مملكة البحرين
جامعة العلوم التطبيقية
كلية الحقوق

المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري

رسالة مقدمة إلى كلية الحقوق – جامعة العلوم التطبيقية

للحصول على درجة الماجستير في القانون التجاري

مقدمة من الطالب

احمد عبدالعزيز عبدالرحمن باقر محمد

إشراف

الدكتور غيث مصطفى الخصاونة

١٤٣٨هـ ٢٠١٧م

قرار لجنة المناقشة

استناداً إلى الأمر الإداري المرقم (٢٠١٧/٢٠١٦/١٣/٣) والمؤرخ في (٢٠١٧/٦/٨م) من يوم (الخميس) فقد تم مناقشة الرسالة الموسومة "المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري" وأجيزت بتاريخ ٢٠١٧/ ٧/١٣م، و بتقدير جيدجداً (٨٥ %).

أعضاء لجنة المناقشة:

١- الدكتور باسم سعيد مصطفى	رئيساً وعضواً خارجياً.	التوقيع:
٢- الدكتور غيث مصطفى الخصاونة	عضواً ومشرفاً.	التوقيع:
٣- الدكتور محمد عبدالحفيظ الخمايسة	عضواً داخلياً.	التوقيع:

" قال الله تعـــالى في كتابه العزيز "

(اللّهُ الّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ

وَسَخّرَ لَكُمُ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخّرَ لَكُمُ الْأَنْهَارَ)

سورة إبراهيم الآية: ٣٢

التفويض

أنا الطالب/ احمد عبدالعزيز عبدالرحمن باقر محمد

أفوض جامعة العلوم التطبيقية بتزويد نسخ من رسالتي للمكتبات، أو المؤسسات، أو الهيئات، أو الأشخاص عند طلبها.

الاسم: احمد عبدالعزيز عبدالرحمن باقر محمد

التوقيع:

التاريخ: ١٣ /٧/٢٠١٧م.

الشكر والتقدير

أشكر الله عز وجل على نعمه التي لا تحصى، ومنها نعمة الله العليم على إتمام هذا البحث،

ويطيب لي أن أتقدم بالشكر الجزيل لاستاذي المشرف على الرسالة،

الدكتور غيث مصطفى الخصاونه

الذي له الفضل من بعد الله لما وصلت إليه في هذا البحث،

وعلى توجيهاته السديدة وتشجيعه الدائم لي لإتمام الرسالة على الوجه الأمثل،

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر الجزيل إلى

كل أساتذتي الأفاضل

الذين كانوا لي عوناً دائماً على دعمهم الشخصي والعلمي لي.

الإهـــــــــداء

أهدي هذا البحث إلى كل من

إلى أغلى من في الوجود ،

إلى الحنان المتوقد الساهر دائماً من أجلي ،

إلى والديّ أصحاب الفضل من بعد الله تعـــالى

إلى القلب الناصع بالبياض والروح التي سكنت روحي ،

إلى القلوب الطاهرة والنفوس البريئة ،

إلى زوجتي وأولادي حباً ومودةً وتقدير

إلى الذين يمثلون في خاطري رباط المحبة المتين ونقاء الإخلاص ، إلى كل من أمدني بعلمه ، إلى رمز الأخوة والمثل الأعلى ، إلى أخوتي وأصدقائي

أهدي أولـــى ثمرات عمـــلي

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
آية قرآنية	أ
التفويض	ب
قرار لجنة المناقشة	ج
الشكر والتقدير	د
الإهداء	ه
فهرس المحتويات	و
الملخص	ي
مقدمة	١
الفصل الأول **ماهية التصادم البحري**	٥
المبحث الأول: النشأة التاريخية للتصادم البحري	٦
المطلب الأول: التصادم البحري في العصر القديم	٦
المطلب الثاني : التصادم البحري في العصر الحديث	٨

المبحث الثاني: التعريف بالتصادم البحري	١١
المطلب الأول: مفهوم التصادم البحري في اللغة.	١٢
المطلب الثاني: مفهوم التصادم البحري لدى فقهاء القانون	١٣
المبحث الثالث: مفهوم السفينة	١٧
المطلب الأول: تعريف السفينة	١٧
المطلب الثاني: الشروط التي يجب توافرها لاعتبار المنشأة العائمة سفينة	١٩
المطلب الثالث: الطبيعة القانونية للسفينة	٢٥
المبحث الرابع: شروط التصادم البحري	٢٩
الفصل الثاني **أنواع التصادم البحري**	٤٠
المبحث الأول: التصادم الناشئ عن قوة قاهرة	٤١
المطلب الأول: التصادم القهري	٤١
المطلب الثاني: التصادم المشتبه في سببه	٤٦
المبحث الثاني: التصادم بسبب خطأ إحدى المنشأتين	٤٩
المطلب الأول: التصادم الناشئ عن التقصير	٥٠

الفرع الأول: تقصير مجهز السفينة	٥٠
الفرع الثاني: التقصير في الإرشاد	٥١
الفرع الثالث: التقصير فيما تتطلبه الخبرة الملاحية	٥١
المطلب الثاني: التصادم الناشئ عن مخالفة القواعد الدولية للتصادم البحري	٥٣
الفرع الأول: الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد السير والمناورات	٥٣
الفرع الثاني:الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد الإشارات الضوئية والصوتية في الضباب واشارات التحذير	٥٦
الفرع الثالث: الأخطاء الناشئة عن مخالفة الأنوار والأشكال المطلوب إظهارها في الظروف المختلفة	٥٧
المبحث الثالث: التصادم بخطأ مشترك بين المنشأتين	٥٩
الفصل الثالث **المسؤولية المدنية الناتجة عن التصادم البحري والقانون الواجب التطبيق**	٦٤
المبحث الأول: المسؤولية المدنية	٦٥
المطلب الأول: طبيعة المسؤولية المدنية	٦٥
الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية	٦٦

الفرع الثاني: التعويض عن الضرر الناشئ من التصادم البحري	٧٠
المطلب الثاني: الدعوى المدنية في التصادم البحري	٧٥
المبحث الثاني: القانون الواجب التطبيق في المياه الإقليمية	٧٨
المبحث الثالث: القانون الواجب التطبيق في البحار العامة	٨٤
المبحث الرابع: تقادم الدعوى المدنية في التصادم البحري	٩٤
الخاتمة	٩٦
قائمة المراجع	٩٨
ملاحق **القواعد الدولية لمنع التصادم البحري**	١٠٣
ABSTRACT	A

المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري

اعداد الطالب

احمد عبدالعزيز عبدالرحمن باقر محمد

إشراف

الدكتور غيث مصطفى الخصاونة

الملخص

تبرز أهمية هذه الدراسة في الحديث عن حالات التصادم البحري ومعالجة القوانين منذ القدم بعض الأحكام الخاصة بالتصادم البحري ،مبيناً أن التصادم البحري من أهم الحوادث التي تتعرض لها السفن البحرية بسبب كثرة وقوعه وما ينتج عنه من أضرار جسيمة.

لقد كان التصادم البحري يخضع لقواعد عرفية بحرية عالمية تسري دون اختلاف كبير في البحار، ولكن تدوين وتقنين هذه الأعراف البحرية على شكل قوانين دولية جعلها تبدو أكثر تباينا، علاوة على تمسك الدول بتطبيق قوانينها البحرية جعل من الصعوبة بمكان تعيين القانون الواجب التطبيق على دعوى التصادم البحري، ولذلك كله سعت الدول إلى إبرام اتفاقيات دولية تهدف الى توحيد القواعد الخاصة بالتصادم البحري.

إن اتفاقية بروكسل لسنة (١٩٥٢م) الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في التصادم البحري قد حصدت ثمارها عندما أخذت اغلب التشريعات البحرية العربية بما جاءت به تقريبا هذه

الاتفاقية، وخاصة فيما يتعلق بالمحكمة المختصة بنظر الدعوى المدنية للتصادم والقانون الواجب التطبيـــق عليها إضافة إلى تقادمها.

ومع ذلك نرى إن الحل الأمثل يكمن في تضافر الجهود الدولية من اجل الاتفاق على إنشاء محكمـــة دولية بحرية مختصة بالنظر في الحوادث البحرية التي تقع في البحار العامة،وذلك من خلال قواعد قانونية تبين آلية وطرق رفع الدعوى القضائية أمام هذه المحكمة والإجراءات الواجب إتباعها للتقاضي أمامها.

مقدمة:

يعد التصادم من أهم الحوادث البحرية التي تهدد رسالة الملاحة البحرية، فهو حادث يطرأ وقوعه في كل العصور لذلك فأهميته العملية تتزايد، حقاً إن حالات التصادم البحري في الوقت الحاضر قد تكون أقل بكثير من الماضي، وذلك بسبب التقدم التقني الهائل في صناعة السفن، إلا إن هذا التقدم وإن نجح في تقليل حالات التصادم إلا إنه لم يستطع أن يقلل من النتائج الخطيرة المترتبة على وقوع التصادم البحري، وذلك لأسباب عديدة، فالتصادم في الماضي كان يكثر عند دخول الموانئ أو الخروج منها، أو في القنوات الدولية بسبب كثرة السفن الصغيرة وتزاحمها، ولكنه كان شبه غير معروف في وسط البحر، هذا فضلاً عن آثار التصادم فيما مضى لم تكن بالخطورة كما هو عليه الحال الآن، وذلك لأن السفن في الماضي كانت تصنع من الخشب ومعظمها شراعي يسير باندفاع قوة الرياح، الأمر الذي كان يقلل من آثار التصادم عند وقوعه، خاصة – كما أشرنا – عندما كان يقع في مداخل الموانئ أو مخارجها حيث تقل سرعات السفن، وكان يقل وقوعه أثناء الضباب بسبب ضعف الرياح التي تساعد السفن على السير، الأمر الذي يقلل في النهاية من حالات التصادم ويخفف من نتائجه.

أما الآن ومنذ القرن التاسع عشر وعلى أثر بناء السفن من المعدن بدلاً من الخشب، هذا فضلاً عن ضخامة حمولتها وزيادة سرعتها بدرجة كبيرة وكثرة رحلاتها ليلاً ونهاراً، وبصرف النظر عن الظروف الجوية، رغبة في تغطية نفقات الاستغلال، كذلك استخدام السفن ذات المحركات والمكائن الضخمة، والسفن المندفعة بالطاقة الذرية بدلاً من السفن الشراعية، أدى إلى تغير الطرق البحرية، فلم تعد السفن تعتمد في سيرها على اتجاهات الرياح، إنما تتبع طرقاً محددة ومفروضة، هذا فضلاً عن تزويد السفن أجهزة الرادار التي تمكنها من الرؤية في الضباب وفي الظروف الجوية السيئة، كل ذلك ساعد السفن على السير بسرعة كبيرة في أوقات الضباب، وما صاحب ذلك من انخفاض حالات التصادم في مداخل الموانئ ومخارجها، عن ذي قبل ووقوعها في كثير من الحالات في عرض البحر وما يتبع ذلك من آثار خطيرة، سواءً بالنسبة إلى السفينة نظراً لما تمثله من رأس مال ضخم، أو لحمولتها أو للركاب فيها، والذين كثيراً ما يتعرضون للوفاة أو الغرق[1]، بل إن التصادم يمكن أن يؤدي بسبب شدة الصدمة إلى غرق السفينة المصدومة ذاتها، فهو يقع الآن بين سفن مصنوعة من الصلب تسير بسرعات عالية وأحجام كبيرة، الأمر الذي يفاقم من الآثار الناجمة عنه.

فبينما في الماضي كانت حالات التصادم كثيرة ومطردة إلا إن المشاكل الناتجة عنها كانت أبسط كثيراً من الآن، فكان عند وقوع التصادم يمكن نسبته إلى الخطأ، أو إلى القوة القاهرة، وفي حالة وجود خطأ كانت التعويضات قليلة بسبب قلة الأضرار وانخفاض قيمة السفن المتصادمة وقتئذٍ، أما الآن فإن

---

(١) د. محمد بهجت عبدالله قايد، الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢م، ص١ وما بعدها.

التقدم التقني في صناعة السفن وإن كان قلل من حالات التصادم إلا إنه لم يستطع أن يقلل من نتائجه، فهي قد ازدادت خطورة عن ذي قبل، فضخامة السفن الحديثة وسرعتها الفائقة أثناء السير قد تضاعفت من الحوادث التي تنجم عن التصادم سواءً من حيث عدد الموتى أو الخسارة في الأموال، فالتصادم الذي يلحق سفن مصنوعة من الصلب يحدث أضراراً بجسم السفينة أكثر خطورة من تلك التي تقع بين سفن مصنوعة من الخشب، فليست السفينة المصدومة هي التي يلحقها الضرر فحسب، وإنما أيضاً السفينة الصادمة، كذلك الشحنة قد تفسد في مياه البحر، والتي قد تكون ذات قيمة أكبر من قيمة السفينة ذاتها، وإصلاح السفن المتصادمة يحتاج عادةً إلى وقت كبير وتكاليف عالية، هذا فضلاً عن إن التصادم كثيراً ما يصاحبه وفاة أو إصابات جسمانية لكثير من الركاب أو طاقم السفينة بل قد يؤدي إلى هلاك السفن ضحية التصادم، فهي في كثير من الأحيان تغرق بحمولتها.

فالتصادم في النهاية خطر هام وعام، كل السفن مهما كانت قوتها وضخامتها عرضةً له، الأمر الذي يؤكد الأهمية الدائمة لوجود قواعد منظمة لخطر التصادم، سواءً من ناحية اتقاء وقوعه أو من ناحية تنظيم آثاره بطريقة عادلة لكافة الأطراف المعنية[١].

كل هذه الأسباب تؤكد خطورة التصادم البحري، وتزداد هذه الأهمية إذا علمنا إن كثيراً من حالات التصادم تقع في عرض البحر، حيث لا يوجد شهود من الغير على وقوع التصادم وظروفه، الأمر الذي يصعب الإثبات، خاصة أن ركاب السفن أو رجال الطاقم غالباً ما يشهدون في صف سفينتهم، مما يتعذر معه الوصول إلى الحقيقة، أضف إلى ذلك ندرة المراجع العربية التي تعالج موضوع التصادم البحري، باستثناء بعض المؤلفات العامة التي تتناوله بطريقة سريعة وموجزة، وخاصة بعد صدور القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الذي عالج التصادم البحري بطريقة متكاملة، خلافاً لما كان عليه الحال في ظل القانون الملغي، معتنقاً الاتفاقيات الدولية الحديثة في هذا الموضوع بالبحث والدراسة متمنياً من الله التوفيق في تقديم دراسة مفيدة للعاملين في مجال القانون البحري علماً وعملاً.

أهميـــة البحث:

معالجة موضوع التصادم البحري في ظل القانون البحري البحريني مع الإشارة إلى بعض التشريعات البحرية وأحكام المعاهدات المتعلقة بهذا الموضوع وبين القانون البحري الإماراتي والقانون البحري المصري، فالمسؤولية المنظمة لأحكام التصادم البحري مسؤولية تقصيرية أساسها الخطأ، مما يعني استبعاد قواعد المسؤولية العقدية في هذا المجال، وانطباق أحكام التصادم على كل حادث تصادم كانت فيه السفينة بالمعنى القانوني طرفاً، حتى ولو لم يحصل فعلاً ارتطام مادي، مما يثير صعوبة تحديد الوصف الذي يتعين أن تكون عليه السفينة، واشتراط أو عدم اشتراط الارتطام المادي بين العائمتين،

---

(١) د. محمد بهجت عبدالله قايد، الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣.

ومدى انطباق أحكام التصادم على السفن المرتبطة بعلاقة تقاعدية، وخضوع سفن الدولة الغير متعاهدة لأحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩٩٠.

ولعل النتائج الوخيمة التي قد تترتب على التصادم البحري المتمثلة بالخسائر البشرية والمادية الكبيرة، جعلت من موضوع التصادم البحري موضوعاً هاماً في مجال القانون البحري بشكل خاص والقانون التجاري بشكل عام، مع تداخل كل من القوانين المدنية والجنائية والاتفاقيات الدولية في هذا الموضوع، وهذا واضح في إن للتصادم البحري عدة أبعاد، فهناك أبعاد يختص بها القانون المدني والتجاري وأخرى يختص بها القانون الجنائي وثالثة يختص بها القانون الدولي.

وبالتالي تكمن أهمية البحث في بيان أحد أكبر المشاكل في القانون البحري والتي قد تتعرض لها السفن التجارية على وجه خاص وغيرها من السفن ومايترتب عن التصادم البحري من مسؤوليات عن الخسائر التي تلحق بالسفينة المتضررة وما عليها من بضائع ومعدات، الأمر الذي يرفع سقف التعويضات المطالب بها في هذا المجال إلى مستويات كبيرة، مما يستدعي انتداب خبراء قانونيين في تقدير التعويضات وحجمها كما سوف نطرحه خلال هذا البحث، ولعل دراسة كل ذلك يؤدي إلى الإحاطة بالموضوع، سواءً من حيث تحديد مفهوم التصادم البحري وأنواعه، أو معالجة أحكام المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري.

إشكالية البحث ودوافعه:

لقد وفقني الله عز وجل إلى اختيار هذا الموضوع: (المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري) لما له من أهمية في مسائل القانون البحري، ومما يضاعف من أهمية الموضوع الأمور الآتية:

١. نظراً لارتفاع معدل حالات التصادم البحري بشكل متزايد وتزايد عدد السفن في الملاحة البحرية وشح نصوص المشرع البحريني في القانون البحري رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢م المتعلقة بالتصادم البحري ونظراً لما شاب هذه القواعد من عيوب فأنه يجب تحديد المسؤولية المدنية في التصادم البحري بإصدار قوانين جديدة تتواكب مع التطور الملحوظ علماً أن مملكة البحرين من الدول المستوردة للبضائع بحراً بشكل دائم.
٢. إجراء المقارنة بين القانون البحري البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢م والقانون البحري المصري والإماراتي وقواعد بروكسيل واتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام ووصولاً لأفصل حماية قررت لمصلحة المتضررين وبيان موقف القانون البحري البحريني. مما يطرح التساؤل حول إمكانية تغير وجة نظر المشرع البحريني في القانون البحري علماً عدم انضمام دول كثيرة إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتصادم البحري ؟

منهجية البحث:

اتبعت في كتابتي لهذه الدراسة على الأسلوب التحليلي والنهج المقارن، وذلك عن طريق عرض المسألة على نصوص القوانين البحرية المختلفة والمقارنة بينها، وكذلك المقارنة بين الآراء الفقهية القانونية التي تناولت موضوع التصادم البحري والمسؤولية المدنية الناشئة عنه.

خطة البحث:

لقد انقضت طبيعة دراسة موضوع المسؤولية المدنية الناشئة عن التصادم البحري ضرورة تقسيمه إلى مقدمة وثلاثة فصول، وقد تضمنت المقدمة على أهمية البحث، واشكالية البحث ودوافعه، ومنهجية البحث، وخطة البحث، وفي الفصل الأول ماهية التصادم البحري، وفي الفصل الثاني أنواع التصادم البحري، وفي الفصل الثالث المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري والقانون الواجب التطبيق، ثم الخاتمة وتحتوي على النتائج والتوصيات، وأخيراً أوردت ملاحق تناولت القواعد الدولية لمنع التصادم البحري.

ونسأل الله تعالى أن يلهمنا الصواب، ويدلنا على الحق، وأن يجعل العمل خالصاً لوجهه الكريم،،،

الفصل الأول

ماهية التصادم البحري

تمهيد:

يتلخص موضوع البحث بشكل خاص في إلقاء الضوء على تفاصيل التصادم البحري من كافة جوانبه، إذ لا يزال هذا الموضوع محل اهتمام العديد من المشرعين بعد أن وحدت الاتفاقيات الدولية أحكام التصادم البحري وما يترتب عليه من آثار اقتصادية، ثم إن المسؤولية المترتبة على التصادم البحري تختلف بحسب السبب الذي يؤدي فعلاً إلى وقوع التصادم البحري، فقد لا تقوم المسؤولية، إذا تعلق الأمر بتصادم ناتج عن قوة قاهرة أو حادث فجائي كسبب غير متوقع، ولا يمكن مقاومته، أو بتصادم راجع إلى سبب مشتبه في سببه، وعلى خلاف ذلك تثار المسؤولية متى كان التصادم راجعاً إلى الخطأ.

