلك مأمونا وعمليا".<sup>3</sup>

كما نصت القاعدة رقم 10 على أنظمة فصل المرور والغرض منها هو تنظيم عمليات مرور السفن في المناطق المزدهمة بالسفن و كذا مناطق الاقتراب من الموانئ و تسهيل الخروج و الدخول منها و إليها وأوضحت

<sup>1</sup> د/ محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ص 100

<sup>2</sup> د /محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ص100

<sup>3</sup> د /محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ص 101

الإحصائيات المختلفة أن نسبة حوادث التصادم قد انخفضت بشكل ملحوظ نتيجة لاستخدام هذا النظام.

و من بين تصرفات السفن أيضا عندما ترى بعضها البعض بالعين المجردة ، و نجد قاعدة التخطي بين السفن اللاحقة و الملحوقه ، و تعتبر سفينة لاحقة عندما تقترب من سفينة أخرى من الخلف في اتجاه أكثر من 22.5 درجة من خط الحذاء.

و يقع على عاتق السفينة اللاحقة واجب إخلاء الطريق للسفينة الجاري اللحاق بها وأن لا تحاول تخطيها و توضح القاعدة 34 من قانون منع التصادم الإشارات الواجبة على السفينة اللاحقة أن تصدرها عند محاولتها تخطي السفينة الملحوقه.

و يقع على عاتق السفينة التي عليها إخلاء الطريق طبقا للقاعدة 16 من قواعد منع التصادم أن تقوم بهذا الإجراء مبكرا ، و أن يكون على بعد كافي و سليم من السفينة الأخرى ، مع مراعاة الأصول البحرية السليمة ، ففي حادث السفينة THE BILLING VICTORY حيث قامت السفينة المذكورة بإجراء تغيير في خط سيرها في وقت متأخر و بدرجة غير مؤثرة مما أوقعها في التصادم وهنا يذكر القاضي WILLNER ضرورة أن يكون إجراء الربان على درجة عالية من الفطنة و الكياسة ، علاوة على كونه إجراء مؤثر و فعال وأن يتم في الوقت المناسب.<sup>1</sup>

كما أن السفينة التي لها حق الطريق أو المرور يجب عليها وفقا لما أشارت إليه القاعدة 17 من قواعد منع التصادم أن تحافظ على خط سيرها و سرعتها ، و في نفس الوقت لها حق القيام بمناورة ما لتفادي التصادم بشرط أن يكون هناك وقت كافي لقيام السفينة التي ألزمها القانون بالقيام بالمناورة ، و أن

<sup>1</sup> د / احمد حسني المرجع السابق ص 63

لا تسرع في المناورة بحجة تفادي التصادم ، و أن تلتزم بسرعتها و خط سيرها حتى آخر لحظة آمنة .<sup>1</sup>

و يكون تصرف السفن في حالة الرؤية المحدودة طبقا للقاعدة رقم 19 من قواعد منع التصادم بالتزامها بالإبحار بسرعة آمنة و أن تكون ماكيناتها في وضع الاستعداد لاحتمال الاستعانة بها عند الضرورة ، و هذا عندما تكون السفن لا ترى بعضها بالعين أثناء الملاحة في منطقة محدودة الرؤية أو بالقرب من هذه المنطقة ، و قد حددت هذه القاعدة أيضا الإجراءات المناسب الواجب اتخاذه في حالة اكتشاف أهداف على شاشة الرادار أثناء الإبحار، و من الأخطاء الشائعة بين السفن عدم إطلاق إشارات الضباب، وعدم وجود مراقبين بعدد كافي أثناء الرؤية الضعيفة و الإبحار بسرعة عالية أثناء الضباب ، علاوة على التفسير الخاطئ للمعلومات الظاهرة على شاشة الرادار وهذا ما حدث فعلا في التصادم بين السفينتين OSPREY و JOHNC.PAPPAS.<sup>2</sup>

### ثانيا: الأخطاء الناشئة عن مخالفة الأنوار و الأشكال المطلوب إظهارها في الظروف المختلفة :

تضمنت القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار (1972-1983) و تعديلاتها المختلفة القواعد المتعلقة بالأنوار الواجب على السفن و الطائرات المائية إظهارها للكشف عن نوع السفينة وطولها، إتجاه إبحارها هل هي سفينة شراعية أم بمحرك ميكانيكي ،سائرة أم واقفة، تسير منفردة أم قاطرة أم مقطورة محدودة القدرة على المناورة و هناك 12 قاعدة(من 20 الى 31) من بين 38 قاعدة عن التصادم مخصصة لهذا الجزء(2)، و يعد خطأ مخالفة هذه القواعد كعدم الإضاءة الكلية أو الإضاءة غير الكافية أو الإضاءة الخاطئة التي

<sup>1</sup> د /محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ص 106

<sup>2</sup> د /محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ص 111.