سوف نتناول في هذا الفصل النشأة التاريخية للتصادم البحري والتعريف بالتصادم البحري، ومفهوم السفينة، وكذلك الشروط التي يلزم توافرها حتى نكون بصدد تصادم بحري، وذلك من خلال المباحث الأربعة الآتية:

المبحث الأول: النشأة التاريخية للتصادم البحري.

المبحث الثاني: التعريف بالتصادم البحري.

المبحث الثالث: مفهوم السفينة.

المبحث الرابع: شروط التصادم البحري.

المبحث الأول

النشأة التاريخية للتصادم البحري

كانت في الماضي حالات التصادم البحري كثيرة ومطردة إلا أن المشاكل الناتجة أبسط كثيراً من الآن، فكان عند وقوع حادثة التصادم يمكن نسبته إلى الخطأ أو إلى القوة القاهرة، وفي حال وجود خطأ كانت التعويضات قليلة بسبب قلة الأضرار وانخفاض قيمة السفن المتصادمة وقتئذٍ[١].

أما الآن فإن التقدم التقني في صناعة السفن وإن كان قل من حالات التصادم إلا إنه لم يستطيع أن يقلل من نتائجه، فهي قد ازدادت خطورة عن ذي قبل، فضخامة السفن الحديثة وسرعتها العالية أثناء سيرها قد ضاعفت من عدد الكوارث التي تنجم عن التصادم[٢]، بسبب اعتماد السفن الحديثة في ملاحتها على استعمال محركات ذات قوة عالية وآلات دقيقة وأجهزة تقنية معقدة مما يجعلها أكثر عرضةً للأخطار[٣].

وبناء على ما تقدم، سوف نعرض للنشأة التاريخية للتصادم البحري من خلال المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: التصادم البحري في العصر القديم.

المطلب الثاني : التصادم البحري في العصر الحديث.

المطلب الأول

التصادم البحري في العصر القديم

لم يكن في هذا العصر نصوص تشريعية تحكم التصادم البحري إذ اعتبر الحادث عادياً، فقد كانت المسؤولية عن حادث التصادم تخضع لقواعد العرف والعادات والتقاليد السائدة بين رجال البحر نزولاً على ظروف الملاحة البحرية، وعلى الرغم من ذلك فقد عرف الفينيقيون نظام الخسارات البحرية ووضعوا القواعد الخاصة به، وكذلك نظام القرض البحري الذي ورد في قانون حمورابي ملك بابل سنة ٢٢٨٥ قبل الميلاد[٤].

لقد كان للحروب الصليبية الأثر الأكبر في ازدهار وازياد حركة الملاحة البحرية بين دول الغرب والشرق الأمر الذي أدى إلى أن تقوم بعض الجهات بتدوين عاداتها وأعرافها البحرية لتكون مفهومة

---

(١) د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ٢٠٠٥م، ص١٦.

(٢) المرجع السابق، ص١٦.

(٣) د. أخياط محمد، التصادم البحري، رسالة دكتوراة مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ١٩٨٧م، ص٤.

(٤) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص٢٤، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، شرح أحكام القانون البحري البحريني، مطبعة جامعة البحرين، ٢٠٠٨م، ص٦، د. فايز نعيم رمضان، القانون البحري وفقاً للقانون الاتحادي البحري لدولة الإمارات، كلية شرطة دبي، ١٩٩٠م، ص١٠.

لسائر المشتغلين بالملاحة البحرية وأهم هذه المجموعات هي[١]:

١. مجموعة قواعد أوليرون " القرن الثاني عشر الميلادي ".
٢. مجموعة قواعد قنصلية البحر " القرن الرابع عشر ".
٣. مجموعة مرشد البحر " القرن السادس عشر الميلادي ".
٤. مجموعة وسبي " ١٢٧٨ ميلادية ".

أولاً: مجموعة قواعد أوليرون " القرن الثاني عشر الميلادي "

استمدت هذه المجموعة تسميتها من جزيرة أوليرن التي تضم محكمة بحرية، وهذه المجموعة مستمدة من القضاء البحري في الموانئ الفرنسية وقد امتد اثرها إلى سائر المدن والدول الواقعة على الساحل المحيط الأطلسي وبحر الشمال وسواحل بحر البلطيق وقد أوردت هذه المجموعة مبادئ وقواعد ذات صلة بالتصادم البحري وقد نصت المادة ١٥ من مجموعة أوليرون على أنه: "إذا كانت إحدى السفن راسية بالميناء ثم صدمتها سفينة أخرى قادمة من الخارج وذلك بسبب الأمواج، وترتب على ذلك كسر البراميل التي كانت بالسفينة فيجب على قائد السفينتين تحمل الأضرار الناتجة عن ذلك، بشرط أن يحلف قائدي السفينة الصادمة وبحارتها بأن الحادث وضع بدون خطأ أو عمد منهم"، وقد علل مؤلف مجموعة "أوليرون" "Pardessus" سبب وجود هذه القاعدة حتى لا يحاول بحارة سفينة قديمة الوقوف في خط سير سفينة حديثة مما يؤدي إلى التصادم، فيحصل أصحاب السفينة القديمة على التعويض[٢].

ثانياً: مجموعة قواعد قنصلية البحر "القرن الرابع عشر"

هذه المجموعة استمدت تسميتها من قضاء محكمة برشلونة ذلك إن قناصل البحر كانوا يطبقون مبادئهم عند الفصل في المنازعات البحرية وهي تضم العادات والتقاليد المتبعة في موانئ الجزء الغربي من البحر الأبيض المتوسط وقد تم ترجمتها إلى عدة لغات منها الايطالية والهولندية، والطابع العام في هذه المجموعة أنها اعتمدت على قاعدة المناصفة في تعويض الضرر مع اليمين لإخافة أصحاب السفن من وجود سفنهم بجانب سفن أخرى أو اعتراض طريقها كي لا يتحملوا نصف قيمة التعويض[٣].

ثالثاً: مجموعة مرشد البحر "القرن السادس عشر الميلادي"

---

(١) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧م، ص١٠ وما بعدها.

(٢) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، مرجع سابق، ص٢٥، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني – شرح أحكام القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٨.

(٣) د. حسين يوسف غنايم، القانون البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة بقوانين دول مجلس التعاون الخليجي، مطبعة البيان التجارية، ١٩٩٠م، ص ١٣ وما بعدها، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٩.

تم تدوين هذه المجموعة في القرن السادس عشر الميلادي[١] بمدينة رواد الفرنسية، وقد كان لهذه المجموعة أهميتها لما تناولته تفصيلاً لأحكام التأمين[٢].

رابعاً: مجموعة وسبي "١٢٧٨ ميلادية".

تستمد هذه المجموعة تسميتها نسبة إلى مدينة ويسبي الواقعة في جزيرة جوثلاند وتضم هذه المجموعة العادات والقواعد البحرية التي كانت سائدة في عصر البلطيق وقد تأثرت هذه المجموعة بمجموعة أوليرون، كأن تعترض سفينة قديمة أحدث منها لإلزام الأخرى بتعويض الأولى بما لحقها من ضرر، إلا إنه بمجرد علم الأولى أن التعويض موزع بين الأثنين مناصفة فإنه يعمل على إبعاد سفينته من طريق آخر[٣].

المطلب الثاني

التصادم البحري في العصر الحديث

ازدهرت الملاحة البحرية في العصور الحديثة وتطورات وسائلها الأمر الذي أوجد حاجة ماسة ورغبة شديدة في تقنين قواعد العرف البحري ليتمكن البحارة وكل من له علاقة بالبحر من الوقوف على تلك القواعد وذلك العرف مما يسهل عليهم تطبيقها ومراعاتها في شؤونهم البحرية[٤].

ففي عهد الملك لويس الرابع عشر ١٦٨١م، صدر الأمر الملكي الذي جمع قواعد القانون البحري العام والخاص في تقنين يعد الأول من نوعه كأول تقنين تجاري بحري فرنسي، وسمي بالآئحة البحرية[٥]، وقد تضمن الأمر الملكي التصادم البحري في المواد (١٠، ١١) في الكتاب الثالث من الباب السابع، حيث نصت المادة ١٠ على الآتي: "إذا تصادمت سفينتين وترتب على ذلك ضرر للسفينتين تحملت السفينة الصادمه والمصدومة بهذا الضرر، سواءً كان ذلك بالطريق أو بالميناء أو بقرب الشاطئ)[٦]، كما نصت المادة ١١ على أنه:"إذا حدث التصادم بالتقصير قائدي السفينتين فتكون الخسارة على من تسبب في تلك[٧].

وقد أخذ بعض الفقهاء الفرنسيين على عاتقهم شرح وتفصيل هذا الأمر الملكي، ومن أشهرهم

---

(١) د. حسين يوسف غنايم، القانون البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، مرجع سابق، ص١٦ وما بعدها.

(٢) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، مرجع سابق، ص٢٧، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص١٠.

(٣) د. حسين يوسف غنايم، مرجع سابق، ص١٦ وما بعدها.

(٤) يعقوب يوسف عبد الرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، ص٢٧، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص١١.

(٥) المرجع السابق، ص٢٧.

(٦) مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي كمصدر لقواعد القانون البحري المعاصر، المكتب العربي الحديث، ١٩٩٠م، ص١٣٩ وما بعدها.

(٧) المرجع السابق، ص١٣٩.

الفقيه (فالين) وكان كتابه بعنوان : شرح الأمر الملكي الصادر سنة ١٨٦١م، وكذلك الفقيه (اميرجون) وكان كتابه يقوم أساساً على شرح التأمينات وعقود المخاطر الجسمية في القانون البحري[١].

وقد ثار الخلاف الفقهي بينهما حول ماتضمنته المادتين ١٠، ١١ من الأمر الملكي بشأن التصادم، فيرى فالين: أنه لا يوجد إلا نوعين من التصادم: التصادم بخطأ والتصادم بغير خطأ، ففي الأول يلتزم المخطئ بتعويض من أصابه بضرر نتيجة فعله، وفي الثاني، فإن السفينتين يتحملان الأضرار الناتجة عن التصادم وذلك في حالة ما إذا تعذر إثبات الخطأ[٢].

في حين يرى اميرجون أن هنالك ثلاثة أنواع من التصادم فبالإضافة إلى النوعين اللذين أوردهما فالين أضاف اميرجون التصادم نتيجة لحادث قهري والذي يجب أن يبقى خاضعاً للقواعد العامة، وبالتالي ففي حالة حدوثه تتحمل كل سفينة الأضرار التي لحقت بها[٣].

وكان لهذا الخلاف الفقهي أثره على قانون التجارة البحري الفرنسي لعام ١٨٠٧م، إذ ألغى القانون المادتين ١٠، ١١ من الأمر الملكي البحري أحل مكانهما نص مطابق لاجتهاد الفقيه اميرجون إذا فرقت المادة ٤٠٧ من القانون السالف الذكر بين ثلاثة أنواع من التصادم: التصادم القهري، التصادم نتيجة الخطأ، التصادم المشتبه الشك[٤].

وقد أخذت معظم التشريعات العربية البحرية بالقانون التجاري الفرنسي ١٨٠٧م إذ استقى التشريع المصري أحكام ذلك القانون في التشريع التجاري البحري لسنة ١٨٨٣م، وعالج التصادم البحري في المادة ٢٤٢ التي تعرضت لتعويض الأضرار اللاحقة بالسفن المتصادمة إلا إن هذا القانون ظل حيز التنفيذ وهو المطبق رغم انضمام مصر إلى معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م وهي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية وذلك في عام ١٩٥٨م حتى صدور القانون البحري المصري في سنة ١٩٩٠م، والذي تضمن أحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م السالفة الذكر وبعض أحكام القانون الفرنسي الجديد رقم ٥٤٥ لسنة ١٩٦٧م بشأن الحوادث البحرية[٥].

وبالإضافة إلى ذلك، فإن كافة التشريعات العربية قد أخذت بمعاهدة بروكسل ١٩١٠م آنفة البيان رغم تأخر انضمام تلك الدول إليها فقد تضمن المرسوم بقانون رقم (٢٣) لسنة ١٩٨٢ بإصدار القانون البحري البحريني ، وضمها في الفصل الأول من الباب الرابع في المواد ١٨٨، ١٩٧ وعلى هذا المنهج

---

(١) د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري وفقاً للقانون الإتحاد البحري لدولة الإمارات، مرجع سابق، ص١٢.

(٢) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، مرجع سابق، ص٢٧.

(٣) د. مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي كمصدر لقواعد القانون البحري المعاصر، مرجع سابق، ص١٤٠.

(٤) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، مرجع سابق، ص٢٧، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، شرح أحكام القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٢٩٤-ص٢٩٥.

(٥) د. أحمد حسني ، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص١٢، يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، مرجع سابق، ص٣٠.

سارت التشريعات العربية الأخرى مثل الكويت وعمان والامارات المتحدة وتونس والأردن ولبنان وسوريا[1].

(١) د. أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، مرجع سابق، ص١٢.

المبحث الثاني

التعريف بالتصادم البحري

تمهيد

لم تضع أغلب القوانين العربية تعريفاً للتصادم البحري لأنها تعتبر ذلك من مهام الفقه. ولكن المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠ الخاصة بالتصادم البحري عرفته بأنه: ((التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم)). وبالتالي حسمت الاتفاقية بهذا التعريف كل خلاف كان قائماً حول المكان الذي يجب أن يحدث فيه التصادم حتى يعتبر تصادماً بحرياً. إلا أن الاتفاقية اكتفت، حتى يكون التصادم بحرياً، أن تكون أحدى المنشأتين المتصادمتين سفينة بحرية، بغض النظر عن مكان حصول التصادم. هذا وإن كان الغالب، بطبيعة الحال، أن يقع التصادم في البحر(١).

وفي معجم الشؤون البحرية لـ Nies west تم تعريف التصادم على أنه احتكاك بين سفينتين ينتج عنه ضرر مادي على إحدى السفن على أقل تقدير(٢).

ويستفاد من ذلك أن التصادم البحري لغةً يعني التضارب والاحتكاك بين أجسام المنشآت العائمة(٣).

وقبل تعريف التصادم البحري يستوجب تعريف محل التصادم البحري وهو السفينة، والسفينة كما عرفها القانوني البحري البحريني في المادة الأولى "هي كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية وتسير بواسطة آلاتها الخاصة أو شراعها، أو تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الربح. وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءاً منها".

---

(١) د. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق, ص٤٠٣.

(٢)Nies west, Marine Affairs Dictionary ,Green wood publishing group ,first published,United State of America, 2004, p 109.

(٣) د. محمد بهجت عبدالله قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص٢٧٥ (٢٠٠٤م).

والمقصود بأعالي البحار هو جميع أجزاء البحر، إلى أن أتت الاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ واتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ وحددت أعالي البحار بأجزاء البحر والتي يخرج منها البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية والمياه الداخلية والمياه الأرخبيلية[١]. إلا أنه يجب التفرقة بين أعالي البحار وبين المياه الصالحة للملاحة البحرية، إذ أن موضوع التصادم البحري ينطبق على المياه الصالحة للملاحة البحرية.

المطلب الأول

مفهوم التصادم البحري في اللغة

التصادم البحري عنوان مركب من لفظين هما: التصادم، والبحر، وسوف نعرض لكل لفظة على حده حتى يتبين لنا المعنى المقصود من اللفظتين مركباً.

أولاً: المعنى اللغوي للتصادم البحري

كلمة (التصادم) جاءت من الفعل صدم أو صدمه يصدمه صدماً، أي دفعه وصكه وضربه بجسده، صادمه مصادمه أي ضربه، ويقال: صدمه أمر شديد أي أصابه، وصدمت النازلة فلان: أي فاجأته، وصدمه بالحجة: أي أسكته، وتصادم الفارسان واصطدما: أي ضرب أحدهما الآخر بنفسه وتزاحما ويقال تصادمت الآراء: أي تضاربت، واصطدام السفينتين إذا ضربت كل واحدة صاحبتها إذا مرتا فوق الماء بحمولتهما، والاسم: الصدمة: أي الدفعة الواحدة أو النزعة والنازلة تفاجأ الإنسان فتزعجه، يقال صرعه بصدمه: أي بدفعة واحدة[٢]، وأصل الصدم: ضرب الشيء الصلب بشيء مثله[٣].

ويستفاد من جميع المعاني اللغوية السابقة إن التصادم البحري هو: التصاكك والتشابك بين أجسام

---

(١) د. عبدالله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، ص١٣ (٢٠٠٩م).

(٢) ابن منظور، لسان العرب، ج ١٥، دار صادر، بيروت، ص٢٢٦، مختار الصحاح: للرزاي، تحقيق محمود خاطر، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، ١٩٩٥م، ص٣٥٢، الفيومي، المصباح المنير، مكتبة لبنان، ١٩٨٧م، ص٣٦، الفيروز آبادي، القاموس المحيط، طبعة المكتبة التجارية الكبرى، ج٤، ص١٣٦، المعجم الوجيز، حرف الصاد، مادة: صدم، طبعة خاصة بوزارة التربية والتعليم بجمهورية مصر العربية عام ١٩٩٦م، ص٣٦٢، بطرس البستان، محيط المحيط (قاموس مطول للغة العربية)، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٨٣م، ص٥٠٤.

(٣) يختلف التصادم في اللغة عن الارتطام: فالارتطام مأخوذ من رطم، والرطم هو الوقوع في أمر لا مخرج منه، يقال: رطمه في أمر أي أوقعه فيه فلا يكاد يخرج منه. (راجع المعجم الوجيز، حرف الراء – مادة: رطم، ص٦٧).

المنشآت العائمة[١]، ولا يخرج المعنى الاصطلاحي للتصادم عن معناه اللغوي[٢].

ثانياً: المعنى اللغوي للبحر

البحر الماء الكثير ملحاً أو عذباً، وهو خلاف البر سمي بذلك لعمقه ولتساعه وقد غلب على الملح حتى قل في العذب، وجمعه أبحر وبحور وبحار[٣].

قال نصيب: وقد عاد الماء الأرض بحراً فزادني إلى مرضي أن أبحر المشرب العذب، وقال ابن بري هذا القول هو قول الأموي لأنه كان يجعل من البحر الماء المالح فقط، قال: وسمي بحراً لملوحته يقال ماء بحر أو ملح. وأما غيره فقال سمي البحر بحراً لسعته وانبساطه ومنه قولهم إن فلاناً لبحر أي واسع المعروف قال فعلى هذا يكون البحر للملح والعذب وشاهد العذب قول ابن مقبل[٤]:

ونحن منعنا البحر أن يشربوا به وقد كان منكم ماؤه بمكان

هذا، ولا يخرج المعنى الاصطلاحي للبحر عن معناه اللغوي، فإن البحر بالمعنى الاصطلاحي هو الماء الكثير عذباً كان أو ملحاً[٥].

المطلب الثاني

مفهوم التصادم البحري لدى فقهاء القانون

خلت أغلب القوانين من تعريف التصادم البحري واكتفت بوضع نصوص تبين أحكام التصادم البحري وقد يعود السبب في ذلك إلى إن مسألة تعريف التصادم البحري أصبحت مسألة فقهية تدخل في تعريفها أمور فنية متعلقة بذات السفينة، فعلى سبيل المثال أرى إن المرسوم بقانون رقم (٢٣) لسنة ١٩٨٢ بإصدار القانون البحري البحريني في الباب الرابع – الفصل الأول والذي ينظم قواعد التصادم البحري قد

---

(١) انظر: د. حسني محمود عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة وتطبيقاتها المعاصرة، الطبعة الأولى، دار لفكر الجامعي بالإسكندرية، ٢٠١١م، ص٣٩٦، التصادم البحري، د. محمد عبدالفتاح ترك، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥م، ص٢٩.

(٢) د. عايض بن مقبول القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي، مكتبة القانون والاقتصاد بالرياض، ٢٠١٢م، ص٨٧.

(٣) المرجع السابق، ص٣٧.

(٤) انظر: ابن منظور، لسان العرب، ج٤، ص٤١، الرازي، مختار الصحاح، ج ١، ص١٧، الفيومي، المصباح المنير، ج ١، ص٣٦، آبادي، القاموس المحيط، ج ١، ص٤٤٣.