قد تضلل السفن الأخرى عن أبعاد السفينة أو وضعها في الطريق أو حركتها و تطبق هذه القواعد في جميع حالات الطقس (القاعدة 20/أ) وذلك من غروب الشمس إلى شروقها ، فهناك نور الصاري الأمامي ونور الصاري الخلفي و نور المؤخرة و أنوار الأجانب و أنوار القطر وهناك أقل مدى رؤية لأنوار الملاحة يجب احترامها.

كما حرص المشرع على أن ترفع السفن المتحركة الأنوار و الأشكال المختلفة للقيام بالمناورة المطلوبة إذا استدعى الأمر ذلك، و يتشدد القضاء في محاسبة السفن المخطئة و تطبيقا لذلك حكمت المحكمة الادميراليه الإنجليزية بالمسؤولية البحرية عن إغراق سفينة بضائع بسبب غواصة كانت تحمل أنوار كالتي تحملها صغار السفن ، و لم تتبع أحكام القواعد الدولية مما جعل سفينة البضائع تظن أنها سفينة صغيرة ، كما حكم بأن السفينة الواقعة التي تضيئ الانوار الخاصة بحالة السير تعتبر مخطئة ، كما عدت مخطئة وحدها السفينة التي تعطلت ماكيناتها و لم ترفع الضوء الخاص بذلك إذا اعتقدت السفن الأخرى أنها في حالة عادية و تابعت سيرها على هذا الأساس فوقع التصادم.<sup>1</sup>

الجدير بالذكر هو أن مخالفة القواعد المتعلقة بالإشارات الضوئية يستلزم توافر علاقة السببية بين هذه المخالفة و وقوع التصادم ، فإذا كان التصادم سببه الوحيد هو أخطاء السفينة الصادمة فإن مخالفة السفينة المصدومة لقواعد الإشارات لا يرتب أية مسؤولية من ناحيتها.

أما العلامات النهارية فهي عبارة عن أشكال توضع بالنهار بهدف توضيح وضع السفينة الحقيقي المختلف عن وضعها الظاهر، مثل السفينة التي

<sup>1</sup> د /محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق ص 111.

يكون بها عطل يجب أن ترفع كرات سوداء و في غياب هذه الإشارات تعتبر السفن مخطئة و يعتبر السبب الرئيسي للتصادم .<sup>1</sup>

### ثالثا: الأخطاء الناشئة عن الإشارات الضوئية المطلوب إطلاقها في الضباب و إشارات التحذير:

تفرض قواعد منع التصادم بعض الالتزامات على السفن لمواجهة بعض الظروف التي تعيق الملاحة ومنها : ضرورة تزويد السفن طبقا لمعايير معينة بأدوات خاصة لإطلاق إشارات بعينها حددها القانون (القواعد 32 إلى 37) لتوضيح ما إذا كانت السفينة سائرة أم متوقفة، مستقبلة على المخطاف، محدودة القدرة على المناورة تقوم بالصيد، و نوع شبك الصيد...إلخ ، و تستخدم سواء في الرؤية المحدودة أو أثناء الرؤية الحسنة وعندما ترى السفن بعضها البعض بالعين المجردة فإذا ارادت إحدى السفن تغيير خط سيرها جهة اليمين تقوم بإطلاق نغمة و هي عبارة عن صفرة قصيرة، أما إذا أرادت أن تغير خط سيرها إلى جهة اليسار فتقوم بإطلاق نغمتين عبارة عن صفرتين قصيرتين وهكذا، و قد تستخدم الإشارات الصوتية من أجل تخطي سفينة ما في الأمام ، كما يستخدم أيضا لتحذير السفن المجاورة إذا ما اتضح من الموقف أن هناك شك في قيام إحدى هذه السفن بالمناورة المطلوبة منها حسب متطلبات القانون.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> د / أحمد حسني المرجع السابق ص66.