(٥) انظر: عبدالرحمن فايع، أحكام البحر في الفقه الإسلامي، دار الأندلس الخضراء، ص٣٦، الجامع لأحكام القرآن للقرطبي– تحقيق أحمد عبدالعليم البروني، ج١، الطبعة الثانية، دار الشعب، القاهرة، ص٣٨٨، محمد رواسجي، معجم لغة الفقهاء، الطبعة الأولى، دار النفائس للطباعة والنشر، بيروت، ١٤٠٥ه/ ١٩٨٥م، ص١٠٤.

خلا من تعريف التصادم البحري وجاء مباشرة في المادة (١٨٨) متضمناً أحكام التعويضات المستحقة التي تلحق بالسفن دون أن يُفَسر ذلك في المذكرة الإيضاحية لهذا القانون مما يُعد نقصاً تشريعياً يستوجب الالتفات عنه، وفي ظل عدم وضع وجود تعريف للتصادم البحري واكتفاءً بعض القوانين ببيان أنواع التصادم وأحكام المسؤولية فيها، بمعنى أنها تتعلق وحدها بتسوية الأضرار التي تصيب السفن المتصادمة دون ما عليها من بضاعة وأشخاص، وبعبارة أخرى فإن تسوية الأضرار التي تصيب البضائع والأشخاص من جراء التصادم تتم طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية.

ومقتضى ذلك أنه طبقاً للقواعد العامة يكون للناقلين البحريين ووكلائهم وجهة التأمين البحري أن يتمسكوا بالعقد الذي يربطه بالمجهز الذي تعاقد معه على نقل بضاعته، أو نقله شخصياً كما يكون له حق الرجوع على الناقل أو مجهز السفينة الأخرى بحسب ما يكون التصادم قهرياً أو راجعاً إلى خطأ[١]. وإزاء صمت هذه التشريعات عن تحديد المقصود بالتصادم البحري، انقسم الفقه القانوني بصدد تعريف التصادم البحري إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول:

يرى بعض الفقهاء المتخصصين أن التصادم البحري هو: إرتطام مادي يقع في البحر بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية، وهذا يعني وقوع إرتطام مادي مباشر بين منشأتين عائمتين أحدهما على الأقل سفينة، والإرتطام المطلوب وإن كان يعني حدوث إرتطام أو إلتحام أو إحتكاك فعلي بين المنشأتين العائمتين المتصادمتين، إلا أنه لا يستلزم ذلك بالضرورة وجوب حصول الإرتطام بين جسمي المنشأتين العائمتين ذاتهما، بل يكفي أن تصطدم سفينة بأي جزء من سفينة أخرى، أو مركب سواءً بجسمها أو بأحد ملحقاتها. كما يشترط أصحاب هذا الاتجاه، فضلاً عن ذلك، ضرورة وقوع التصادم في البحر، وعلى ذلك لا يعد تصادماً بحرياً إرتطام منشأتين عائمتين في المياه الداخلية ولو كانت إحداهما سفينة[٢].

وقد أخذ على هذا التعريف بأنه غير جامع لكل أنواع التصادم، حيث اشترط لحصول التصادم أن يحصل إرتطام مادي بين السفن، في حين إن أحكام التصادم بحكم القانون تنطبق على جميع أنواع التصادم الإيجابي، وهو التصادم بالارتطام أي بالالتحام الفعلي بين السفن المتصادمة، والسلبي وهو قيام السفينة بحركة كإجراء مناورة بحرية أدت إلى تحريك الموج تحريكاً شديداً أدى إلى صدم أحد السفن برصيف أو ميناء، أو عن إهمال القيام بحركة أو عدم مراعاة الأحكام التي يقررها التشريع الوطني أو

---

(١) عرفت المادة ٦٧ من القانون البحري البحريني مجهز السفينة على أنه "المجهز هو حائز السفينة الذي يقوم باستثمارها لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت العكس .. ".

(٢) د. حسني محمود عبدالدايم، مرجع سابق، ص٤٠٣.

الاتفاقيات الدولية ، وهذا ما نص عليه المشرع المصري في القانون البحري الجديد[١].

الاتجاه الثاني:

ذهب الفقهاء إلى تعريف التصادم البحري الذي ورد في نص المادة الأولى من معاهدة بروكسل للمصادمات البحرية ١٩١٠م بأنه: ارتطام مادي يقع بين سفينتين بحريتين أو أكثر، أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم، أي سواءً وقع في مياه أخرى بحرية[٢].

ويلاحظ إن هذا الاتجاه إن مصر قد وافقت على هذه المعاهدة بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١م وصدور مرسوم في ٣١ يناير سنة ١٩٤٤م بالعمل ابتداءً من أول يناير سنة ١٩٤٤م هذا فضلاً عن إن مشروع القانون البحري وقتئذ قد نقل أحكام المعاهدة نقلاً تاماً بغرض القضاء على الازدواج في الأحكام بين التصادم الدولي والوطني، وذلك بإخضاع التصادم دولياً كان أو وطنياً لأحكام واحدة عند صدور القانون البحري في المستقبل[٣].

هذا وبالرغم من تأثر أنصار الرأي الثاني في الاعتداد بصفة المنشأة دون الاعتداد بمكان حدوث التصادم البحري، إلا أنه لم يعتنق تماماً المفهوم الواسع للتصادم البحري الذي جاءت به المعاهدة (المادة ١٣) والذي يستلزم دائماً وقوع الارتطام بين السفن لحصول التصادم، ووجوب الحق في تعويض السفينة المضرورة، فمازال أنصار هذا الرأي يتفقون مع أنصار الرأي الأول في ضرورة حدوث ارتطام بين المنشآت المتصادمة[٤].

كما يذهب إلى ذلك البعض من الفقه بأنه: "ضرب السفينة لسفينة أو سفن أخرى أو أي جسم عائم على سطح البحر، أو الصخور، أو الأرصفة، أو المنشآت الثابتة، على وجه ينتج عنه أضراراً أو خسائر لواحدة أو أكثر من السفن البحرية المتصادمة، دون طلب من السفينة أو السفن الأخرى، بغض النظر عن المياه التي تحصل فيها التصادم"[٥].

---

(١) المرجع السابق، ص٤٠٤.

(٢) د. حسني عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة وتطبيقاتها المعاصرة، ص٤٠٥.

(٣) د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣١.

(٤) د. حسني عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة وتطبيقاتها المعاصرة، مرجع سابق، ص٤٠٦، د. محمد بهجت عبدالله قايد، الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص٨ وما بعدها.

(٥) د. حسني محمود عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة وتطبيقاتها المعاصرة، مرجع سابق، ص٣٩٦.

رأي الباحث:

ومن خلال ما تقدم يمكن تعريف (التصادم البحري) بأنه:

عبارة عن التداخل والاحتكاك الخاطئ بين جسمي منشأتين عائمتين في المياه ببعضهما البعض أي بمعنى أن يقع حادث في المياه بين منشأتين وينتج عن هذا الحادث أضراراً سواءً تلك الأضرار المباشرة التي تتعلق بالبضائع أو الركاب أو البيئة أو جسم السفينة، أو الأضرار الغير مباشرة التي تتعلق بإلحاق الضرر إلى الغير، بحيث يتضمن جميع أنواع المياه سواءً مياه البحار أو الأنهار وجميع المنشآت العائمة على البحر سواءً كانت التي تسير في المياه أم المنشآت التي ترسو في الموانئ.

وانطلاقاً من هذا التعريف المتقدم فإنه هناك تساؤلاً يثور في الذهن فحواه: ما هو الوصف القانوني الذي يتعين أن تكون عليه المنشأة العائمة (السفينة) حتى تخضع لأحكام التصادم البحري؟ وهذا ما سوف نتناوله من خلال المبحث القادم.

المبحث الثالث

مفهوم السفينة

وفيه ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: تعريف السفينة.

المطلب الثاني: الشروط التي يجب توافرها لاعتبار المنشأة العائمة سفينة.

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية للسفينة.

المطلب الأول

تعريف السفينة

أولاً: التعريف اللغوي للسفينة

السفينة في اللغة: جمع سفائن وسفن وسفين، وهي المركب: سميت بذلك لأنها تقشر وجه الأرض، وقال ابن دريد: سفينة فعلية: ومعنى فاعلة كأنها (تسفن) الماء أي تقشره، والسفان: صانع السفينة، السفانة: حرفة السفان، السفين: حديدة أو خشبة تستعمل لغلق الخشب وغيره، السفن: كل ما ينحت به سفن: سفن- سفناً الريح: هبت على وجه الأرض، وسفناً الشيء: قشره السفينة: الفلك، والسفان: صاحبها، والسفان: جمع سفينة الفلك: مركب لنقل الناس أو البضائع في البحر أو النهر، سفائن البر: الإبل. المسفن: ما ينحت به، سفينة الفضاء: شبه غرفة فيها إنسان وأدوات علمية، تحملها صواريخ وتطلقها في الفضاء الأعلى فتدور حول الأرض، وسط السفينة: الجزء الأوسط من ظهر المركب، حوصلة السفينة: الجزء السفلي من السفينة حيث تخزن البضائع، حطام سفينة: أجزاء منها مدمرة كلياً، مزلق السفن: مكان رسوها بين رصيفين(١).

ويستفاد من جميع المعاني اللغوية أعلاه إن السفينة هي: مكونات مادية معينة تصنع من أجل السير في المياه بغرض الملاحة البحرية، ولا يخرج المعنى الاصطلاحي للسفينة عن معناها اللغوي.

---

(١) معجم النفاس الكبير، الجزء أ – ض، الطبعة الأولى، دار النفائس، بيروت، ٢٠٠٧م، ص٨٦٥، ٨٦٦، معجم اللغة العربية المعاصرة، المجلد الثاني، بند ٢٥٤٣، مادة (س ف ن)، ص١٠٧٥، د. أحمد مختار عمر، المنجد في اللغة والأعلام، الطبعة الأولى، طبعة ٤٣، عالم الكتب، دار المشرق، بيروت، ٢٠٠٨م، ص٣٣٨، الطبعة المئوية الأولى، بيروت، ١٠/ أيلول/ سبتمبر/ ٢٠٠٨م، الرازي، مختار الصحاح، الطبعة الثالثة، اعتنى بها أ. يوسف الشيخ محمد، المكتبة العصرية، (صيدا – بيروت)، ١٩٩٧م، ص١٤٩.

ثانياً: التعريف القانوني للسفينة

إن معظم التشريعات لم تهتم بوضع تعريف للسفينة تاركة ذلك لعناية الاجتهادات الفقهية[١]، إلا أنه وعلى العكس من ذلك، فقد تم وضع تعريف محدد للسفينة في التشريع البحري البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢م في المادة (١) " (كما عدلت بالمرسوم بقانون رقم ١٨ تاريخ ٢/١١/١٩٩١) السفينة في تطبيق هذا القانون هي كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية وتسير بواسطة الاتها الخاصة او شراعها، او تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الربح. كما تعتبر في حكم السفينة في تطبيق احكام هذا القانون القطع البحرية العائمة ، وبشرط ان يكون قد تسجيلها طبقا لاحكام المادتين ١، ٢ من قانون تسجيل السفن وتحديد شروط السلامة الصادر بالمرسوم بقانون رقم ١٤ لسنة ١٩٧٨، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءا منها". وفي التشريع البحري المصري الجديد عند اصداره للتقنين البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، حيث نصت المادة الأولى فقرة أولى منه على إن السفينة هي: "كل منشأة تعمل عادةً أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح".

وهذا التعريف كان مصدره هو تأثير المشرع المصري بما استقر عليه أغلب الفقه[٢] والقضاء[٣]، حيث عرفها الفقه بأنها: "المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد"[٤].

وعرفها روديير Rodier بأنها: "كل أداة عائمة معدة للملاحة البحرية تستمد خاصيتها مما أعدت له، مما يفرض أن تكون تركيبها في شكل معين بحيث تستطيع مواجهة أخطار البحر ويمكن استعمالها للملاحة"[٥].

أما عن اجتهادات القضائية فإنها أخذت بنفس الاتجاه الذي عبر عنه الفقه في تعريفه للسفينة، ولقد عرفت محكمة النقض المصرية السفينة البحرية بقولها: "إن الوصف الذي يسبغ على المنشأة العائمة لتكون سفينة بالمعنى المتقدم يتوقف تحديده على الكشف عن نشاطها وفقاً للمكان الذي تقوم بالملاحة فيه إذا كان

---

(١) د. أخياط محمد، التصادم البحري، رسالة دكتوراة، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ١٩٨٧م، ص٦١.

(٢) د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، ١٩٨٣م، ص٧٥، د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٦٨م، ص٣٠، د. سميحة القليوبي، القانون البحري، ١٩٨٢م، ص١٩، د. زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، ١٩٨٨م، ص١٣٣، مشار إليه في د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١١م.

(٣) حكم محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ٥٨، سنة ٢٥ ق، جلسة ١٩٥٩/٥/٧م، س ١٠، ص٣٩٥، مشار إليه في د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧م.

(٤) د. محمد مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٦م، ص٤٢.

(٥) روديير، القانون البحري، الطبعة السابعة، باريس، ١٩٧٧م، فقرة ٣١، ص٣٠، مشار إليه في د. أخياط محمد، البحري، مرجع سابق، ص٦١.

هذا المكان هو البحر وتحقق تخصيصها للملاحة فيه صدق عليها هذا الوصف، ومن ثم فإنه يخرج عن نطاقه المراكب التي تخصص للملاحة الداخلية....."[١].

ومن خلال استعراض ما سبق يتضح لنا: إن كلاً من التشريع البحري والفقه والإجتهاد القضائي استقرا على تعريف السفينة بأنها تلك المنشأة التي تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ولا يخرج من هذا التعريف قيام السفينة على سبيل الإستثناء بملاحة داخلية، وعلى العكس لا يعد المركب الذي يزاول الملاحة الداخلية سفينة حتى ولو قام بالملاحة البحرية [٢].

وخلاصة ماتقدم يتضح إن وصف السفينة يعتمد أساساً على تخصيصها للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وإن هذا التخصيص يفترض أن تكون السفينة منشأة عائمة[٣].

المطلب الثاني

الشروط التي يجب توافرها لاعتبار المنشأة العائمة سفينة

يتضح لنا بشكل منطقي أن يكون مكان الملاحة البحرية في البحر ولا ينسحب هذا العنصر على الملاحة النهرية[٤]، وبالتالي يكون محل الملاحة البحرية في البحار والمحيطات لإسباغ وصف السفينة على المنشأة البحرية في إطار هذا العنصر، وعليه ومن خلال هذا التعريف لا تعد الطائرات المائية والقوارب والمراكب وزوارق الغواصين وحفارات البترول وغيرها من السفن سفناً بحرية كونها غير صالحة للملاحة البحرية.

وأضف إلى ذلك إن هذا الشرط أثار العديد من التساؤلات من حيث إمكانية إطلاق وصف السفينة على المنشأة وهي في طور التشييد، حيث اتجه أحد الفقهاء على إن السفينة في طور التشييد لا ينصرف عليها وصف السفينة بتاتاً، حيث إن الانتهاء من تشييد السفينة هو الذي يمنحها وصف السفينة كونها تصبح مخصصة وصالحة للملاحة[٥]. في حين ذهب رأي آخر إلى القول بأنه من الممكن إسباغ وصف السفينة على المنشأة وإن كانت في طور الإنشاء لأنها تخضع إلى بعض الحقوق العينية والتبعية التي تخضع لها

---

(١) حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم ٥٨ سنة ٢٥ ق جلسة ١٩٥٩/٥/٧م، س ١٠، ص٣٩٥، مشار إليه في د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧م، ص٢١، ٢٢.

(٢) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٦١.

(٣) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٣٤.

(٤) د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٣٣.

(٥) د. عبدالمنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية. الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ١٩٩٨م، ص١١.

السفينة مثل الرهن[1].

وهذا الرأي مردودٌ عليه، ذلك إن السفينة في طور التشييد ليست صالحة لإسباغ وصف السفينة عليها طالما كانت صلاحيتها للملاحة هي المعيار الأنسب لإسباغ وصف السفينة عليها طبقاً لهذا الشرط، ولا محل للوضع في عين الاعتبار إيراد بعض الحقوق العينية عليها إذ إن هذه الحقوق لا شأن لها في الملاحة البحرية بل هي حقوق ترد على المنشأة البحرية بوصفها مالاً منقولاً وليس بوصفها سفينة، حيث أجمع الفقهاء من خلال تعريفات السفينة على شرطين يجب توفرهما في المنشأة العائمة لاكتساب وصف السفينة وهما صلاحيتها للملاحة البحرية، وتخصيصها للملاحة بشكل معتاد، وبالتالي فإن خضوعها لبعض الحقوق العينية ليس شرطاً لإسباغ وصف السفينة عليها، أضف إلى ذلك إن تعليق وصف السفينة على المنشأة بإتمام تشييدها لا يعد شرطاً لاكتسابها وصف السفينة طالما أنها لم تمارس الملاحة البحرية بعد.

وقد اتفقت أغلب القوانين العربية كالقانون البحريني بشأن نوع السفن التي تخضع لقواعد التصادم فلا يهم نوع السفينة سواءً كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة طالما يطلق عليها وصف السفينة، سواءً كانت في مياه اقليمية أو مياه داخلية وكذلك الحال ينطبق على السفن التي ترتطم بمراكب للملاحة الداخلية، كما تعتبر في حكم السفينة في تطبيق أحكام هذا القانون القطع البحرية العائمة، وبشرط أن يكون قد تم تسجيلها طبقا لأحكام المادتين ١، ٢ من قانون تسجيل السفن وتحديد شروط السلامة الصادر بالمرسوم بقانون رقم ١٤ لسنة ١٩٧٨، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءاً منها، ومن جانب آخر لا يعد تصادماً بحرياً ذلك الارتطام الذي يقع بين المراكب الداخلية وإن كانت في مياه بحرية، ولكي تعد المنشأة العائمة سفينة بالمعنى القانوني، فإنه لابد من توافر الشرطين الآتيين:

١. أن تكون المنشأة العائمة مخصصة للقيام بالملاحة البحرية.
٢. أن تمارس المنشأة العائمة الملاحة البحرية على وجه الاعتياد.

الشرط الأول: أن تكون المنشأة العائمة مخصصة للقيام بالملاحة البحرية

الملاحة البحرية هي: الملاحة التي تتم في البحر مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها، بخلاف الملاحة النهرية أو الداخلية[2] باعتبار إن السفن البحرية تم تصنيعها وتجهيزها من مكونات ووسائل لكي تعينها وتقويها من أجل المواجهة والتصدي لأخطار الملاحة البحرية، وهذا مايميزها

(١) د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري وفقاً للقانون الإتحاد البحري لدولة الإمارات، مرجع سابق، ص٣١.
(٢) د. السيد حسين جلال، السفينة وصناعة النقل البحري، دار المعارف، ١٩٨٥م، ص٣.

عن المراكب التي تسير في الملاحة الداخلية مثل السير في الأنهار[١].

ويستفاد من ذلك: إن المنشأة العائمة المخصصة للسير في البحر (الملاحة البحرية) تختلف عن المنشأة العائمة المخصصة للسير في (الملاحة الداخلية) الأنهار والقنوات والبحيرات. ومن هنا يبرز تخصيص المنشأة للملاحة البحرية كمعيار محدد لسفينة، فالمنشأة لا تكتسب وصف السفينة، وبالتالي لا تخضع للنظام القانوني الخاص بها، إلا إذا كانت مخصصة للملاحة البحرية، أما المنشآت العائمة المخصصة للملاحة الداخلية في الأنهار والقنوات والبحيرات فلا تعد سفناً، بل يطلق عليها مراكب الملاحة الداخلية[٢].