<sup>2</sup> حادث تصادم السفينتين KYLIX ضد RUSTRINGEN عند مصب نهر التيمز بالرغم من وجود طقس جيد و صحو و قد جاء في حيثيات الحكم أن السفينة الثانية قد خالفت قواعد منع التصادم بعد إطلاق صفرة قصيرة عندما غيرت خط سيرها لليمين كما أنه كان من المفروض القيام بتغيير خط السير في وقت مبكر أما السفينة الأولى فانها لم تطلق الإشارات المطلوبة حسب القانون المحلي رقم 42.

## فرع ثان: الأخطاء الناشئة عن إهمال أو عدم احتياط المسؤولين عن قيادة السفينة

الخطأ في التصادم هو كل عمل إيجابي أو سلبي يصدر من المسؤولين عن السفينة سواء بالمخالفة لقواعد منع التصادم أو للقواعد و الأصول الملاحية و مبادئ الفن البحري السليم المتعارف عليها و الذي يؤدي إلى التصادم.

### أولاً: أخطاء الربان و أفراد الطاقم :

يقع على عاتق الربان مهمة قيادة السفينة و إدارة الرحلة البحرية المقررة ( المادتان 580-581 من القانون البحري الجزائري) و يسأل الربان عن خطئه الشخصي فقط عقدياً كان أو تقصيرياً، فالعقد يربطه بالمالك أو المجهز و كذا التزاماته التي تنشأ عن وكالته عن المجهز لأن الربان يعتبر النائب القانوني للمجهز ( المادة 588 من القانون البحري الجزائري).

كما يسأل الربان عن أخطائه الشخصية قبل الغير و لا يسأل عن أخطاء البحارة لأنهم يعتبرون تابعين للمجهز لا للربان، و لا يسأل أيضاً عن أعمال المسافرين و كل من يدعي خطأ الربان له أن يثبته بكافة الطرق. ولهذا الأخير أن ينفي مسؤوليته بأن يثبت أن الحادث يرجع إلى القوة القاهرة او فعل الغير أو فعل المضرور نفسه.<sup>1</sup>

وتتطلب القواعد العملية والمبادئ و أصول الفن البحري السليم و التي أساسها العادات والأعراف البحرية القديمة من الربان القيام بالعديد من الواجبات و الالتزامات، فعليه التأكد من وجود المطبوعات البحرية المختلفة

<sup>1</sup> د / أحمد حسني المرجع السابق ص66.

الخاصة بالرحلة و التحضير الجيد لها ، فالخرائط البحرية مثلا يجب أن تكون جاهزة و مصححة طبقا لأحدث التصحيحات.<sup>1</sup>

و من أهم القضايا التي عرضت أمام المحاكم الإنجليزية حادث التصادم بين السفينتين MITRA MARIGO ضد FRITZ THYSSEN حيث حكم بأن تصرف الربان الخاطيء هو الذي تسبب في غرق السفينة.<sup>2</sup>

كما يقع على عاتق الربان أن يتخذ الحيطة و الحذر فلا يسير بالسفينة في اتجاهات قريبة من الساحل كما عليه أن يستخدم الرادار و عليه عموما الإلمام بكافة المعلومات الخاصة بالسفينة خاصة قدرتها للقيام بالمناورات.

وحكمت المحاكم الإنجليزية في حادث السفينة fogo بضرورة عدم إلقاء كل العبء على الآلات و الماكينات و بضرورة أن يكون للفرد الدور الأول والأهم .

ويقع على ربان السفن الالتزام بالقواعد التي تضعها السلطات المحلية لمناطق استقبال السفن، وفي حالة تعارض القواعد المحلية مع القواعد الدولية تغلب الأولى على الثانية.

وعادة ما تجد المحكمة أن هناك عدة أخطاء ارتكبت من قبل أطراف التصادم مثل المراقبة غير الجيدة السرعة الزائدة... إلخ فهنا تطبق نظرية السبب المباشر.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> د / أحمد حسني المرجع السابق ص66.