والمقصود بتخصيص المنشأة العائمة للملاحة البحرية الذي يترتب عليه إدراجها في عداد السفن ليس ذلك الذي قصده المالك أو الباني من بنائها إنما التخصيص الفعلي للملاحة البحرية[٣]، أما إذا تغير وجه التخصيص للمنشأة العائمة في الملاحة البحرية ومن ثم مارست المنشأة العائمة العمل في الملاحة الداخلية، أو تحولت المنشأة العائمة للملاحة البحرية إلى حطام بحيث لم تعد لديها القدرة على السير والعمل في الملاحة البحرية، فإنها تكون بذلك فقدت وصفها كسفينة[٤]، ويسمح عنصر تخصيص المنشأة للملاحة البحرية باستبعاد العديد من المنشآت من مفهوم السفينة، وسوف نذكر تلك المنشآت على النحو التالي[٥]:

أ- المنشآت المخصصة للملاحة في المياه الداخلية: مثل مراكب الملاحة النهرية.

ب- المنشآت التي تطفو على سطح البحر: كالأرصفة العامة والجسور العائمة والأحواض العائمة والفنادق العائمة.

ت- العوامات المخصصة للإقامة، حتى ولو أمكن لها القيام بالملاحة طالما إن الملاحة تتسم بالصفة العارضة ولا تمثل النشاط المعتاد.

ث- المنشآت التي تسير في البحر دون تكون مخصصة للملاحة البحرية مثل: الرافعات المائية والمواعين والمعدات المائية وقوارب الغطس.

ج- المنشآت المخصصة لآستخراج المعادن والبترول، ولو لم تكن ثابتة في قاع البحر.

---

(١) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، طبعة ٢٠٠٠م، ص٤١، مشار إليه في يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي، مرجع سابق، ص٣٦، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٣٢.

(٢) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٦.

(٣) د. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، الجزء الأول، دار أبو أمجد، ١٩٩١م، ص٦٣.

(٤) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٤م، ص٢٠، ٢١.

(٥) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٢١، ٢٢.

ح- الطائرات المائية لا تعد من السفن لأنها لا تستخدم سطح البحر إلا في عمليات الإقلاع والهبوط، أما الرحلة ذاتها فتتم في الجو.

خ- المنشآت التي يمكن لها الملاحة من خلال الاستعانة بقوة تسيير خارجية مثل المقطورات البحرية[١].

إلا انه ليس من الضروري أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية حتى تكتسب وصف السفينة، بل يكفي أن تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية ليصدق عليها هذا الوصف[٢]، كما تعتبر المنشأة سفينة وهي في مصنع البناء من الوقت الذي انتهى فيه بنائها[٣]، وحتى ولو لم تمارس الملاحة البحرية[٤] بشرط أن تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية[٥]، ويجوز أن تكون محلاً للعمليات القانونية وأحكامها مثل: الرهن البحري، والبيع والتأمين البحري[٦]، كما تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة طالما تخصصت فعلياً للملاحة البحرية أياً كان الغرض من هذه الملاحة، سواءً كانت المنشأة مخصصة للملاحة الرئيسية مثل: الملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو كانت المنشأة مخصصة للملاحة المساعدة مثل: الإرشاد والقطر والإنقاذ[٧].

وبناءً عليه، فإن أحكام التصادم البحري تسري على التصادم الذي قد يقع مع سفينة وهي في طور البناء متى تم إنزالها في البحر بقصد تجريبها وهي مخصصة للملاحة البحرية عند بناءها وعلى وجه الاعتياد[٨]، وعلى العكس من ذلك، فإن أحكام التصادم البحري لا تسري على المنشآت العائمة التي لا تقدر على القيام بالملاحة البحرية سواءً كان بسبب الغرق أم تحويلها إلى حطام أم لأي سبب يجعلها غير

---

(١) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص٢٣.

(٢) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٦م، ص٤٢.

(٣) المرجع السابق، ص٤٢.

(٤) انظر إلى: د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٦٧، يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي، مرجع سابق، ص٣٦، د. عايض بن مقبول القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي، مرجع سابق، ص٦٨، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٣٣.

(٥) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤١، د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٦٧، يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي، مرجع سابق، ص٣٦، د. عايض بن مقبول القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي، مرجع سابق، ص٦٨، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٣٣.

(٦) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٢، د. عايض بن مقبول القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي، مرجع سابق، ص٦٨.

(٧) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٧.

(٨) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي، مرجع سابق، ص٣٦، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٣٤.

قادرة على القيام بالملاحة البحرية، إلا أنه إذا أمكن تعويم السفن الغارقة من جديد يمكن آنذاك أن تحتفظ بصفة السفينة واخضاعها لأحكام التصادم البحري في حالة إذا حدث تصادم بينها وبين سفينة أخرى تقوم بملاحة بحرية[١].

الشرط الثاني: أن تمارس المنشأة العائمة الملاحة البحرية على وجه الاعتياد.

وهذا الشرط يعني أن تكون المنشأة العائمة قادرة على السير في البحر على وجه الاستمرار بقصد تحقيق الغرض المنوط بها، وهو القيام بالملاحة البحرية بصفة معتادة[٢]، ولا تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة ما لم تكن الملاحة البحرية التي تقوم بها هي الملاحة المعتادة لها[٣].

ويستفاد من ذلك إن صفة الاعتياد للمنشأة العائمة عندما تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد تعد شرطاً لوصفها بالسفينة[٤]، ويترتب على ذلك من جهة إن السفينة لا تفقد وصفها إذا قامت برحلة ملاحة داخلية مرة واحدة أو عدة مرات بصفة عارضة، وعلى النقيض من ذلك فإن المركب الذي يقوم برحلات بحرية بصفة غير معتادة فإنه لا يكتسب وصف السفينة ولا يرفع عنه صفة المركب[٥]، وقد يحدث فعلياً أن تقوم المنشأة العائمة الواحدة ببعض رحلاتها في البحر والبعض الآخر في المياه الداخلية، على نحو يبين أن كل من الملاحة البحرية والملاحة الداخلية هما من ضمن النشاط المعتاد للمنشأة[٦]، ومن ثم قد تقع الإشكالية في تحديد وصف المنشآت العائمة التي تارة تقوم بالملاحة البحرية وتارة تقوم بالملاحة الداخلية، وهذا يسمى بالملاحة المختلطة.

إلا أنه قيل في هذا الصدد إن العبرة في تكييف المنشأة على أنها سفينة أو مركب تكون بالنشاط الغالب، فيلزم أن تكون الملاحة البحرية هي النشاط الغالب للمنشأة حتى تكتسب وصف السفينة[٧]، إلا أننا نرى أن تحديد وصف المنشأة العائمة في الملاحة المختلطة يستمد من تحديد النشاط الرئيسي للمنشأة العائمة.

---

(١) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٦٩.

(٢) المرجع السابق، ص٧٠.

(٣) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، ص٤٨.

(٤) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي، مرجع سابق، ص٣٧، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٣٣.

(٥) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ص٢٤، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، ص٤٢.

(٦) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٢٤.

(٧) د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط ١٩٨٣م، بند ٦، مشار إليه في: د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٤م، ص٢٤.

ملحقات السفينة:

لا ينصرف وصف السفينة إلى جسم المنشآت العائمة فقط، بل يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها، سواءً كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عن جسم السفينة كالآلآت والصواري والسلاسل والروافع وقوارب النجاة والأجهزة اللاسلكية، ذلك إن السفينة لا تستطيع أن تقوم بدورها ووظيفتها الملاحية دون وجود الملحقات اللازمة لتسيير ملاحتها البحرية[١] وقد نصت المادة(١) من القانون البحري البحريني "..... كما تعتبر في حكم السفينة في تطبيق احكام هذا القانون القطع البحرية العائمة ، وبشرط ان يكون قد تسجيلها طبقا لاحكام المادتين ١، ٢ من قانون تسجيل السفن وتحديد شروط السلامة الصادر بالمرسوم بقانون رقم ١٤ لسنة ١٩٧٨، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءا منها".

ولما كان الوصف القانوني للسفينة يمتد إلى مجموع هذه الملحقات[٢] فإن هذه الملحقات تشملها جميع التصرفات التي ترد على السفينة دون الحاجة إلى نص على ذلك في العقد[٣] ما لم ينص العقد صراحة على خلاف ذلك. ويستفاد من ذلك إن السفينة وحدة قانونية تشمل كل جسم السفينة وجميع ملحقاتها اللازمة لملاحتها واستغلالها[٤].

ويشترط القانون البحري لاعتبار المنقول الذي يرصد لخدمة السفينة من ملحقاتها أن تكون مملوكاً لمالك السفينة ذاتها ومخصصة لخدمة السفينة ، فإذا كان مملوكاً للغير مثل أجهزة الرادار واللاسلكي التي تكون عادةً مملوكة لشركات الاتصالات، فإنه لا يعتبر من ملحقات السفينة ولا تشمله التصرفات التي ترد عليها[٥].

ويفهم من ذلك إن فصل الملحقات عن المنشأة لا يترتب عليه فقدها لوصف السفينة، خاصة إذا أخذنا في الاعتبار إمكانية استبدال أجهزة ومعدات السفن بصفة دورية[٦]، فإن لفظ السفينة ينصرف إلى كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه التخصيص والاعتياد، كما إن لفظ السفينة يشمل جسم المنشأة مع احتواءه على جميع الملحقات اللازمة والضرورية لملاحتها واستغلالها، وتخضع جميع تلك الملحقات المتعلقة بجسم السفينة لأحكام القانون البحري، ومن خلالها لأحكام التصادم البحري في حالة

---

(١) انظر: د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٧٣، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٤، يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي، مرجع سابق، ص٣٨، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٣٤.

(٢) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٤.

(٣) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٢.

(٤) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٤.

(٥) د. فاضل صالح الزهاوي، شرح أحكام القانون البحري البحريني، مرجع سابق.

(٦) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص١٩.

حدوث تصادم معها[١].

إن السفينة تولد قانوناً كقاعدة عامة منذ لحظة صلاحية المنشأة العائمة للملاحة البحرية وتخصيصها لأجل ذلك ، وتبدأ في مزاولة نشاطها الفعلي في البحر، وثبوت تخصيصها للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وتفقد السفينة وصفها من الوقت الذي تصبح فيه غير صالحة للملاحة البحرية بإرادة مالكها، كما لو قرر بيعها خردة، أو قرر تحويلها إلى مطعم أو فندق عائم مربوط على الرصيف، أو قام بتغيير تخصيصها إلى القيام بالملاحة الداخلية على وجه الاعتياد، وقد يزول أيضاً عن السفينة هذا الوصف بدون إرادة مالكها كما لو أصبحت حطاماً إثر تعرضها لحادث تصادم أو غرق أو حريق[٢].

المطلب الثالث

الطبيعة القانونية للسفينة

تعتبر السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية عنصراً هاماً من عناصر الثروة[٣]، فهي مال لكونها تدخل في التعامل بطبيعتها ويصح أن تكون محلاً للحقوق المالية[٤] (وقد نصت المادة ١٩ مدني بحريني) " كل شيء غير خارج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون يصح أن يكون محلا للحقوق المالية. كحق الملكية وغيره من الحقوق العينية الأخرى[٥]، والسفينة من حيث تقسيم الأموال، هي منقول لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر[٦] (المادة ٨٢ مدني مصري) وقد أكد المشرع المصري على الصفة المنقولة للسفينة حينما نص في المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م على أنه: "مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة".

وبناءً على ما تقدم، سوف نقوم بعرض طبيعة السفينة المالية والمنقولة على النحو التالي:

١. الطبيعة المالية للسفينة.
٢. الطبيعة المنقولة للسفينة.

أولاً: الطبيعة المالية للسفينة

المال في القانون هو الحق المتقوم، وبمعرض الأشياء هو الحق العيني الوارد على الشيء ومن ثم

---

(١) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٧٦.

(٢) د. محمد فريد العرني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٨.

(٣) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٢٠، ٢١.

(٤) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٥.

(٥) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٥٠.

(٦) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص٤٤.

يجوز أن تكون السفينة محلاً للحقوق المالية، كحق الملكية وغيره من الحقوق العينية الأخرى[١]، كما يمكن أن تكون السفينة محلاً لشتى أنواع التصرفات[٢]، وأن ما يرد على السفينة من تصرفات يجب شهره في سجل خاص، كما هو الشأن في التصرفات العقارية[٣].

وترتيباً على ما تقدم، تنطبق على السفينة كقاعدة عامة أحكام القانون المدني المتعلقة بالمنقولات[٤]، وعلى خضوع السفينة للنظام القانوني للأشياء المنقولة، لكنه عاد ليحتفظ حول اكتساب ملكية السفينة بالحيازة[٥].

مدى اكتساب ملكية السفينة بالحيازة:

طبقاً للمادة الرابعة من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م تسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة، ولاشك في إن النص المتقدم قاطع الدلالة على عدم تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول بسبب صحيح وحسن نية سند الملكية على السفن، وذلك نظراً لتعارض العمل بهذه القاعدة مع النظم البحرية الخاصة بالسفينة وفي مقدمتها الامتيازات البحرية والرهن البحري[٦].

وفي الواقع إن استبعاد تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية على السفينة يرجع إلى إن مبررات أو مقتضيات تملك المنقول عموماً بالحيازة لا تتوافر في السفينة على وجه الخصوص، فإذا كان صحيحاً أن السرعة في التعامل في المنقول وكثرة تنقلة من يدٍ إلى آخر تجعل من فحص أصل الملكية أمراً صعباً، إلا إن السفينة بطبيعتها لا تدخل في عداد المنقولات سريعة التداول، فهي معده أساساً للقيام بالملاحة البحرية الأمر الذي يسهل معه على الحائز الاطمئنان إلى ملكية مالك السفينة عن طريق مطالبتها بإبراز السند الرسمي لملكيته[٧].

وتوحي صياغة النص المشار إليه بأن المستبعد من السريان على السفينة هي: قاعدة الحيازة في المنقول وحدها، بينما يمكن، تطبيقاً للقواعد العامة، اكتساب ملكية السفينة بالتقادم الطويل[٨]، لذلك اختلف

---

(١) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٥٠.

(٢) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٢٠، ٢١.

(٣) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٦.

(٤) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٥٠.

(٥) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٢٧.

(٦) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٢٩، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٥، ٤٦.

(٧) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٥٠.

(٨) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٢٩.

الفقه بين رأي يجيز اكتساب ملكية السفينة بالتقادم الطويل[١]، وبين رأي آخر يستبعد كلية إمكانية اكتساب ملكية السفينة بالحيازة في المنقول أو تطبيقاً لأحكام التقادم المكسب[٢] لتعارض ذلك مع الطابع العيني لسجل السفن في القانون المصري، ويضاف إلى ذلك إن إجازة اكتساب ملكية السفن المصرية بالتقادم الطويل فيه تهديد للثروة البحرية القومية إذا ما وضع الأجانب أيديهم عليها.

وفي المقابل انتصر الرأي الآخر لعدم إمكانية كسب ملكية السفينة بالتقادم، استناداً إلى إن القول بعكس ذلك، لا يأخذ في الاعتبار الطبيعة القانونية الذاتية التي تتمتع بها السفينة[٣]، فإذا كان صحيحاً إن هذه الأخيرة تتشابه مع العقار في أن ملكية كل منهما يلزم لنقلها إتباع إجراءات شكلية معينة، إلا إن فارقاً جوهرياً يظل بينهما، وهو ملكية السفينة بما تمثله من أهمية في اكتساب الجنسية الوطنية تعد محلاً لإشراف إداري دقيق تتولاه الدولة بصفة دائمة، الأمر الذي تنتفي معه أي إمكانية لتملك السفينة بالتقادم أياً كانت مدته.

ثانياً: الطبيعة المنقولة للسفينة

العقار هو كل شي مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله دون تلف، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول[٤]، لذلك تعد السفينة من المنقولات، إذ بوصفها أداة الملاحة البحرية لا يتصور استقرارها بحيزها تثبت فيه فضلاً عن كونها أداة يتحقق توجيهها في ملاحتها دون تلف[٥].

إلا إن المنقولات تنقسم إلى منقولات مادية ومنقولات معنوية، والأولى هي تلك التي يتوفر لها كيان مادي ملموس يمكن إدراكه بالحس، بينما الثانية تدرك بالفكر لاعتبارها قيماً تفتقد الكيان المادي، والسفينة لما لها من كيان مادي ملموس تعتبر من المنقولات المادية[٦]. وتطبيقاً لذلك تنص المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م على أنه: "مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة".

والمراد بهذا النص استبعاد الأحكام الخاصة بالثروة العقارية في القواعد العامة من السريان على السفينة، وهو نص قاطع الدلالة على اعتبار السفينة منقولاً، بكل ما يترتب على ذلك من آثار، فعلى سبيل المثال، تشمل الوصية بجميع المنقولات السفن المملوكة للموصى، كما إن امتياز بائع السفينة يخضع

---

(١) د. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصرية الجديد، مرجع سابق، ص٥٩.

(٢) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٣٠، د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٥٤.

(٣) د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٨، د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٥٤.

(٤) المادة ٢٠ فقرة ١ من القانون المدني البحريني.

(٥) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٢٧.

(٦) المرجع السابق، ص٢٧.

للقواعد العامة في امتياز بائع المنقول[١]، ولقد تحفظ المشرع المصري بشأن الأحكام المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية، فهذه أولى في التطبيق من القواعد العامة المدنية، ويمكن إجمال تلك الأحكام البحرية الخاصة فيما يلي[٢]:

١. يجب أن تقع جميع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة[٣].
٢. لا تكون التصرفات السابقة نافذة تجاه الغير ما لم يتم شهرها في سجل السفينة الخاصة بها[٤].
٣. تخضع الملكية الشائعة للسفينة للأحكام الخاصة الواردة بقانون التجارة البحرية قبل الرجوع إلى القواعد العامة المدنية[٥].
٤. تتمتع حقوق الامتياز الواردة على السفينة بتنظيم قانوني خاص، ولا تشمل من بينها امتياز بائع السفينة[٦].
٥. يتم رهن السفينة طبقاً لأحكام بحرية خاصة[٧] وهذه الأحكام تجعل من الرهن البحري رهناً غير حيازي، أشبه بنظام الرهن الرسمي، ومع ذلك يجب في ظل غياب الحكم الخاص تطبيق القواعد العامة في رهن المنقول، وهو رهن حيازي في القانون المدني المصري[٨].
٦. يتم الحجز على السفينة، سواءً أكان الحجز تحفظياً أم تنفيذياً طبقاً لأحكام بحرية خاصة[٩]، أقرب إلى أحكام الحجز على العقار من أحكام الحجز على المنقول[١٠]، ومع ذلك تطبق القواعد العامة للحجز على المنقولات الواردة بقانون المرافعات المدنية والتجارية فيما لم يرد بشأنه نص خاص[١١].

---

(١) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٤، د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص٥٠.

(٢) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٢٨.

(٣) المادة ١١ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م.

(٤) المادة ١١ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م.

(٥) المواد ١٨ وما بعدها من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م.

(٦) المواد ٢٩ إلى ٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م.

(٧) المواد من ٤١ إلى ٥٨ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م.

(٨) المادة ١٠٩٧ من القانون المدني بشأن الرهن الحيازي، والمادة ١٠٣٠ منه التي تقصر الرهن الرسمي على العقارات وحدها.

(٩) المواد من ٥٩ إلى ٧٧ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م.

(١٠) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٦.

(١١) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٢٨.

المبحث الرابع

شروط التصادم البحري

يتعين لكي يعتبر الحادث تصادماً بحرياً طبقاً من نص المادة (١٨٨) من قانون البحري البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢ "إذا وقع تصادم بين سفن بحرية تسوى التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة طبقاً للأحكام الواردة في هذا الفصل، وتسري الأحكام المذكورة ولو لم يقع تصادم مادي على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو للاشياء، او الأشخاص الموجودين على هذه السفينة إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو إهمال بحركة أو عدم مراعاة اللوائح أو القواعد التي تقررها الاتفاقيات الدولية أو التشريع الوطني في شأن تنظيم السير في البحار"، ونص المادة ٢٩٢ من قانون التجارة البحرية المصري الجديد وغيرها من القوانين العربية أنه يشترط لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً توافر الشروط التالية:

الشرط الأول: حدوث أضرار لإحدى المنشأتين العائمتين حتى لو لم يحصل ارتطام مادي.

يشترط في التصادم البحري وقوع ارتطام أو احتكاك، أي التحام فعلي بين المنشآت البحرية ببعضها البعض[١]، ويكفي وقوع الارتطام بمجرد اصطدام السفينة بجسم سفينة أخرى أو بأحد ملحقاتها[٢]، ويتحقق التصادم البحري عند وقوع أضرار تسببها سفينة لسفينة أخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة ولو لم يكن هناك ارتطام مادي مباشر بين السفينتين[٣]، وإنما نشأت هذه الأضرار عن قيام السفينة بحركة، أو إهمال القيام بحركة، أو عن عدم مراعاتها للأحكام الوطنية أو الدولية السارية بشأن السير في البحار (مادة ٢/٢٩٢ بحري مصري جديد).

وبالتالي فإن الشرط لوقوع التصادم البحري يتحقق عند وقوع ارتطام مادي بين السفن المتصادمة أو عند وقوع أضرار تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة، ولو لم يكن هناك ارتطام مادي مباشر بين السفينتين، وإنما نشأت هذه الأضرار عن قيام السفينة مسببة الضرر بحركة أو إهمال القيام بحركة أو عدم مراعاة الأحكام التي يقررها التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية

---

(١) د. محمد ماجد محمود أحمد، المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراة مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة عين شمس، ١٩٩٠م، ص٢٠٨، د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٧٨.

(٢) د. محمد ماجد محمود أحمد، مرجع سابق، ص٢٠٨، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، شرح أحكام القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٢٩٦.

(٣) د. محمد بهجت عبدالله قايد ، الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص٢٥، د. حسني محمود عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة وتطبيقاتها المعاصرة، مرجع سابق، ص٤٠٩، ٤١٠.

بشأن تنظيم السير في البحار، وهذا ما أكده القانون البحري البحريني في الفقرة الثانية من المادة (١٨٨)، ونفس المفهوم كانت تأخذ به المادة ٤٠٧ من قانون التجارة الفرنسي قبل تعديلها بقانون ١٥ يوليو ١٩١٥م وبعد ذلك أصبحت الأضرار التي تسبب فيها سفينة لمنشآت أخرى أو أشياء أو أشخاص متواجدين على ظهرها بدون أن تقع ارتطام مادي تسوى كحالة التصادم بشرط أن تكون الوقائع ناجمة عن عدم مراعاة التنظيمات، أو تنفيذ المناورات أو عدم تنفيذها[١]، وهكذا يتضح إن التصادم وفقاً للمادة ٢/٢٩٢ من قانون التجارة البحرية المصري يفترض وجود السفينتين بالقرب من بعضهما للغاية حتى ولو لم يحدث ارتطام مادي، ولذلك يخضع لأحكام التصادم البحري الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة نتيجة تحريكها للأمواج أو ما تحدثه من دوامات[٢]،

ونفس الأمر جاء في القانون الفرنسي الجديد رقم ٥٤٥ – ١٩٦٧/٧/٧م الذي ألغى قانون ١٥ يوليو ١٩١٥م وحل محله، حيث تقضي المادة السادسة الفقرة الأولى على انه: "تطبق المقتضيات السابقة على إصلاح الضرر الذي ارتكبته سفينة لسفينة أخرى، أو للأشياء والأشخاص المتواجدين على سطحها بسبب تنفيذ المناورات أو إغفالها، وإن لم يقع التصادم"[٣].

وبناءً على ما تقدم يرى جانب من الفقه إن أحكام التصادم البحري يتعين أن تشمل الأضرار التي تسبب فيها أية منشأة عائمة لأخرى، على أن تكون إحداها على الأقل سفينة بالمعنى القانوني، حتى ولو لم يحدث فعلاً الارتطام المادي المباشر[٤]، وهذا الرأي يتفق مع الاتجاه السائد لدى الاجتهاد القضائي في مصر من إن أحكام التصادم البحري تطبق على الأضرار التي تسببها سفينة أخرى، حتى ولو لم يحدث بينهما ارتطام مادي[٥]، وقد استلزمت محكمة النقض المصرية[٦] في ظل القانون البحري الملغي حصول ارتطام مادي بين المنشآت العائمة حتى نكون بصدد تصادم بحري، وهي تعلن في هذا الصدد: "إن قانون التجارة البحري نظم المسؤولية عن التصادم البحري الناشئ بسبب خطأ تقصيري ولما كان ذلك القانون لم يتضمن تصادماً مماثلاً لما ورد بالمادة الثالثة من معاهدة بروكسل من تطبيق الأحكام الخاصة بالتصادم

---

(١) Lecier.P. 21; Rodier. Precis dalloz maritime sixieme edition 1974.No.436
مشار إليه في: د. أخياط محمد، التصادم البحري، ص٨١.

(٢) د. حسني محمود عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة وتطبيقاتها المعاصرة، مرجع سابق، ص٤١٠.

(٣) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٨٥.

(٤) الطعن رقم ٣٢٢ سنة ١٩٤٠ في جلسة ١٩٧٦/١/١٢م، س ٢٧، ص١٨٤، وقد أخذ المشروع البحري المصري بما ورد في المادة ١٣ من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠م، وذلك في المادة ٢٣٦ الفقرة الثانية، مشار إليه في د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق.

(٥) الطعن رقم ٣٢٢ سنة ٤٠ ق جلسة ١٩٧٦/١/١٢ س ٢٧ ص ١٨٤، وكذلك في مؤلف: د. أحمد حسني، قضاء النقض البحري، ٢٠٠٧م، ص٣٧٦، ٣٧٧، بند ٣٧٤.

(٦) Mankabady، Samir. (1987) The Law of collision at sea. Netherlands. Elsvier science publishers. P 317. مشار إليه في مؤلف: د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٤١.

على الأضرار التي تسببها سفينة أخرى، ولو لم يحدث بينهما ارتطام مادي، فمن المقرر أن يشترط لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً بالمعنى المقصود في القانون البحري المصري أن يحصل ارتطام بين المنشاتين العائمتين، كذلك الأضرار الناشئة عن الحركة المفاجأة لإحدى السفن والتي على أثرها دفعت سفينة ثانية على أخرى ثالثة، علماً بأنه لا يوجد ارتطام مادي بين السفينة الأولى والثالثة[١] ويقال حينئذٍ إن التصادم قد وقع بالواسطة"[٢].

كما يستوي أن تكون احدى السفينتين المتصادمتين أو كلتيهما في حالة سير أو متوقفة فهذا الظرف يؤثر فقط في إقامة الدليل على الخطأ دون أن يؤثر على تكييف الحادثة نفسها ويستوي أيضاً في تطبيق أحكام التصادم أن تكون العائمتان المتصادمتان مملوكتين لمجهز واحد وهو ما يطلق عليه التصادم بين السفن الشقيقة أو لمجهزين مختلفين على أساس أن كل سفينة تعتبر ثروة بحرية مستقلة ويمكن أن يتم التأمين على كل سفينة لدى مؤمن مستقل عن الأخر وفي ذلك نص القانون البحري البحريني في المادة (٢٨٠) على أنه: "تسري التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة تابعه لمجهز مختلف".

الشرط الثاني: أن يكون التصادم بين سفينتين بحريتين أو سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية.

عرف القانون البحري البحريني السفينة في المادة الأولى على أنها: "كل منشاة صالحة للملاحة تعمل عادةً في الملاحة البحرية وتسير بواسطة آلاتها الخاصة أو شراعها أو تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الربح" كما عرف القانون الإماراتي السفينة في المادة (١١) من القانون التجاري البحري على أنها: "كل منشأة تعمل عادةً أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وذلك دون اعتبار لقوتها أو لحمولتها أو الغرض من ملاحتها، وتعتبر من السفن الحوامات التي تستخدم لأغراض تجارية أو غير تجارية[٣]. كما عرف القانون المصري السفينة في المادة الأولى بأن "السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح[٤]".

في حين عرفها بعض الفقهاء على أنها: "منشأة قابلة للتنقل والتوجيه وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد[٥]"، أن يكون التصادم بين منشأتين عائمتين[٦]. وعلى ذلك، فلا يعتبر تصادماً بحرياً تصادم

---

(١) د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، ص٤١.

(٢) روديير، ص٢٦، الفقرة ١٤، مشار إليه في: د. أخياط محمد، التصادم البحري، ص٨١.

(٣) د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري وفقاً للقانون الإتحاد البحري لدولة الإمارات، مرجع سابق، ص٣٠.

(٤) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤١.

(٥) د. عبدالمنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ١٩٩٨م، ص١٠.

(٦) المنشأة العائمة، هي اصطلاح عام يشمل كل من السفينة، أداة الملاحة البحرية، والمركب، أداة الملاحة النهرية.

السفينة بجسم ثابت بالميناء، كأحد مرافق الميناء الثابتة كالأرصفة[١] أو حاجز أمواج، أو بعض الصخور وتطبق في هذه الحالة المبادئ العامة في المسؤولية، كما لا يعتبر تصادماً بحرياً ما إذا كانت السفينة قد ارتطمت بمنشأة عائمة لا تتوافر لها وصف السفينة، أو مركب للملاحة الداخلية، مثال ذلك: تصادم السفينة بالصنادل، أو حطام سفينة أخرى، أو كراكة، أو رافعة، أو طائرة بحرية[٢].

وعلى العكس من ذلك يخضع لأحكام التصادم البحري التصادم الذي يقع بين أكثر من سفينتين، ويقال حينئذٍ: إن التصادم وقع بالواسطة، ومثال ذلك: أن تصادم السفينة (أ) بالسفينة (ب) بخطأ من ربان السفينة (أ)، ونتيجة هذا التصادم ارتطمت السفينة (ب) بالسفينة (ج)، في هذه الحالة يكون هناك تصادماً بحري وقع بين السفينة (أ) والسفينة (ج) برغم عدم وقوع ارتطام مادي بينهما، ويكون من حق مجهز السفينة (ج) أن يرجع على مجهز السفينة (أ) بتعويض عن هذا التصادم، ولا يمكن للأخير أن يتحلل من التزامه بالتعويض بحجة إن الارتطام المادي لم يقع بين سفينته وسفينة المدعي، بل بين سفينة المدعي والسفينة (ب) لا يمكنه ذلك لأن السفينة (ب) لا تسأل عن هذا الارتطام، لأن ربانها لم يقع منه خطأ ترتب عليه وقوع التصادم مع السفينة (ج)[٣].

ولا شك إن هذا الحل يتفق تماماً مع نص المادة ١/٢٩١ من قانون التجارة البحرية المصري الجديد – التي نصت على هذا الشرط صراحةً – والتي حرصت على مواجهة وتنظيم التصادم في هذه الحالة بقولها: "إذا وقع تصادم بين سفن بحرية أو بينها وبين مراكب تقوم بالملاحة في المياه الداخلية".

هذا، ومتى توافر الشرط الذي نحن بصدده، فإنه لا عبرة بالمياه التي وقع فيها الحادث، فيستوي أن تكون مياه الميناء، أو قناة بحرية، أو مياه إقليمية، أو مياه خليج، أو مياه أعالي البحار، أو مياه بحيرة أو قناة داخلية، أو مياه نهر[٤]، كما يستوي أن تكون إحدى السفينتين المتصادمتين أو كليهما في حالة سير

---

(١) استئناف مختلط اسكندرية في ٦ يناير ١٩٠٣ – بلتان ١٥ – ٨٣، كما إن أحكام التصادم الواردة في قانون التجارة البحرية لا تسري إذا كانت احدى السفن المتصادمة سفينة حربية. (راجع: نقض بحري: الطعن رقم ١٠٣٤، س ٤٨، جلسة ١٩٨٠/١/١٤م، قضاء النقض البحري مشاراً إليه في: د. أحمد حسني، النقل الدولي البحري للبضائع والحوادث البحري، قاعدة رقم ٧٨، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٠م، ص١١٦.

(٢) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، طبعة ١٩٨٠م، مرجع سابق، ص٣٦٩، د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، ج ٢، مؤسسة الثقافة الجامعية، ط ١٩٧٢م، ص٣٩٦، د. علي البارودي، مبادىء القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٥م، ص٢٧٠ – ٢٧١، د. ثروت علي عبدالرحيم، شرح القانون البحري السعودي، الناشر عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود، ١٩٨٥م، ص٢٣٨.

(٣) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣م، فقرة ٥٩٧، ص٥٩٤.

(٤) ويجدر الإشارة إلى إن درجة تخصيص السفينة أو مركب غير ذي اعتبار فيما يتعلق بتطبيق أحكام التصادم سواءً أكانت المنشأة مخصصة للنقل أم للصيد أم للنزهة أم لأي غرض آخر من أغراض الملاحة البحرية، (راجع: د. محمد فريد العريني، د. هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٠م، ص٦١٨–٦١٩، د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص٣١٦ – ٣١٧.

أو متوقفة، فهذا الظرف يؤثر فقط في إقامة الدليل على الخطأ دون أن يؤثر على تكييف الحادث نفسه، ويستوي أيضاً في تطبيق أحكام التصادم، أن تكون العائمتين المتصادمتين مملوكتين لمجهز واحد، وهو ما يطلق عليه: (التصادم بين السفن الشقيقة)[١]، ويمكن أن يتم التأمين على كل سفينة لدى مؤمن مستقل عن الآخر وفي ذلك نص القانون البحري البحريني في المادة (٢٨٠) على أنه: "تسري التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة تابعه لمجهز مختلف"، وقد يثير ذلك الدهشة لأول وهلة، إذ لا يتصور حصول المجهز على تعويض من نفسه في هذا الغرض، إلا إنه سرعان ما تزول هذه الدهشة إذا علمنا إن المجهز لا يكون هو وحده المستفيد من التعويض المستحق عن انعقاد المسؤولية عن التصادم، بل تتداخل معه شركات التأمين البحري، وهذا ما وضحته المادة ١/٣٨٤ من قانون التجارة البحرية بقولها: "تسري التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد، كما لو كانت سفينة منها تابعة لمجهز مختلف"، ويلاحظ أخيراً، إن أحكام التصادم البحري تسري ولو كانت إحدى السفن المتصادمة مخصصة للخدمة العامة من قبل الدولة أو إحدى هيئاتها أو مؤسساتها العامة[٢].

الشرط الثالث: أن يقع التصادم بين منشأتين بحريتين على الأقل.

يجب أن يتعلق التصادم بحدوث الارتطام بين سفينتين عائمتين[٣] على الأقل ويقصد بالسفينة في قانون التصادم: كل منشأة عائمة معرضة فعلاً وبطريقة معتادة لمخاطر البحر، كما يقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية أن تكون صالحة لهذه الملاحة بأن تكون في حالة جيده تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد تتعرض له من أخطار، وهذه الصلاحية للملاحة هي التي تحدد بدء حياة السفينة ونهايتها قانوناً، فالمنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة، كما يزول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاماً.

وما دامت العبرة بالتخصيص للملاحة، فإن المنشآت الطافية على سطح البحر لا تعتبر سفناً

---

(١) يقول الدكتور محمود سمير الشرقاوي: "إن تطبيق أحكام التصادم على تصادم السفن الشقيقة له فوائد عملية هامة، فمن ناحية، تعد كل سفينة ثروة بحرية مستقلة بما ينتج عن نشاطها من التزامات، وبالتزام المجهز بتكوين صندوق مستقل لتحديد مسؤوليته عن كل واحدة من سفنه قبل دائنيه الذين نشأت حقوقهم عن استغلال هذه السفينة، ومن ناحية أخرى يتعلق الأمر بحصول المجهز على تعويض من المؤمن إذا كانت السفينة المضرورة مؤمناً عليها ضد نتائج التصادم.....".

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، فقرة ٥٩٨، ص٥٩٤ – ٥٩٥.

(٣) تنص المادة الأولى من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أنه: "(١) السفينة هي كل منشأة تعمل عادةً أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح. (٢) وتعتبر ملحقات السفينة الآزمة لإستغلالها جزء منها).

وانظر: د. علي جمال الدين، القانون البحري، ١٩٦٩م، ص٤٣ حيث يعرف السفينة بأنها: هي العائمة القادرة على الملاحة في البحر بوسائلها الخاصة، والتي تقوم بهذه الملاحة فعلاً بوجه معتاد أو على الأقل المخصصة لهذا النوع من الملاحة.

كالأرصفة العائمة والجسور العائمة والأحواض العائمة والمدارس العائمة (سفن التدريب) والفنادق العائمة[١] والعوامات[٢] كما تستبعد من مفهوم السفينة المنشآت التي تسير في البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية بل تقدم بعض الخدمات داخل مرفق الملاحة البحرية أي موانئ وذلك مثل الرافعات المائية والصنادل والكراكات والزوارق وقوارب الغطس[٣]. وبوجه عام كل منشأة توجد في البحر ولا تستخدم في الملاحة البحرية[٤]، ولا يلزم بالضرورة أن تكون نشاط المنشأة قاصراً على الملاحة البحرية بل يكفي أن تقوم بهذه الملاحة على سبيل الاعتياد، وعلى ذلك، لا تعد المنشأت مخصصة للملاحة النهرية من قبيل السفن ولو قامت برحلة بحرية بصفة عارضة بل يبقى لها وصف المركب [٥] كذلك لا يزول عن المنشأة وصف السفينة إذا قامت عرضا ببعض الرحلات النهرية أو الداخلية [٦].

وقد أثير خلاف[٧] حول تكييف الحوامات أو الزحافات الهوائية هل تعد من السفن أم تعد من الطائرات[٨] أم تعد من العربات، والزحافات الهوائية هي عبارة عن: مركبات تسير منزلقة على وسادة

---

(١) د. رفعت فخري، دروس في القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٤م، ص٦٢.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند ٤٤، د. زكي الشعراوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص١٣٤.

(٣) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، بند ٧٦، د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص١٤٥.

(٤) تستبعد المنشآت البحرية المخصصة لأستخراج المعادن والبترول من مفهوم السفينة رغم ما تتعرض له من مخاطر بحرية.

وانظر في ذلك مقالة الفقية الفرنسي ريموند بعنوان : (ملاحظات على التجهيزات البترولية بالبحار).

P.675).، 1977، November،(D.M.F. No 437

(٥) إذا كانت المنشأة تقوم بعدة رحلات بحرية ونهرية، فالعبرة في مثل هذه الحالة بالنشاط الغالب في تكييف المنشأة، د. رفعت فخري، مرجع سابق، ص٦٧، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص١١، ١٢.

(٦) د. زكي زكي شعراوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص١٣٤، د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص١٣.

(٧) انظر في ذلك:

a) 1972 No. 674 Hovercraft (General) order.

b) 1972 No. 862 Civil Aviation Authority (Hovercraft) Regulations.

c) 1973 No. 971 Hovercraft (Application of Enactments) order.

d) 1978 No. 1913، 1979 No. 1309، 1982 No. 715.

e) 1983 No. 769 Amendments to Hovercraft (General) order.

f) 1986 No. 1305 Hovercraft (Civil Liability) order.

مشار إليه في: د. محمد ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٥.

(٨) الجدير بالذكر ان المنظمة الدولية لطيران المدني وضعت تعريفا للطائرة يستبعد من مفهومها تلك الزحافات وذلك في التعديل الذي أدخلته المنظمة على اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ وقد دخل التعديل المذكور حيز التنفيذ في مارس ١٩٦٨، وقد

هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسياً على سطح اليابسة أو الماء، ولا يثار أمر تكييفها كسفينة أو طائرة إلا حينما تنزلق فوق سطح الماء.

ومتى توافر وصف السفينة في إحدى المنشأت المتصادمة [١] يتحقق التصادم البحري ولو كانت المنشأة الثانية صادمة أو مصدومة[٢] من أحد مراكب الملاحة الداخلية ، وعلى ذلك لا يعد تصادماً يخضع للقانون البحري التصادم الذي يقع بالارتطام بجسم ثابت أو عائم طالما انه لا يعتبر سفينة في نظر القانون، أي غير صالح للملاحة. فلا يعتبر هذا الارتطام تصادماً بحرياً بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية. وطبقاً للمادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠ فإنها تشمل العائمات المقيدة بمرسى ثابت كما أخرجها المشرع الفرنسي من نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري.