<sup>2</sup> د / أحمد حسني المرجع السابق ص67.

<sup>3</sup> د / أحمد حسني المرجع السابق ص68.

أما عن الأخطاء التي يرتكبها أفراد طاقم السفينة فقد أسفر البحث الذي أجرته إدارة سلامة النقل بالولايات المتحدة الأمريكية إلى أن الكثير من الحوادث التي يرجع سببها إلى الإرهاق هي نتيجة العمل لمدة طويلة وبصفة متصلة وفقد النوم ، ولظروف العمل بالبحر وعبئ العمل وكذا الاجهاد الكبير ولطول مدة الخدمة على السفينة ، وأخيرا استهلاك الخمر والمواد المخدرة، وقد قامت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار بعلاج مشكلة إرهاق الطاقم وذلك بإدخال إجراءات إجرائية هما : تقرير حد أدنى للتطبيق الأمني وكذا وضع قواعد لإدارة السلامة البحرية.<sup>1</sup>

### ثانيا: أخطاء المجهز:

طبقا لنص المادة 572 من القانون البحري الجزائري فإن كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا أو أي صفة أخرى تخوله الحق لاستعمال السفينة.

فإذا قام مالك السفينة بتجهيزها يعرف بالمالك المجهز، أما إذا قام بتأجيرها الى شخص آخر وجهازها هذا الأخير فيعرف حينئذ بالمستأجر المجهز.<sup>2</sup>

والمجهز على هذا النحو مسؤول عن إجراء الصيانة اللازمة للسفينة وجعلها صالحة للملاحة وتزويدها بطاقم كاف ومؤهل ، و بكافة الأجهزة الملاحية التي تتطلبها القوانين واللوائح ، وأي إهمال من القيام بهذه المسؤوليات تجعل المجهز مسؤولا إذا نتج عن هذا الإهمال تصادم ،ولا يمكنه التمسك بتحديد المسؤولية.

<sup>1</sup> د / أحمد حسني المرجع السابق ص68.

<sup>2</sup> د / أحمد حسني المرجع السابق ص69.

وطبقا لنص المادة 577 من القانون البحري الجزائري فإن المجهز مسؤول عن أعماله وأعمال وكلائه في البر و البحر الذين يساعده في استغلال السفينة وفقا لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا القانون. فقد يكون الضرر ناشئا عن خطأ المجهز الشخصي كأن يستخدم في الملاحة سفينة غير صالحة لذلك لنقص في التجهيز او المعدات أو الخرائط البحرية أو المطبوعات البحرية الأخرى ، او بسبب العيوب الخفية التي يجهلها المالك والتي تؤدي إلى التصادم وفي منظور القضاء الفرنسي فإن المجهز في هذه الحالة أي العيوب الخفية غير مسؤول على أساس أن السفينة الحديثة كثيرة التعقيد ويستحيل معرفة عيوبها الخفية إذا كان الضرر ناشئا عن قوة قاهرة. و في حادث السفينة MARION رفض مجلس اللوردات حق المجهز في تحديد مسؤوليته على أساس أن التصادم الذي حدث بسبب إهماله في المحافظة على خرائط السفينة المصححة حديثا.<sup>1</sup>

### **ثالثا: أخطاء المرشد :**

المرشد هو شخص ذو خبرة كبيرة بشؤون الملاحة الآمنة عند الدخول إلى الميناء أو الخروج منه وخلال الأنهار والقنوات الملاحية المختلفة وهو على علم ودراية بالميناء وعواقبه ومسالكه ، والإرشاد قد يكون إجباريا أو اختياريا.

يلتزم المرشد بان يكرس خبرته لخدمة السفينة التي يقوم بإرشادها مع تزويد الربان بالمعلومات والإرشادات عن مسالك الميناء وخطوط السير الواجب إتباعها عند دخول السفينة أو خروجها من منطقة الإرشاد وعليه أن يؤدي عمله بعناية وإتقان ، فالسفينة تبحر تحت قيادة الربان و نصائح المرشد ، ووجود هذا الأخير يحجب المسؤولية عن الربان .

<sup>1</sup> د/ محمد عبد الفتاح ترك المرجع السابق - ص 131.

ويعد المرشد أثناء تأديته لعمله على السفينة تابعا للمجهز لذلك يكون المجهز مسؤول مباشرة عن الأخطاء التي تقع من المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجباريا ففي حادث السفينة THE BATAVIER والتي كانت تبحر بسرعة عالية فنتج عنها أمواج أدت إلى غرق ماعونة BORGE محملة بالفحم وقد تمت إدانة كل من المرشد لإبحاره بسرعة عالية وربان السفينة لفشله في القيام بمراقبة جيدة.

وقد نصت المادة 283 من القانون البحري الجزائري على أنه تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة سارية في حالة وقوع تصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان هذا الإرشاد إجباريا.<sup>1</sup>

### المبحث الثاني: قواعد المسؤولية

سوف ندرس النظام القانوني للتعويض ثم كيف يقدر هذا الأخير

#### مطلب أول: النظام القانوني لدعوى التعويض

##### فرع أول: أطراف الدعوى

كل من أصابه ضرر من واقعة التصادم يستطيع أن يرفع دعوى مثل الشاحنين و الركاب وأفراد الطاقم ضد مجهز السفينة الصادمة، أو على ربانها باعتباره ممثلين للمجهز، ومسألة تحديد المجهز تطبق بشأنها القواعد العامة التي تتعلق بالمجهز.

<sup>1</sup> د / محمد عبد الفتاح ترك الرجع السابق - ص 161

**فرع ثان: عدم خضوع الدعوى لإجراء خاص**

لم تأخذ معاهدة بروكسل لسنة 1910 بالدفع بعدم القبول إذ نصت المادة 6 فقرة أولى منها على أنه (لا يشترط لدعوى المطالبة بالتعويض عن الخسائر الناتجة عن المصادمات البحرية عمل احتجاج أو عمل إجراء آخر)، و هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 288 من القانون البحري و التي تنص على أنه: (لا تتبع دعوى التعويض عن الأضرار الحاصلة على إثر وقوع تصادم لأي احتجاج و لأي إجراء خاص) .

و في أمر الملاحه الفرنسي لسنة 1681 كان هناك دفع بعدم القبول يتمثل في أن تتم المطالبة بسبب التصادم خلال 24 ساعة بعد التصادم ، إذا حصل الحادث في ميناء أو في مكان يمكن للربان أن يرفع الدعوى فيه أما إذا لم يستطع الربان رفع الدعوى خلال 24 ساعة فإن هاته المدة لا تسري إلا من يوم وصول السفينة إلى الميناء .<sup>1</sup>

**فرع ثالث: المحكمة المختصة و تقادم الدعوى**

أخذ القانون البحري الجزائري بأحكام معاهدة بروكسل لسنة 1952 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري فنصت المادة 290 منه على أن "للمدعي إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية :

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

<sup>1</sup> د / أحمد حسني المرجع السابق ص77.

ب- المحكمة الموجودة في المكان الذي جري فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه و ذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز، أو المكان الذي يمكن أن يقع فيه الحجز و الذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا اخر.

ج- المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم و ذلك في حالة حصوله في الموانئ والغرض و كذلك في المياه الداخلية<sup>1</sup>.

كما نصت المادة 287 من نفس القانون على ما يلي: " تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار:

أ- للقانون الجزائري إذا كان حاصلًا في المياه الإقليمية الجزائرية .

ب-لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر.

ج- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم".

فالمدعي يرفع دعواه في دائرة إحدى المحاكم المنصوص عليها في المادة 290 السالفة الذكر.

أما فيما يخص تقادم الدعوى فقد نصت المادة 298 من القانون البحري الجزائري على أن تقادم دعاوى التعويض عن الأضرار يكون بمضي عامين ابتداء من وقوع الحادث .<sup>2</sup>

أما فيما يخص التعويض الناشئ عن جريمة ، فإن دعوى التعويض لا تسقط إلا بسقوط الدعوى الجزائية حسب المادة 8 من قانون الإجراءات الجزائية .

<sup>1</sup> د / أحمد حسني المرجع السابق ص78.

<sup>2</sup> د /أحمد حسني ، المرجع السابق ، ص 77 .