ومن أمثلة ذلك ارتطام السفينة برصيف مرفأ أو بجسر عائم أو برصيف أحد موانئ أو حاجز أمواج أو كراكه، حيث تطبق هنا القواعد العامة في المسؤولية. كذلك لا يعتبر تصادماً بين سفينة وكتلة جليدية أو مستشفى عائم أو بسفينة غارقة صارت حطاماً، كذلك الارتطام بالصخور أو الشعب المرجانية كما حدث بالنسبة للعبارة سالم اكسبريس التي ارتطمت بالشعب المرجانية في البحر الاحمر في نهاية ١٩٩١ وغرقت على أثر ذلك... فمثل هذه الحوادث لا تعد من قبيلة المصادمات البحرية ولا تسري عليها أحكام التصادم وانما تنطبق عليها أحكام القواعد العامة في المسؤولية المدنية على أساس أن هذه الأشياء لا يصدق عليها وصف السفن أو المراكب وليست مخصصة للملاحة البحرية، ومتى تحقق للمنشأة وصف

تبع المشروع المصري المنظمة الدولية في ذلك إذ تعرف المادة الأولى بند (٧) من قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١. الطائرة بأنها: "أي أداة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنكسر من سطح الأرض ..."، ومن ثم، وطبقاً لتعريف السفينة بأنها كل منشأة عائمة يترتب على ذلك استبعاد الزحافات الهوائية في مصر من مفهوم كل من السفينة والطائرة، وتكون بالتالي مركبة من نوع خاص تستلزم تنظيمها بنصوص خاصة.

وانظر: Collision Rules، order (Sea Planes) ،. 768 No. (1983)

(١) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٥م، ص٣٥٢، بند ٤٨٦.

(٢) الملاحة النهرية أو الداخلية هي التي تم في الأنهار والترع والبحيرات، انظر: د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، ط ١، الإسكندرية، ١٩٥٢م، ص٢٢، هذا، وقد تعددت الآراء حول تحديد الفيصل بين الملاحة البحرية والملاحة الداخلية في الأحوال التي تختلط فيها المياه الداخلية بالبحار عند مصاب الترع والانهار والقنوات: فقال البعض بمعيار ملاحة العائمات (انظر في عرض وانتقاد هذا الرأي: د. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص١٥٥)، بينما قال البعض الآخر بمعيار المخاطر البحرية بمعنى إن الملاحة البحرية هي تلك التي تتم في المياه والتي يمكن للمنشأة العائمة أن تتعرض فيها لمخاطر البحر الخاصة، وأيضاً قيل بمعيار الجسر أي الملاحة البحرية تنتهي عند أول جسر يقابل المنشاة العائمة ويحول بينها وبين الاستمرار في الملاحة، وبمعيار المد البحري أي إن حدود الملاحة البحرية تتحدد بنقطة وصول المد البحري أو بالمكان الذي يمكن أن تصل إليه السفن في حالة عدم وجود مدر، إلا انه قد استقر الرأي على الأخذ بمعيار المكان الذي تمارس فيه الملاحة، فان كانت تتم في البحر كانت الملاحة بحرية، وإن كانت تتم في المياه الداخلية كانت الملاحة نهرية أو داخلية، مشار إليه في: د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٦.

السفينة فلا يهم الغرض الذي تخصصه له هل هو نقل البضائع أو الأشخاص أو الصيد أو النزهة، فالقاعدة أن تتعلق السفينة بالملاحة البحرية بصرف النظر عن الغرض من هذه الملاحه ولنفس السبب تنطبق قواعد التصادم في القانون الفرنسي على منشآت الدولة البحرية أو على تلك المخصصة لخدمة عامة[١]. والهدف من ذلك هو توسعة نطاق تطبيق أحكام التصادم، وذلك لأن التصادم يحدث نفس الضرر أينما وقع وأياً كانت الجهة التي تتبعها السفينة المتصادمة وأياً كان الغرض التي تستخدم فيه[٢].

ولا يعتد البعض في تطبيق أحكام التصادم على المصادمات بين السفن والطائرات البحرية[٣] على أساس أن الأخيرة لا تعتبر من قبيل السفن وتخضع إلى تنظيم خاص بها. ويلاحظ إن المشرع في كل من مصر وفرنسا قد توسع كثيراً في تحديد المراد بالمنشآت العائمة التي يمكن أن تصطدم بها السفينة البحرية حتى نكون بصدد تصادم يخضع لأحكام التصادم البحري، فهو لم يكتفِ في هذا الصدد بمراكب الملاحة النهرية أو مراكب الملاحة الداخلية، وإنما جعل مفهوم المنشأة العائمة يمتد ليشمل كل عائمة غير مقيده بمرسى ثابت، وحسب ما جاء في المذكرة الإيضاحية للقانون البحري بصدد تحديد المراد بالعائمات التي تنطبق عليها قواعد التصادم البحري، فإنه فيما عدا العائمات المقيدة بمرسى ثابت كالجسور والكباري والأرصفة العائمة تعتبر كل عائمة سفينة بحرية أو مركب للملاحة الداخلية حسب الأحوال فالتصادم الذي يخضع للقانون البحري هو الذي يقع بين العائمات غير مقيدة تملك كل منها حرية الحركة، ومن ثم يمكن أن تكون مصدراً للحادث[٤].

---

(١) المادة الثامنة من القانون رقم ٥٤٥ لسنة ١٩٦٧ الصادر في ٧ يوليه سنة ١٩٦٧ الخاص بحوادث البحر، والحقيقة فإن التوفيق بين نص المادة السابق ذكرها والنصوص الدولية يمكن أن تثير صعوبات وذلك لأن اتفاقية بروكسل تستبعد من نطاق تطبيقها ليس السفن الحربية فحسب وإنما أيضاً سفن الحكومة المخصصة كلياً لخدمة عامة (م ١١ من الاتفاقية)، وفي كل الأحوال تخضع سفن الدولة غير الحربية وتلك غير المخصصة لخدمة عامة لأحكام التصادم، وفي هذه النقطة تتفق الاتفاقية الدولية مع القانون الفرنسي الداخلي، مشار إليه في: د. محمد ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٧.

(٢) يلاحظ إن أحكام التصادم البحري في مصر تسري استثناءً من المادة الثانية من قانون التجارة البحرية على السفن المتصادمة ولو كانت مخصصة من قبل الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية، ولكن هذا الاستثناء كما جاء في المذكرة الإضاحية للقانون (ص ١٤٣ بند ٥) لا يشمل السفن الحربية التي رؤي بقاؤها خاضعة للقوانين الخاصة بها، وهكذا، نلاحظ انه إذا كان القانون المصري يتفق مع اتفاقية بروكسل بخصوص عدم اخضاع السفن الحربية لأحكام التصادم فهو يختلف مع القانون الفرنسي الصادر في ٧ يوليو ١٩٦٧ والذي أخضع هذه السفن لأحكامه، مشار إليه في: د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٨.

(٣) Ripert G . (1953) . Droit Maritime 4 ed. Tome 3 Paris

ولنفس الكاتب Precise droit maritime. 7 e ed No 482 (1956)، Paris

مشار إليه في: د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٨.

(٤) كذلك فإن الحكمة وراء عدم أخذ العائمات المقيدة بمرسى ثابت نفس حكم السفينة البحرية أو مركب الملاحة الداخلية بحسب الأحوال هو أن تلك العائمات علاوة على أنها لا تمتلك الوسائل الذاتية للملاحة فإنه لا يوجدعليها طاقم مسجل في

وأخيراً فإن الفقه يرى بناءً على ما سبق، فإذا اصطدمت السفينة بشيء ثابت مثل رصيف بحري داخل الميناء أو رصيف عائم أو أي جسم آخر ثابت فلا نكون بصدد تصادم بحري على أساس إن هذه المنشآت لا تطفو فوق سطح الماء وغير صالحه للملاحة[١].

الشرط الرابع: مكان حدوث التصادم.

هذا الشرط محل خلاف في الفقه، فيذهب رأي إلى إن القانون البحري يحكم الوقائع التي تحدث في البحر دون تلك التي تقع في الأنهار، ولذلك فالتصادم الذي يقع بين مركبين نهريين في البحر لا يعد تصادم بحرياً، وكذلك التصادم الذي يقع بين سفينتين في النهر[٢].

بينما يرى البعض إن الحادث يعد تصادماً إذا ارتطمت سفينة بحرية بمركب ملاحة داخلية سواءً وقع الحادث في المياه البحرية أو في المياه الداخلية، أما إذا ارتطم مركبان من مراكب الملاحة الداخلية ولو في المياه البحرية، فإن الحادث لا يعد من قبيل التصادم البحري، ولا يخضع لأحكام القانون البحري، وإنما تسري عليه المبادئ العامة في المسؤولية، أي إن العبرة في تحديد التصادم البحري ليس بطبيعة المياه التي يحصل فيها بل بصفة المنشآت التي يحصل فيها[٣].

السجلات البحرية، كذلك لا تحمل شهادة جنسية ولا شهادة تسجيل في سجل الطرق والجسور، ولا يعد تبعاً لذلك التصادم بحريا خاضعا لقانون التصادم الارتطام بتلك العائمات، كذلك لا تعد من قبيل السفن الأدوات العائمة المملوكة لشركة للبناء تعمل لصالح إدارة الكباري والطرق، وارتطام هذه الأدوات بواسطة سفينة لا يخضع لأحكام التصادم ولكن لقواعد القانون المدني، وكذلك لنص المادة ١٣٨٢ مدني فرنسي، وقد قضت المحكمة العليا للعدالة في بريطانيا بان المراد بالسفينة التي تنطبق عليها القواعد البحرية المتعلقة بالتصادم البحري هي تلك التي يعرفها تشريع الملاحة التجارية، (يعتبر تشريع عام ١٨٩٤ هو التشريع العام الرئيسي في إنجلترا، إلا أنه قد ادخلت عليه العديد من التعديلات حتي يومنا هذا بالرغم من ذلك مازالت الملاحة والخطوط الأساسية لهذا التشريع موجودة لذلك يطلق على هذا التشريع " The Principal Act" فوفقاً لمفهوم المادة ٧٤٢ من هذا التشريع وتعديلاته نجد أن مفهوم السفينة يشمل السفن ذات المواصفات المستخدمة في الملاحة وغير المدفوعة بالمجداف. وعلى ذلك فالتصادم بين المراكب المدفوعة بالمجداف يخضع لنصوص الشريعة العامة – ارجع إلى:

W.R. Civil Salvage. 3rd London 1936; 4 th London1958.=،Kennedy

مشار إليه في: د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٩.

راجع كذلك: Grime. Shipping law London 1978. P.186،Ropert

حيث قرر القاضي: (إن الزوارق المزودة بدفات ولا تسير بالمجاديف تعد سفناً في نص المادة ٧٤٢ من قانون الملاحة التجارية). مشار إليه في: د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٩.

(١) د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٢٩.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند ٥٢٤، د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص٣٩٧.

(٣) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٠٥.

على الرغم من توافر شروط التصادم في بعض حالات حوادث التصادم إلا إن أحكام التصادم البحري قد لا تطبق على الحالات التالية[1]:

١. عدم تطبيق أحكام التصادم البحري إذا وقع التصادم بين سفينة خاصة وبين السفن المملوكة للدولة سواءً كانت بحرية أم مخصصة لخدمة عامة أو لملاحة عامة (لأغراض غير تجارية) وهذا ما أكدته المادة (١٩٧) من القانون البحري البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢ حيث نصت على أنه: "لا تسري أحكام هذا الفصل على السفن الحربية أو سفن الدولة المخصصة لأغراض غير تجارية".

إذ إن هذه السفن لا تخضع لقواعد القانون البحري الخاص، "وفي ذلك تقول محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر بتاريخ ١٤ كانون الثاني (يناير ١٩٨٠)إن حادث التصادم المرفوع عنه دعوى التعويض قد وقع بين سفينة حربية مصرية وسفينة تجارية لبنانية في المياه الإقليمية المصرية، فان هذا التصادم لا يخضع لأحكام قانون التجارة البحرية وإنما يخضع للقواعد العامة في القانون المدني"، وبنفس المعنى تقريباً جاءت اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠ إذ نصت المادة الأولى منها على أنه: "لا تطبق أحكام الاتفاقية الحالية على السفن الحربية وسفن الحكومات المخصصة كلية لخدمة عامة"، إلا إن قانون التجارة البحرية الأردني قد جاء بحكم آخر "حيث قضت المادة (٢٤٤) على تطبيق أحكام التصادم البحري على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية"، ومع ذلك فإن أغلب التشريعات البحرية العربية قد أخذت بما نصت عليه اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠م وهذا ما تهدف إليه الاتفاقية من ضرورة توحيد الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري.

٢. عدم سريان أحكام التصادم البحري على التصادم الذي يحصل بين سفينة الإرشاد والسفينة التي استخدمتها، حيث يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق بسفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد، وهذا الحكم استثناءً من أحكام التصادم فرضته ضرورة تأمين من يشتغل بمهمة الإرشاد، الا إن المشرع البحريني أغفل استبعاد هذه الحالة، خلافاً على السفن الحربية وسفن الدولة التي استبعدها صراحةً في نص المادة (١٩٧) من القانون البحري البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢.

ويلاحظ إن هذا الحكم خاص فقط بالضرر الذي يصيب سفينة الإرشاد ولا يشمل ما يصيب المرشد في شخصه حيث تطبق القواعد العامة التي تستلزم إثبات الخطأ الصادر من المجهز أو من الربان والذي تسبب في هذا الضرر وإلا كان المجهز غير مسؤول عنه، والسبب في ذلك وجود علاقة عقدية بين سفينة الإرشاد والسفينة المُرشدة مما يستدعي تطبيق قواعد المسؤولية العقدية.

٣. أخيراً لا تطبق أحكام التصادم البحري على التصادم الذي يحصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة.

إن هذه الحالة تخضع لأحكام عقد القطر الذي ينظم العلاقة بين السفينتين، ولم تنص على ذلك

---

(١) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص١١.

أغلب التشريعات وإنما تركت المسألة للقواعد العامة، وعلى أية حالة أخرى توجد فيها علاقة عقدية بين السفينتين[١]، حيث إن اتفاقية بروكسل بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية، تنظم المسؤولية عن الخطأ التقصيري ولا تسري أحكامها على التصادم الذي يحصل بين سفينتين ترتبطان بعقد الإرشاد أو عقد القطر لارتباطهما بعقد يحكم العلاقة بينهما[٢].

فإذا ما وقع التصادم في هذه الحالة فإن بنود العقد هي التي تسري على هذا النوع من التصادم على أساس إن المسؤولية عقدية تجب المسؤولية التقصيرية. وقد حسم التقنين البحري المصري هذا الخلاف، ونص في المادة ٢٩٢ الفقرة أولى منه على أنه: "في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تسوى التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم".

---

(١) د. علاء عمر محمد، الدعوى المدنية في التصادم البحري، بحث منشور في مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، ٢٠١٠م، المجلد ١٨، العدد (١).

(٢) د. أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية. الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، ٢٠١٠م، ص٤٧٩.

الفصل الثاني
أنواع التصادم البحري

تمهيد:

تتنوع الأسباب التي تفضي إلى وقوع التصادم البحري، وإذا كانت أغلب حالات التصادم البحري تكشف عن وجود خطأ إحدى المنشأتين العائمتين، إلا إن التصادم البحري قد يكون سببه خطأ مشترك بين هاتين المنشأتين[١]، ومن جهة أخرى قد يقع التصادم بسبب القوة القاهرة ولا يعزي معها ثمة خطأ لأي من المنشأتين، وقد لا نستطيع معرفة السبب الذي أدى إلى وقوع التصادم وهو ما يعرف بالتصادم المشكوك أو المشتبه في سببه[٢] ويختلف حكم كل نوع من أنواع التصادم البحري بإختلاف سببه[٣].

ففي الوقت الذي قد تكون بعض القوانين قد خلت من تعريف التصادم البحري إلا أنها انصبت في تركيزها على بيان حالات التصادم البحري كالقانون البحري البحريني الذي تناول أنواع التصادم البحري من المواد ١٨٩ – إلى ١٩٢ والقانون البحري الإماراتي وكذلك القانون البحري المصري والتي استندت جميعاً إلى اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠ وتأثرت بها، وقد أفرد المشرع البحري حكماً خاصاً لكل نوع من أنواع التصادم البحري[٤] الأمر الذي يتوجب علينا أن نعرض كل نوع على حده وذلك من خلال المباحث الآتية:

المبحث الأول: التصادم الناشئ عن قوة قاهرة.

المبحث الثاني: التصادم بسبب خطأ إحدى المنشأتين.

المبحث الثالث: التصادم بسبب خطأ مشترك بين المنشأتين.

---

(١) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٣١٨.

(٢) د. حسني محمود عبدالدايم، الإمتناع عن الإغاثة وتطبيقاتها المعاصرة، مرجع سابق، ص٤٢٧.

(٣) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٠٧.

(٤) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٣١٨.

المبحث الأول

التصادم الناشئ عن قوة قاهرة

وهذا النوع من التصادم لا تتسبب فيه أي سفينة من السفن المتصادمة، بل يكون السبب الرئيسي الذي ينشأ عنه التصادم سبباً خارجياً ولا يمكن نسبته لاحدى السفن. ولكن يجدر بالذكر أن التصادم الناشئ عن القوة القاهرة يختلف عن التصادم الذي ينشأ بسبب مشتبه به، وإن اتفقت أغلب القوانين على أن الحكم في الحالتين واحد.

و عليه سوف نقوم بعرض هذين النوعين من التصادم في مطلبين رئيسيين:

المطلب الأول: التصادم القهري .

المطلب الثاني: التصادم المشتبه في سببه.

المطلب الأول

التصادم القهري

التصادم القهري هو التصادم الذي ينتج عن قوة قاهرة[١]، ويراد بالقوة القاهرة كل حادث لا يمكن توقعه وتفاديه ولا يد للمدين في حدوثه[٢]، والسبب الأجنبي يمثل أهم صوره التي يبرز فيها[٣]، ولقد عرف الفقه التصادم القهري بأنه: واقعة مادية معينة غالباً ما تكون من فعل الطبيعة، غير متوقعة ولا يمكن تجنبها، تؤدي إلى وقوع التصادم البحري، بمعنى أنه كي تنتفي المسؤولية عن التصادم البحري ينبغي أن يتوفر شرطان هما استحالة التوقع واستحالة الدفع[٤].

كما اشترط البعض من الفقه عدة شروط لكي يكون التصادم بسبب القوة القاهرة (المادة ١٦٥ مدني بحريني) وهي على النحو التالي[٥]:

١. وجود القوة القاهرة أو القضاء والقدر.
٢. أن يكون الحدث مستحيل الدفع والتوقع.
٣. أن يكون سببه أجنبياً .

---

(١) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٠٧.

(٢) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٣٢٢.

(٣) د. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية، مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة، ١٩٩٠م، ص٢٢٨.

(٤) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، مرجع سابق، ص٩٠، د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٣٠٠.

(٥) د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، ص٤٨، ٤٩.

٤. اتخاذ كافة الاحتياطات المعقولة مسبقاً.

٥. عدم ارتكاب أي خطأ يجعل التصادم لا مفر من وقوعه.

وهذا ما نصت عليه القوانين والأحكام القضائية، فقد نصت المادة (١٨٩) من القانون البحري البحريني على أنه: "إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر"، ونصت المادة (٢٩٥) من القانون المصري البحري على أنه: "إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة أو قام شك حول أسباب وقوعه تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر، ويسري هذا الحكم أيضاً إذا كانت السفن أو إحداها راسية وقت وقوع التصادم". ويستفاد مما تقدم بأن القوة القاهرة بمفهومها في القانون البحري لا تختلف عن مفهومها في التشريع المدني، ذلك أنها كل مالا يمكن توقعها، ولا يمكن دفعه مع اتخاذ الاحتياطات اللازمة، وخبرة الرجل المعتاد في التصرف على أساس المعرفة والخبرة ودون إهمال، حتى لو حدث التصادم والسفن راسية في الميناء(١).

وقضت محكمة الاستئناف الأمريكية بشأن حادث تصادم بين عدة سفن على أثر عاصفة قوية مما أدت إلى قطع حبال الرسو واصطدامها ببعضها بأن وجود عاصفة قوية جدية وغير متوقعة تعد من قبيل القوة القاهرة والتي تعفي الناقل من مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالغير، ولكن يقع على عاتق المستأنف اتخاذ كافة الاحتياطات الضرورية لعمل رسو جيد وقوي لمراكبه، وقررت المحكمة إعفاء المستأنف من المسؤولية عند تقديمه الدليل(٢).

ومن خلال كل ما سبق فإن الخسائر المترتبة نتيجة هذا النوع من التصادم البحري تقع على عاتق من أصابته الخسائر، فافتراض الخطأ لا محل له في هذا النوع من التصادم طالما تحققت شروط القوة القاهرة وهو ما سمته بعض الدول بالحادث الغامض Inscrutable accident(٣).

وجدير بالذكر إن القضاء الحديث وبالرغم من اشتراطه في أسباب التصادم القهري تحقق شروط القوة القاهرة طبقاً للقواعد العامة التي أشرنا لها، إلا إن المحاكم شددت في وصف واعتبار الأعاصير والعواصف من قبيل القوة القاهرة وخاصةً إذا كانت قريبة من المرفأ أو الميناء، وذلك استناداً إلى إن السلطات في الموانئ والأرصاد المدنية تعلن عن وقوع هذه العواصف والأعاصير قبيل فترة كافية، بل والأكثر من ذلك فقد تطورت وسائل التكنولوجيا من خلال الإعلان عن هذه العواصف عن طريق وسائل الإعلام والشبكة العنكبوتية، وبالتالي فإنه من الممكن لهذه السفن تفادي وقوع التصادم البحري أو التقليل من أثر التصادم، من خلال تزويدها بحبال قوية، فانقطاع الحبال بسبب العواصف يعود إلى الإهمال بعدم

---

(١) د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٣٠١، يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، مرجع سابق، ص٩٢.

(٢) د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٢٩٤.

(٣) A.M.C. 1939-268،6th cricle: 9 March 1939،Court of Appeal

توفير الحبال الملائمة للأحوال الجوية القائمة، ومع ذلك في النهاية تبقى المسألة موضوعية تخضع للوقائع في كل قضية.

ومن الواقع العملي حصلت حالة تصادم بسبب انقطاع حبال السفينة المقطورة Oldekerk أثناء عملية القطر وبإهمال منها، فجرفتها المياه واصطدمت بالسفينة Anyvers وكلتاهما اصطدمتا بالسفينة Queen's Bench، فحكمت المحكمة بأن السفينة Oldekerk تعتبر وحدها مسؤولة عن التصادمين واعتبرت التصادم بين السفينة Anyvers التي لم ترتكب خطأ والسفينة Perija تصادماً قهرياً حدث بفعل السفينة Oldekerk(١).

كذلك يُعد تعطل الماكينات وخاصة تعطل معدات التوجه Steering gear من الأسباب التي تؤدي إلى الادعاء بأن الحادثة التي وقعت حتمية لا يمكن تفاديها وعلى المدعي في هذه الحالة إثبات أن العيب كان خفياً، ففي إحدى القضايا التي عُرضت على القضاء الإنكليزي التي تتلخص وقائعها بأن السفينة The Virgo اصطدمت بالسفينة Gem التي كانت راسية في نهر التايمس فأغرقتها، وقد حدث التصادم في وضح النهار، وبعد إجراء الكشف وجد أن سبب التصادم خفي وليس في جهاز قيادة السفينة The Virgo فحُكم بأن التصادم يعتبر قهرياً(٢).

وجدير بالذكر إن التصادم القهري في الوقت الراهن أصبح نادر الوجود، ويعود ذلك إلى تطور وسائل المراقبة من أجهزة الرادار والأجهزة اللاسلكية الحديثة والأجهزة الإلكترونية الأخرى التي من شأنها أن تبين عن وقوع خطر حادق قبل فترة زمنية كافية لتفادي هذا التصادم والقيام باللازم وأخذ كافة الاحتياطات بعكس ما كان عليه الحال سابقاً في صعوبة تحديد الخطر، إلا انه يبقى هناك احتمالية لحدوثها، إلا إن الاتفاقيات والقوانين مازالت متمسكة بالتشريعات المتعلقة بالتصادم القهري.

ومن أمثلة التصادم البحري بسبب القوة القاهرة: الضباب الكثيف الذي تستحيل معه الرؤية أو عاصفة عاتية، أو أوامر السلطة العامة بالملاحة مع إطفاء الأنوار أثناء الحرب فيقع التصادم بين السفينتين دون أن ينسب الخطأ لأحدهما(٣).

هذا، ومتى كان التصادم واقعاً نتيجة قوة قاهرة، فإن كل سفينة من السفن المتصادمة تتحمل ما أصابها من ضرر(٤)، وفي ذلك محض تطبيق للقواعد العامة التي تعفي المدين من المسؤولية إذا كان الضرر قد نشأ عن قوة قاهرة، إذ لا يمكن نسبة خطأ إليه وحال الضرر ناشئاً عن فعل القوة القاهرة

---

(١) انظر في ذلك، د. هاشم الجزائري، د. عوض خلف، مرجع سابق، ص٢٤٠ و٢٥٠.

(٢) Simon Gaulta,op. cit., p. 106.

(٣) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٠٧.

(٤) المادة ٢٩٥ من قانون التجارة البحرية المصري الجديد.

وآثارها[١].

وعلى العكس من ذلك، فإنه يخرج عن نطاق القوة القاهرة في التصادم البحري تلك الأحداث التي تشكل خطراً عادياً في الملاحة البحرية والتي يمكن توقعها، فإنه لا يعد تصادماً قهرياً ما يحصل بسبب رياح عادية تهب في أوقات ثابتة نظراً إلى أنه كان متوقعاً حدوثها، كما إن إعلان دائرة الأرصاد الجوية عن توقع عاصفة أو هبوب رياح قوية يضفي على الحادث أنه كان متوقعاً، وبالتالي لا يعد تصادماً بسبب قوة قهرية[٢].

كما يخرج عن نطاق القوة القاهرة التصادم البحري الذي يقع ليلاً (في شهر يناير) عن وجود الضباب والرياح المعتدلة[٣]، لأن وجود بعض الضباب لا يشكل واقعة استثنائية وغير متوقع حدوثها، ومثل هذه الظروف لا تعتبر قوة قاهرة إلا إذا ثبت اختفاء أي خطأ يمكن نسبته إلى المنشأتين المتصادمتين، فالتصادم القهري سببه معروف ولكن هذا السبب لا يرجع في الأصل إلى خطأ يمكن نسبته إلى أي من السفينتين المتصادمتين، وهو يختلف في هذا الصدد عن التصادم المشتبه في سببه، أو إلى خطأ أحد الربانين، أو إلى خطأ مشترك بينهما[٤].

كذلك لا يعد من قبيل القوة القاهرة وسبباً للتصادم، الأمواج التي تحدثها سفينة كبيرة خلفها عند سيرها بسرعة عالية، أو التغيير المفاجئ للرياح المعلن عنها سلفاً، وتقع الأضرار التي تنشأ عن التصادم القهري على عاتق السفن المتصادمة وحدها، حيث تتحمل كل سفينة ما أصابها من أضرار[٥]، وفي حالات أخرى قد يعود التصادم إلى ارتفاع في مياه بعض الموانئ فجأة فيؤثر على السفن تأثيراً قوياً، مما يؤدي إلى حدوث التصادم، ويتعين حتى يعد هذا الارتفاع في المياه قوة قاهرة أن يحدث في ظروف غير متوقعة وغير ممكن مقاومتها[٦].

ويعد أمر سلطات الدولة وكذلك الإجراءات الاحتياطية التي قد تتخذها لتفادي المساس بالمصلحة العامة كإطفاء المنابر في الموانئ، وإصدار الأوامر إلى السفن التجارية بالملاحة دون أنوار، أو السير في قوافل حتى لا تتعرض لاعتداء من طرف العدو قوة قاهرة، لأن الملاحة نتيجة هذه الإجراءات والظروف

---

(١) Cassation Commerciale، 16 October 1990، DMF، n 509، October 1991، p.577.

مشار إليه بمؤلف: د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٣٢٣.

(٢) د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، مرجع سابق، ص٣٠٠، يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، مرجع سابق، ص٩٢.

(٣) Rennes، 4 Juin 1969، D.M.F. 1970 – 266 مشار إليه بمؤلف: د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٥١.

(٤) د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٥١.

(٥) المرجع السابق، ص٥١.

(٦) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٦٧.

قد تصبح أكثر صعوبة فتساعد، بل وتتسبب في وقوع عدة تصادمات، قد لا يساهم فيها أي خطأ من لدن أي سفينة، لذلك تعد التصادمات الناتجة أثناء الحروب في بعض الأحيان أو بسببها قوة قاهرة، لأن الحروب وقائع خارجية وغير متوقعه ولا يمكن مقاومتها(١).

لذلك، فإن كل ما لا يمكن توقعه أو دفعه مع اتخاذ جميع الاحتياطات الضرورية والتصرف على أساس المعرفة والخبرة ودون إهمال قد يعد سبباً لاعتبار التصادم قهرياً، وذلك حتى لو حدث التصادم والسفن في حالة وقوف أو رسو في الموانئ، فالمادة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠م تقضي بأن أحكام التصادم في حالة القوة القاهرة تنطبق حتى ولو كانت السفن أو واحدة منها راسية لحظة وقوع التصادم ، "إذا حصل تصادماً فجائياً أو ناشئاً عن قوة قاهرة، أو كان هناك شك في أسباب التصادم ، فتكون الخسائر على عاتق من اصابته ويطبق هذا الحكم أيضاً في حالة ما إذا كانت السفن أو أحداها راسية وقت الحادث" (٢).

وما يبرر خضوع التصادم الذي يقع أثناء الوقوف أو الرسو لأحكام التصادم هو كثرة حوادث التصادم التي أثناء المناورات التي تقوم بها السفن قصد الرسو أو المرور بجانب بعضها البعض، وكل هذا يكون نتيجة عدم احترام قواعد المرور، وكذا القرارات التنظيمية للملاحة في الموانئ، أو نتيجة الأهمال الواضح في بعض الأحيان كعدم شد وربط السفن جيداً، أو السرعة المفرطة أثناء الدخول إلى الموانئ أو غيرها من الأخطاء(٣)، لذلك لا يقنع القضاء بالموقف الذي قد يتخذه المدعى عليه بأن الحادث ناتج عن قوة قاهرة بل يفضل أن يلقى المدعى عليه الأضواء عن ظروف الحادث، فالمضرور من التصادم القهري يتحمل الضرر الناشئ من القوة القاهرة ولا يكون له الرجوع على أحد، ومن ثم فإن السفينة الصادمة ليست مسئولة عن التصادم حالة حصول نتيجة عن أحداث خارجة عن نطاق توقعها وتحكمها ومقاومتها وانعدام صدور أي خطأ منها أو إهمال أو عدم اتخاذ احتياطات تقتضيها ظروف الحالة وتقدير ما إذا كانت الخسارة الناتجة عن التصادم قد حدثت بسبب القوة القاهرة.

واعتبر منذ القدم من المسائل الموضوعية التي تخضع لتقدير قاضي الموضوع فقد يرى أن التصادم لم يقع بقوة قاهرة، وإنما حدث نتيجة لعيب ذاتي كخلل في آلات السفينة أو في بنائها أو حدث نتيجة خطأ المجهز أو الربان أو أحد أفراد طاقم السفينة، ومن ثم لا تعفى المسؤولية، ولقد اعتبر الفقهاء أن أغلب التصادمات التي حدثت وقت أن كانت السفن تسير بالشراع نتجت عن القوة القاهرة، إلا إن هذا المفهوم الذي كان يجد ما يبرره في عهد كانت فيه مناورات السفن خاضعة للرياح وحركة المياه والأمواج، مما كان من الصعب معه التحكم في السفينة واتخاذ مناورات لمحاولة منع التصادم، وذلك خلافاً لما هو عليه في عصر الآلة وعصر العائمات الضخمة واستخدام الآلات الحديثة، مثل جهاز الرادار

---

(١) المرجع السابق، ص١٦٨.

(٢) نص المادة الثانية من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م.

(٣) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٧٠، ١٧١.

وغيره من الوسائل التي لعبت وتلعب دوراً هاماً في التخفيض من حدة التصادمات وخاصة منها القهرية، حيث إن مصالح الأرصاد الجوية تعلن عن ظروف الأحوال الجوية، وكذا تأهيل الملاحين والعاملين في الملاحة تأهيلاً يجعلهم يقومون بتأدية عملهم بأكمل وجه حسب تخصصاتهم، إضافة إلى القواعد الموحدة عن طريق المعاهدات والخاصة بالسير في البحار، وتواجد سفن الإرشاد في كل الموانئ، وعمليات القطر ووسائل الربط وغيرها من التجهيزات التي أصبحت جل الموانئ تتمتع بها، كل ذلك ساهم إلى حد ما في التخفيض نسبياً من حوادث التصادم وخاصة منها القهري[١].

وانني أرى إن التصادم القهري في الوقت الراهن أصبح نادر الوجود، ويعود ذلك إلى تطور وسائل المراقبة من أجهزة الرادار والأجهزة اللاسلكية الحديثة والأجهزة الإلكترونية الأخرى التي من شأنها أن تبين عن وقوع خطر حادق قبل فترة زمنية كافية لتفادي هذا التصادم والقيام باللازم وأخذ كافة الاحتياطات بعكس ما كان عليه الحال سابقاً في صعوبة تحديد الخطر، إلا انه يبقى هناك احتمالية لحدوثها، إلا إن الاتفاقيات والقوانين مازالت متمسكة بالتشريعات المتعلقة بالتصادم القهري.

المطلب الثاني

التصادم المشتبه في سببه

في الحالات الثلاثة السابقة لوقوع التصادم البحر، كانت أسباب التصادم البحري معروفة، سواءً كان التصادم نتيجة القوة القاهرة أم بسبب خطأ إحدى المنشأتين أم بسبب خطأ مشترك بين المنشأتين، إلا إن التصادم البحري قد يستحيل معرفة سبب حدوثه، بحيث يتعذر ويصعب إسناد أي دليل ضد متسببه، وهذا ما يسمى: بالتصادم البحري المشتبه في سببه.

إذاً فإن التصادم البحري المشتبه في سببه هو الذي يعجز أولي الشأن، في ضوء الظروف التي وقع فيها، عن إقامة الدليل على أسباب حدوثه[٢]، ولا يمكن تعيين سببه على وجه التحقيق[٣]، أو هو ذلك التصادم الذي يحدث دون أن يمكن إثبات الخطأ في جانب أحد ربابنة السفن التي وقع التصادم بينهما، ودون أن يمكن التحقق من أنه نتيجة حادث خارج عن إرادة طاقم هذه السفن[٤].

وبالرغم من إن التصادم المشتبه فيه، قد يقع دون امكانية تحديد سببه، إلا إن التصادم المشتبه فيه،

---

(١) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٧٠ وما بعدها.

(٢) د. محمد بهجت عبدالله قايد، الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص٤١.

(٣) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٠٧.

(٤) د. حسني عبدالدايم، الإمتناع عن الإغاثة، مرجع سابق، ص٤٣٤.

قد يقع ويكون له سبب يشتبه فيه، ولكن هذا السبب لا ينهض بالدليل الكافي على ثبوته[١]، ومن خلال التعريف المتقدم للتصادم البحري المشتبه في سببه فإنه يمكن القول بأنه:

يعد تصادم بحري مشتبه في سببه، أي تصادم بحري يعجز القضاء عن معرفة سببه[٢]، أو لا يمكن معرفة ما إذا كان راجعاً إلى تصادم نتيجة القوة القاهرة أو بسبب خطأ إحدى المنشأتين أو بسبب خطأ مشترك بين المنشأتين[٣]، أو إذا عجز كل من طرفيه عن تحديد سبب التصادم[٤] أو قام شك حول الواقعة التي سببت التصادم، أو بسبب تناقض التقارير الخاصة بتصادم السفينتين، أو بسبب تناقض أدلة الإثبات المادية[٥].

وفي الاجتهاد القضائي غالباً ما يقضي بأن التصادم يعد مشتبهاً في سببه متى وجد إن تصريحات البحارة متناقضة أو إذا كانت آراء الخبراء وتقاريرهم متناقضة، وإن الخطأ يصعب إثباته، مما يجعل القضاء يميل إلى الشك[٦]، وقد قضي باعتبار التصادم مشتبه في سببه: لأن أقوال رباني وطاقمي السفينتين في دعوى التصادم كانت متضاربة بحيث لم يكن في الإمكان تغليب إحداهما على الآخر[٧] عندما لا تعرف الظروف الدقيقة للحادث سواءً المكان الذي وقع فيه، والسرعات التي كانت تسير بها السفن المتصادمة، وكيفية وقوع الحادث بحيث لا يمكن نسبة خطأ إلى أي من الربانين أولهما معاً[٨].

لذا تذهب غالبية التشريعات البحرية المتعلقه بالتصادم إلى عدم التمييز في الحكم بين التصادم المشتبه في سببه، والتصادم الناتج عن قوة قاهرة، وهو حكم لا يختلف عن القواعد العامة[٩]، ولقد اتجه بعض الفقه إلى اعتبار التصادم مشتبهاً في سببه إذا كان مؤكداً أنه يرجع إلى خطأ، ولكن لا يعرف مرتكب هذا الخطأ، وهو ما يعرف بحالة عدم التمكن من إثبات الخطأ[١٠].

---

(١) د. حسني عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة، مرجع سابق، ص٤٣٤، د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٣٢٣.

(٢) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٩٢.

(٣) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤٠٧.

(٤) د. حسني عبدالدايم، الإمتناع عن الإغاثة، مرجع سابق، ص٤٣٤.

(٥) د. محمد بهجت عبدالله قايد، الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص٤١.

(٦) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٧٨ وما بعدها.

(٧) محكمة (Fecamp) ١٩٦٧/١٢/٦. بحري فرنسي ١٩٦٨ – ٧٥٣. مشار إليه في: د. أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص٢٨.

(٨) استئناف روان ١٩٧١/٤/٢٦. D.M.F ١٩٧٢ – ٢٨. مشار إليه في: د. أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، مرجع سابق، ص٢٨.

(٩) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٧٥.

(١٠) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٨٢، وكذا المراجع المشار إليها بهامش هذه الصفحة.

وعلى خلاف ذلك ذهب رأي آخر إلى القول: بأنه يعتبر التصادم مشتبه في سببه إذا لم يكن ممكناً نسبته إلى خطأ أو إلى حادث قهري، أي عندما ينصب الشك على سبب التصادم ذاته، وأنه لا يعتبر كذلك إذا كان أكيداً أنه يرجع إلى الخطأ[١]، وقد ساير القضاء هذا الاتجاه الأخير حيث أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرار لها بأن التصادم يعد مشتبهاً في سببه عند عدم إثبات الخطأ أو الحالة الفجائية[٢].

ويمكن القول بأن التصادم المشتبه في سببه يعد حالة من الحالات التي تعجز وسائل الإثبات عن الوصول إلى حقيقته، وفي كثير من الأحيان يرجع السبب إلى الظروف التي تحيط بالحادث وتعارض آراء الأطراف التي يحاول كل جانب منها إلقاء عبء المسؤولية على عاتق الآخر، ثم أنه حتى ولو استبعدت تصريحات الأطراف في بعض الأحيان وتم تعيين خبراء من لدن القضاء لتقضي الحقائق، أو تكليف لجنة للمعاينة فإنها تعجز هي الأخرى أحياناً على الإتيان بأدلة حقيقية تقنع القاضي لإصدار حكم مبني على أدلة يطمئن إليها، ولعل هذه الأسباب هي التي دفعت محرري وواضعي أحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م إلى النص بأن هناك شك في أسباب التصادم في حالة عدم إمكانية إثبات مرتكب الخطأ، ومن ثم يتحمل كل طرف الأضرار اللاحقة[٣].

---

(١) المرجع السابق، ص١٨٢، وكذا الهوامش المشار إليها بهامش الصفحة.

(٢) محكمة النقض في ٣٠ يوليو ١٨٧٥ – ٤١٧ – ١– تقرير Masse مشار إليه في المرجع السابق.