و تطبيقا للقواعد العامة فإن المحكمة لا تنثير التقادم من تلقاء نفسها و إنما يجب أن يكون بناء على دفع صاحب المصلحة .

و طبقا للمادة 3/7 من معاهدة 1910 فإن وقف و انقطاع التقادم يخضع لقانون المحكمة التي تنتظر الدعوى و أضافت نفس المادة أن للأطراف المتعاقدة أن تحتفظ لنفسها بالحق في أن تعتبر كسبب لوقف التقادم كون السفينة المدعى عليها لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية، و هذا ما نصت عليه المادة 4/ 289 من القانون البحري الجزائري .

و قد أتى القانون البحري الجزائري بحكم جديد يتعلق بتقادم دعاوى الرجوع في نفس المادة السابقة وهو أن تقادم هذه الدعوى يكون بمرور سنة من يوم الدفع .<sup>1</sup>

### مطلب ثاني : تقدير التعويض

#### فرع أول : تطبيق القواعد العامة

لم تتناول معاهدة التصادم لسنة 1910 بيان طريقة تقدير التعويض ، كما خلت نصوص القانون البحري الجزائري شأنه شأن غيره من التشريعات البحرية من أية نصوص تتعلق بعناصر أو طريقة تقدير التعويض وعليه فإنه يتعين الرجوع إلي القواعد العامة الواردة في القانون المدني في المواد : 131-132-182 مكرر .

و القاعدة في التعويض القضائي هي التعويض الكامل الذي يشمل الضرر المباشر والمتوقع وما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، لكن تحديد التعويض على هذا النحو قد لا يتفق و العدالة ، لذلك أقر المشرع

<sup>1</sup> د / أحمد حسني ، المرجع السابق ، ص 77 .

على تعويض الضرر الذي يمكن توقعه وقت التعاقد في حالة مسؤولية المدين العقديّة، أو المسؤولية التقصيرية و التي ينشأ عنها التصادم عادة فإن قاعدة عدالة التعويض تتمثل ليس في المسؤولية عن الضرر المتوقع وحده وإنما في الاعتراف بعدم جسامه الخطأ كمبرر لتخفيف التعويض "لفظ الظروف الملايئة"<sup>1</sup> يعني عدم الاعتراف بجسامة الخطأ في تقدير التعويض وكل ظرف آخر من ظروف التخفيف أو التشديد (جسامة الخطأ أو بساطته).<sup>1</sup>

### فرع ثاني: عناصر الضرر القابل للإصلاح

على مدعي التعويض أن يثبت دعواه طبقاً للقواعد العامة ، إلا أن السفينة المخطئة ليست ملزمة بدفع التعويض الكامل الذي يطالب به المدعي، فلا تلزم بدفع أية زيادة مقابل التعطل الذي تقتضيه أعمال الصيانة التكميلية، وبوجه عام فإن على المحاكم أن تحدد ماهية الأضرار التي أدخلتها في اعتبارها من أجل تحديد التعويض و الأصل في المساءلة المدنية أن التعويض عموماً يقدر بمقدار الضرر المباشر الذي أحدثه الخطأ، على أن يراعي القاضي في ذلك الظروف الملايئة للحادث.

وقد حكم القضاء الإنجليزي بأنه عندما تتضرر السفينة في حادث تصادم يرجع إلي خطأ سفينة أخرى التي تغرق فيما بعد ، فإن ملاك السفينة المخطئة يسألون فقط إذا كان الغرق هو النتيجة المباشرة للتصادم وتتعلق القضية بالسفينة *fritg* *the thysen* التي صدمتها السفينة *miteramargio* وحدث لها ضرر أسفل خط الشحن ، إلا أن ربانها رفض المساعدة من أحد قوارب الإنقاذ و استمرت السفينة المصدومة في رحلتها إلى روتردام وبعدها غيرت الطريق إلى فالموث بسبب زيادة المياه في المعبر ،وفي هذا الوقت طلب من قارب الإنقاذ استعمال مضخاته و بعد أن بدأت المضخات في العمل غرقت السفينة ، فطلب ملاكها

1 د / أحمد حسني ، المرجع السابق ، ص 77 .

التعويض إلا أن محكمة الاستئناف رفضت الدعوى على أساس أن الغرق لم يكن النتيجة المباشرة للتصادم، وإنما كان نتيجة رفض الربان للمساعدة التي عرضها عليه قارب الإنقاذ .

إلا أن الصعوبة تظهر عندما يدخل سبب ثان في الخسارة، كوجود سفينة ثالثة أخرى مخطئة ، فمجهز السفينة المتضررة له حق الرجوع على السفينتين، علما بأنه لا يمكنه أن يطالب السفينة المخطئة الثانية إلا بقيمة السفينة منقوصا بقيمة أثر الضرر الذي يرجع إلى التصادم الأول .

غير أنه إذا كانت السفينة المصدومة هي المخطئة أو وجود سبب قهري أدى إلى غرقها ، ذهبت بعض الأحكام إلى أن السفينة الصادمة الأولى لا تلتزم بشيء إلا أنه كيف نسلم بأن التصادم الثاني و الذي لا علاقة له بالتصادم الأول يؤدي إلى زوال الدين المتولد عن التصادم الأول.<sup>1</sup>

وعليه نخلص إلي أن الأضرار المباشرة هي وحدها القابلة للإصلاح، كما أن التعويض يشمل الخسارة الحاصلة والكسب الفائت.

### فرع ثالث: تقدير قيمة الأضرار

#### أولاً: الهلاك الكلي للسفينة :

التعويض هنا يغطي القيمة الحقيقية للسفينة المفقودة في مكان و زمان الخسارة و هو ما يطلق عليه restitution in integrum أي كما لو أن الخسارة لم تحصل، بالإضافة إلي تعويض صاحب السفينة عن ما فاته من كسب بفقده سفينته و كذا أجرة النقل الصافية لا الإجمالية عن العقود السابق إبرامها ، وتطبق نفس القواعد بالنسبة للسفينة المستأجرة ، بالإضافة إلي مبلغ

<sup>1</sup> د / أحمد حسني- المرجع السابق- ص 59

الأجرة أو الأرباح في نهاية الرحلة التي تحدد بناء على مشاركة الإيجار، مع مراعاة الإنقاص الخاص بالحوادث الطارئة و القدم والبلي ، ويتعلق الأمر هنا بسفينة the philadelphia التي صدمت السفينة ben lee في خليج كيرتافون وكانت السفينة المصدومة مستأجرة بشحنة عامة إلى سيدني ثم إلى مالبورن وكانت تساوي وقت الخسارة 22500 جنيه إسترليني إلا أن الملاك طالبوا بمبلغ 29370 جنيه لأن هذا المبلغ يمثل قيمتها إذا كانت قد وصلت إلى سيدني في أمان وحكمت محكمة الاستئناف في سنة 1917 أن هذه المطالبة من الملاك في غير محلها إذ أن تقدير التعويض يكون بقيمة السفينة وقت الخسارة ،بالإضافة إلى مبلغ نظير الأجرة في نهاية الرحلة إلا أنه لما كانت الأجرة قد دفعت مقدما فإنه لا يدفع شيء مقابل أجرة النقل كما يجب أن يتم الإنقاص نظير الحوادث الطارئة والقدم.<sup>1</sup>

### ثانيا: الأضرار المادية:

وتشمل التعويضات التي يجب أن يتحملها المجهز لإعادة سفينته إلى الحالة التي كانت عليها قبل الخسارة إلى جانب بعض المصاريف كمصاريف المساعدة أو مصاريف البقاء أو الدخول أو الخروج من ميناء الرسو العارض.

ويشمل التعويض أيضا الكسب الفائت ويطلق عليه تعويض البطالة ،وهو يقابل المكاسب التي كان في إمكان المجهز أن يحققها إذا لم تكن سفينته قد بقيت معطلة نتيجة الحادث وبالنسبة للسفن التجارية وسفن الصيد فإن الضرر مؤكد و مبدأ تعويضه ليس محل خلاف، وإنما الصعب هو طريقة حسابه أثناء فترة الإصلاح فيمكن أن يتخذ على أساس الكسب المتوسط الذي حققته سفن مماثلة أثناء فترة بقاء السفينة جامدة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> د/ أحمد حسني- المرجع السابق- ص 56

<sup>2</sup> د/ أحمد حسني- المرجع السابق- ص 56

أما بالنسبة لسفن النزهة فالمفروض أن توقفها لا يمكن أن يسبب أي ضرر مادي لمجهزها، لأنه يعد أحد مصادر المتعة و هذا الضرر يصعب تقييمه و يتعين عدم إدخاله في التعويض ، و كذلك بالنسبة للسفن الحربية أو المخصصة لخدمة عامة إذ لا يجوز للدولة أن تدعي ضررا قد أصابها نتيجة ذلك و هذا ما أخذ به القضاء الإنجليزي. كذلك يتم التعويض عن أجرة النقل عندما يؤدي التصادم إلى قطع رحلة السفينة مما يترتب عليه فسخ عقد النقل.<sup>1</sup>

### ثالثا: الأضرار الحاصلة للبضائع و الأشخاص.

رابعا: تاريخ تقدير الأضرار: على القاضي أن يقدر الأضرار التي أصابت المضرور في اليوم الذي أصدر فيه الحكم، إلا أنه إذا كان المطالب بالتعويض قد استبدل الشيء الهالك أو قام بإصلاحه و كلفه ذلك مبلغا محددا فإنه لا يكون له أن يطالب إلا بهذا المبلغ و ليس بالمعادل النقدي للشيء الهالك أو التالف مقدرًا يوم الحكم.<sup>2</sup>

### خاتمة :

رغم أن معاهدة بروكسل لسنة 1910 قد حاولت توحيد بعض أحكام التصادم البحري إلى أن هذا الحادث البحري و المسؤولية المترتبة عنه مازال يطرح مشكلة التنازع لاسيما عندما تكون الدول الأطراف في التصادم غير متعاهدة بل وحتى لو كانت الأطراف منظمة للمعاهدة سألقة الذكر فهناك من المسائل من لم تنظمها المعاهدة ولم تعط حولا لها ولا مناص في هذه الحالات من الرجوع إلى القواعد العامة إذ لا يكفي في مجال المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري أن نبحت ما إذا كانت المسألة تحكمها المعاهدة وماهي هذه الأحكام ،

<sup>1</sup> د/ أحمد حسني - المرجع السابق - ص 56

<sup>2</sup> د/ أحمد حسني - المرجع السابق - ص 59

بل يتعين أيضا البحث عن القانون المختص في الحالات التي تخرج عن نطاق تطبيق أحكام هذه المعاهدة هذا من الجانب الدولي.

أما بالنسبة للقانون الداخلي فلقد تبنت غالبية التشريعات أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض مسائل التصادم البحري ، والمشرع الجزائري قد نقل أحكام هذه المعاهدة للتصدي لمثل هذا الحادث على غرار الدول المنضمة إليها رغم أن هذه المعاهدة ليست من المعاهدات التي تلزم بإعادة سن أحكامها في القانون الداخلي أو أن يكون القانون الداخلي يتطابق معها ، أي يمكن للدولة أن تضع أحكام مخالفة تطبقها على سفنها الوطنية ورغم ذلك أبى المشرع الجزائري إلا أن يوحد أحكامه الداخلية مع أحكام المعاهدة وهو حل سليم في نظرنا لاسيما أن معاهدة بروكسل لسنة 1910 هي نتاج تفكير دولي عميق ولا بد أن الحلول التي توصلت إليها هي أكثر حنكة من تلك التي يمكن أن يصل إليها المشرع الوطني.

### المراجع:

#### **الكتب:**

- أحمد حسني - الحوادث البحرية «التصادم و الإنقاذ» منشأة المعارف ، الإسكندرية، مصر .
- محمد عبد الفتاح ترك التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه- دار الجامعات الجديدة -الإسكندرية -مصر طبعة -2005.
- هاشم علي صادق - تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري و الحوادث الواقعة على ظهر السفن دار الفكر الجامعي، طبعة 2002.
- هاني دويدار .- موجز القانون البحري- دار الجامعة الجديدة -الإسكندرية- مصر .

**المصادر**

- الأمر رقم 80/76 مؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري.
- اتفاقية بروكسل لسنة (1952م) الخاصة بتوحيد الاختصاص المدني للتصادم البحري.
- المرسوم الرئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 27 ذي الحجة 1432 الموافق ل 23 نوفمبر 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ ، التي حررت في 28 أبريل 1989.