(٣) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٨٢ – ١٨٣.

المبحث الثاني

التصادم بسبب خطأ إحدى المنشأتين

يقصد بهذا النوع من التصادم أن يكون ناتجاً عن الإفراط أو الأهمال، أو عدم الحذر واتخاذ الحيطة، والمقصود بخطأ السفينة في هذه الحالة هو خطأ الربان أو البحارة أو مجهز السفينة أو المرشد، ولا ينسب هذا الخطأ للسفينة ذاتها كونها لا تملك الإرادة، وهو ما يعد أساس المسؤولية[١].

فإذا حدث التصادم لأي سبب من الأسباب التي تعود إلى ربان السفينة لمخالفة يقوم بإرتكابها مثل: تلك المخالفات التي تتعلق بعدم إضاءة أنوار التحديد التي تحدد موقع السفينة ليلاً، ولكن من المتصور أن يحدث التصادم لأي سبب من الأسباب التي تعود إلى المجهز للسفينة لأي مخالفة يقوم بإرتكابها مثل: تلك المخالفات التي تتعلق بالبيانات والمعلومات الخاطئة التي يحتاجها الربان سواء للإبحار أو الرسو ويطلب تزويده بها من أجل معرفة مسارات المداخل والمخارج للميناء بالشكل المطلوب[٢].

وإذا حدث التصادم بخطأ إحدى المنشأتين، تحملت المنشأة المخطئة تعويض الأضرار التي تلحق بالسفينة الأخرى وما تحمله من بضائع وأشخاص، وهو ما اتفقت عليه أغلب القوانين والاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، فقد نص القانون البحري البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢ في المادة (١٩٠) والتي تنص على أنه: "إذا نشأ تصادم عن خطأ إحدى السفن، التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم"، ولنص المادة (٣) من معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠م ولنص القانون البحري الإماراتي في المادة (٣٢٠)، فأساس المسؤولية عن التصادم البحري في هذه الحالة هو الخطأ الذي وقع فيه ربان احدى السفينتين المتصادمتين، والخطأ هنا يتمثل في مخالفة الربان للقواعد الدولية والعادات الخاصة بالسير في البحار مما يترتب عليه وقوع التصادم ومن أمثلتها عدم تخفيض السرعة عند تكاثف الضباب، والقيام بمناورات في وقت تكون السفينة فيه ثقيلة الحمولة.

هذا، وتجدر الإشارة الى أنه وفقاً لنص المادة (١٩٣) من القنون البحري البحريني " لا يفترض الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم".ونص المادة (٢٩٤) من قانون التجارة البحرية المصري فإنه الخطأ لا يفترض في المسؤولية الناشئة عن هذا النوع من التصادم أي أنه يجب على المتضرر دائماً أن يقيم الدليل على خطأ الربان أياً كانت الظروف التي وقع فيها التصادم، ولا شك أن هذا 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

---

(١) د. فاضل صالح الزهاوي، مرجع سابق، ص٢٩٦.

(٢) د. عبدالفضيل محمد، القانون البحري، ص٥٩١-٥٩٢، د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٣١٩، د. حسني عبدالدايم، الإمتناع عن الإغاثة، ص٤٢٨.

أو منشأة عائمة غير متخصصة للملاحة البحرية[1].

وإن التصادم الناشئ عن خطأ إحدى السفن يكون إما بسبب التقصير أو بسبب مخالفة القواعد الدولية للتصادم البحري، وهو ما سنطرحه في مطلبين هما:

المطلب الأول: التصادم الناشئ عن التقصير.

المطلب الثاني: التصادم الناشئ عن مخالفة القواعد الدولية للتصادم البحري.

المطلب الأول

التصادم الناشئ عن التقصير

إن مفهوم التقصير يتمحور في عدة صور فهو عدم القيام بالواجبات المطلوبة وعدم التصرف بمسؤولية أو عدم تطبيق القوانين أو تطبيقها بشكل غير سليم.

وفي مجال التصادم البحري يتصور تحقق التقصير في الكثير من الحالات والتي قد تؤدي إلى حدوث التصادم البحري الذي قد يترتب عليه خسائر بشرية ومادية.

وسنقسم هذا المطلب على عدة فروع كالآتي:

الفرع الأول: تقصير مجهز السفينة

الفرع الثاني: التقصير في الإرشاد

الفرع الثالث: التقصير فيما تتطلبه الخبرة الملاحية

الفرع الأول

تقصير مجهز السفينة

قد يقع الخطأ من مجهز السفينة من حيث عدم تجهيزها بالشكل المطلوب وعدم أخذ الاحتياطات اللازمة أو السماح للسفينة بالملاحة وهي غير صالحة للملاحة أو غير مزودة بطاقم كافٍ لمناورتها، كما يتعين على مجهز السفينة التأكد من أن أفراد الطاقم مؤهلون ولديهم الكفاءة اللازمة في تسيير السفينة بأمان من حيث درايتهم بالعلوم البحرية ومن حيث قدرتهم على مكافحة الحالات الطارئة وغيرها من المسائل المتعلقة بالملاحة البحرية ومبادئ السلامة البحرية التي تتطلب الصيانة الدورية للسفينة ومعدات السلامة والتأكد من صلاحيتها المطلقة للملاحة، وكذلك ينبغي التأكد من جميع المعدات الموجود في

---

(١) د. حسني عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة، مرجع سابق، ص٤٢٩.

السفينة ومدى صلاحيتها للاستعمال، بما في ذلك المعدات البسيطة كالبوصلة، إذ أن من شانها أن تؤدي إلى وقوع التصادم البحري في حالة وجود خلل بها أو كانت غير معدة بالشكل الصحيح[١].

وكذلك يعد من قبيل التقصير في عدم تجهيز السفينة بنور الصاري[٢] وبنور الجانبين ونور المؤخرة ونور القطر وكذلك النور الكامل للاستدارة وغيرها من الأنوار الواجب تشغليها تفادياً للتصادم.

الفرع الثاني

التقصير في الإرشاد

نص القانون البحري البحريني في المادة (١٩٢) على أنه: "تترتب المسؤولية المقررة في هذا الفصل اذا وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد اجبارياً".

وقد يكون الخطأ صادر عن المُرشد وتعود المسؤولية عليه إذا كان الإرشاد إجباري، والمرشد هو الشخص الذي يقوم بقيادة السفينة أثناء دخولها إلى الموانئ والقنوات أو خروجها منها وذلك لتجنيبها من وقوع التصادم مع السفن الراسية والعابرة عند الميناء وكذلك بالنسبة للصخور والعوائق الموجودة في تلك المنطقة[٣]، كون أن ربابنة السفن القادمة والمغادرة للموانئ ليس لديها الخبرة الكافية في المنطقة ذلك لأنها سفينة أجنبية غريبة عن المنطقة، ولذلك تستعين هذه السفن بالمرشد. وعلى الرغم من أن هذه المهام تكون على عاتق المرشد إلا أن القيادة تبقى في النهاية بيد الربان وبالتالي لديه الحق أن يرفض أية تعليمات يقدمها المرشد إذا ما ارتأى بوجود خطر يحدق بالسفينة.

وتنعقد مسؤولية المرشد تجاه المجهز عن أخطائه الشخصية كعدم الامتثال لأوامر الربان وتقع عليه كذلك المسؤولية التقصيرية قبل الغير عن الأخطاء التي تؤدي إلى وقوع التصادم البحري.

الفرع الثالث

التقصير فيما تتطلبه الخبرة الملاحية

قد يكون الخطأ خطأ الربان أو أحد البحارة سواء كان بسبب عدم اتخاذ إجراءات الحيطة والحذر أو فيما يتعلق بالاعتماد على معيار البحار العادي وهو ما يسمى بالـ seamanship وهي عبارة عن

---

(١) انظر فيما يتعلق بالسلامة بالكتيب الصادر بوزارة الداخلية البحرين (السلامة البحرية)، طباعة الإدارة العامة لـديوان وزارة الداخلية.

(٢) نور الصاري، وهي إنارة باللون الأبيض ولها موضع أعلى السفينة بزاوية ٢٢٥ درجة مئوية ويتعين على جميع السفن التي يزيد طولها عن ١٢م الالتزام بوضعها.

(٣) Admiral sir Edward Ashmak, A seaman's guide to the rule of the road , 2nd edition, Lonsdale universal printing Ltd, Bristol , England, P 123 -127.

الخبرة المتوسطة لدراية البحار في شؤون رسو السفينة والإجراءات الاحتياطية في ربط السفينة أو عدم ربطها بالشكل المناسب، كما تقتضي قواعد الـــ seamanship، ففي إحدى الحوادث البحرية لم يقم البحارة بربط السفينة بالشكل المطلوب مما قد أدى ذلك إلى وقوع حادث عند مرور إحدى السفن قرب المرفأ وتسبب فراغ في كمية المياه المحيطة بالسفينة الراسية مما أدى إلى ارتطامها بالجسر. ففي هذه الحالة يكون الخطأ منسوب للسفينة الراسية وتكون هي وحدها مسؤولة عن الأضرار المتسببة ولا ينسب أي خطأ للسفينة العابرة[١].

ومن صور التقصير الشائعة والجديرة بالذكر هي الإهمال في المراقبة الرادارية، فجهاز الرادار الموجود على ظهر السفينة له دور كبير في تفادي التصادم كونه يُعطي صورة افتراضية واضحة للبحر والأهداف والسفن القريبة في الموقع وبالتالي فلو كانت هناك مراقبة دقيقة وعلى مدار الساعة وبالشكل المطلوب لكان من السهل تفادي أي تصادم قد يقع مع الأخذ بعين الاعتبار مواصفات الرادار وجودته ومدى إمكانية تحديد الأهداف الصغيرة وهو ما تطرقت إليه اتفاقية منع التصادم في القاعدة السادسة. وعليه فإن الإهمال في المراقبة من قبل مشغلي الرادار قد يتسبب بالدرجة الأولى في وقوع التصادم ولذلك أرى أن هناك العديد من السفن والشركات الملاحية تهتم وبشكل كبير في رفع كفاءات مشغلي الرادار بإلحاقهم بدورات تخصصية وإعطائهم حوافز واهتمام أكبر، وبالمقابل مساءلتهم عن أي أخطاء تحدث بسبب المراقبة الرادارية.

إلا أن الامر لا يقتصر على هذه الصور ، بل يعد عدم الاكتراث للخرائط البحرية اهمالا قد يؤدي إلى التصادم البحري. والخرائط البحرية هي خرائط توضح المناطق الصالحة للملاحة والأعماق البحرية والمناطق الخطرة والتي لا تصلح للملاحة[٢].

٢وعليه إن التقصير في استخدام هذه الخرائط كدليل يوجه الربان إلى المسار الصحيح والمياه الصالحة للملاحة بالاضافة الى الممرات والعلامات البحرية المدرجة في الخرائط البحرية (سواء كانت تلك الخرائط إلكترونية أو ورقية) قد يكون سبباً جوهرياً في وقوع بعض حالات التصادم البحري ، وبالأخص في الممرات الضيقة والتي تحتاج إلى التأكد تماماً من جميع العلامات البحرية التي من شأنها إرشاد الربان وتقليل وقوع التصادم البحري وتنظيم الحركة الملاحية في تلك القنوات والممرات البحرية.

ويا حبذا لو اشترط المُشرع البحريني في القرار الوزاري رقم (١٣) لسنة ٢٠٠٧ بشأن تحديد شروط السلامة للسفن الصغيرة التي تقل حمولتها عن مائة وخمسون طناً، بتوافر الخريطة الورقية فضلاً

---

(١) محكمة مرسيليا التجارية في ١٢ يونيو ١٩٦٢. مشار إليها في د. فاضل صالح الزهاوي ، المرجع السابق، ص٢٩٧.

(٢) الملاحة البحرية، اعداد لجنة تطوير المناهج، قيادة خفر السواحل لمملكة البحرين، الطبعة الثالثة، طباعة إدارة الإعلام الأمني، البحرين، ٢٠١٣، ص٤٤.

عن الخريطة الالكترونية، وذلك لاحتمالية تعرض الخريطة إلى خلل تقني، اذ اكتفت المادة الثالثة من هذا القرار باشتراط توافر الخرائط البحرية المناسبة.

المطلب الثاني

التصادم الناشئ عن مخالفة القواعد الدولية للتصادم البحري

قد يكون الخطأ الذي يقع فيه الربان متمثل في مخالفته للقواعد الدولية المتعلقة باتفاقية منع التصادم والتي تتمثل في عدة صور وهو ما سنقوم ببيانه في الفروع الآتية :

الفرع الأول: الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد السير والمناورات.

الفرع الثاني: الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد الإشارات الضوئية والصوتية في الضباب وإشارات التحذير.

الفرع الثالث: الأخطاء الناشئة عن مخالفة الأنوار والأشكال المطلوب إظهارها في الظروف المختلفة.

الفرع الأول

الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد السير والمناورات

تضمنت اتفاقية منع التصادم البحري قواعد تنظم السير والمناورات في ثلاثة أقسام، الأول من القاعدة ٤ إلى القاعدة ١٠ وأما القسم الثاني فمن القاعدة ١١ إلى القاعدة ١٨ وأخيراً القسم الثالث تضمن القاعدة رقم ١٩.

فوفقاً للقاعدة رقم (٥) يتعين على السفن الالتزام بالمراقبة بجميع الوسائل المتاحة سواء كانت سمعية المتمثلة بالسمع المجرد أو أجهزة السمع الآلية، أو كانت بصرية والمتمثلة بالبصر المجرد أو عن طريق الرادار[١].

ويقع على عاتق ربان كل سفينة التقيّد بالسرعة الآمنة وهو ما يسمى في القواعد الدولية (safe speed) كقاعدة رئيسية إلا أنه يصعب تعريف المقصود بالسرعة الآمنة كما أنه يصعب تعريف المقصود بالسرعة إلا أن معيارها يتمحور بالسرعة التي لا تتسبب في حال من الأحوال بخطورة سواء على السفن المبحرة أو السفن الأخرى، وهذه السرعة قد تختلف من حالة إلى أخرى، ففي المياه المفتوحة وهو ما يسمى في القواعد الدولية (open sea) أو (sea room) فقد تكون السرعة العالية لحد ما سرعة آمنة

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق، ص٦٠٠، ٦٠١.

في حين ان هذه السرعة قد تكون غير قانونية في المياه الضيقة المزدحمة،وكذلك يختلف الأمر في حالة الرؤية المحدودة وهو ما يسمى في القواعد الدولية (restricted visibility) والتي تتطلب سرعة أقل لتفادي التصادم البحري(١).

وحينما تكون الرؤية المحدودة واقعة أو متوقعة، تكون المسؤولية الأولية للضابط المناوب في المراقبة الملاحية أن يطبق القواعد المتعلقة بحالات الرؤية المحدودة المنصوص عليها في اتفاقية منع التصادم ١٩٧٢ والأخذ بالاعتبار فيما يتعلق بقواعد الإشارات الصوتية للضباب والسرعة الآمنة واتخاذ الإجراء الملائم للمناورات وإضافة إلى ذلك يتعين على الضابط المناوب إبلاغ قائد السفينة وتطبيق القاعدة رقم ٥ المتعلقة بالمراقبة وكذلك التأكد من الإنارة الملاحية وأخيراً التشغيل الملائم للرادار (٢).

٢وجاءت القاعدة رقم (٦) شاملة للعوامل التي تؤخذ بعين الاعتبار في تحديد السرعة الآمنة كحالة الرؤية وكثافة المرور للسفن وقدرتها على المناورة وما إذا كانت الأضواء الخلفية معاكسة ليلاً بالإضافة إلى حالة الرياح والبحر والتيارات المائية وأخيراً غاطس السفينة لعمق المياه المتاحة. ومن المبادئ الأساسية في القواعد الدولية والتي يتعين مراعاتها أثناء الإبحار لتفادي التصادم البحري أن تكون المناورة فعالة وفي وقت مبكر متى ما سمحت الظروف بذلك مع مراعاة ما تمليه خبرة الربان والبحارة، وكذلك يتعين اعتبار حالة الشك خطر تصادم فعلي وموجود، والمقصود بحالة الشك هي عدم القدرة الكافية لربان السفينة على تحديد ما سيقوم به ربان السفينة الأخرى من مناورة في حال التقابل والتقاطع مما قد يؤدي إلى وقوع تصادم بحري، ومتى توافرت نسبة وقوع التصادم البحري تقوم حالة الشك حتى لو كانت النسبة ضئيلة (٣).

٣ونظمت القاعدة رقم "٩" سير السفن في القنوات الضيقة، حيث يتعين عليها الالتزام بالسير في الحد الخارجي للقناة والمجرى الملاحي على الجانب الأيمن كلما أمكن ذلك، وكذلك يُحظر على السفن التي يقل طولها عن ٢٠ متر أو السفن الشراعية أو سفن الصيد عرقلة حركة مرور السفن في تلك القنوات. و لهذه القاعدة أهمية كبيرة ،حيث أن أغلب حوادث التصادم البحري تكون بسبب الممرات والقنوات الضيقة التي تصعب فيها المناورات البحرية لأنها محدودة بالمسافة الموجودة في القناة الملاحية الضيقة، ونظمت العديد من القوانين الممرات والقنوات ومن ضمنها القواعد المطبقة بالمرور في المياه الأرخبيلية وما يسمى بالـــ Sea Lane.

وجاءت القاعدة رقم "١٠" مكملة للقاعدة السابقة فيما يتعلق بفصل حركة المرور ووضعت

---

(١) انظر في هذا الموضوع د. محمد عبدالفتاح ترك ، المرجع السابق، ص٩٤.

(٢) By Simon Gaulta، Marsden on Collisions at Sea , Twelfth Edition,SWEET&MAXWELL , ,London/England,2003, P 83.

(٣) Admiral sir Edward Ashmak , Op.Cit , P. 32.

المنطقة الفاصلة التي يتعين على السفن الابتعاد عنها باستثناء الحالات الطارئة أو في حالات الصيد، وجدير بالذكر أن هذه القاعدة منعت عرقلة حركة السفن من حيث إلقاء المخطاف في تلك المناطق ويتعين على السفن أثناء الدخول إلى هذه المناطق أن تدخل بأقل زاوية ممكنة.

وأما بالنسبة للقسم الثاني من هذه القواعد فتتمحور في تصرفات السفن عندما ترى بعضها البعض بالعين المجردة، فقد جاءت القواعد من "١٣" إلى "١٧" مبينة سلوك وتصرفات السفن في وضعيات التخطي والتقابل والتقاطع والإجراء الواجب اتخاذه من قبل السفينة التي يتعين عليها إخلاء الطريق والسفينة التي لها حق الطريق، فعلى سبيل المثال، يتوجب على السفينتين المتقابلتين تغير الاتجاه إلى الجانب الأيمن لتفادي التصادم، كما يتعين على السفينة التي تشاهد الجانب الأيسر للسفينة الأخرى في وضعية التقاطع أن تخلي الطريق لها.

فيما جاءت القاعدة "١٨" مبينة المسؤوليات فيما بين السفن حيث يتعين على السفينة الآلية المبحرة ان تخلي الطريق لكل من السفينة الشراعية وسفينة الصيد والسفن المحدودة القدرة على المناورة والتي ليست تحت السيطرة[١]، في حين يتعين على السفن الشراعية أن تخلي الطريق لكل من سفن الصيد والسفن المحدودة القدرة على المناورة والسفن ليست تحت السيطرة.

وجدير بالذكر أن القاعدة رقم "١٢" جاءت مفصلة للإجراء الخاص بالسفن الشراعية مع بعضها البعض إذ يجب على السفينة الشراعية التي يأتيها الريح من جانبها الأيسر أن تخلي الطريق للأخرى وذلك في حال كان اتجاه الريح من جانبين مختلفين، في حين لو كان اتجاه الريح من نفس الجانب فالسفينة التي فوق الريح تخلي الطريق للسفينة التي تحت الريح. وأما بالنسبة للقسم الثالث فجاءت بها قاعدة واحدة فقط ألا وهي القاعدة رقم "١٩" بشان تصرف السفن في الرؤية المحدودة.

من خلال هذا التفصيل، يتبين لنا بان قواعد التصادم الدولية قد وضحت أساليب المناورات في الأحوال الاعتيادية من خلال هذا القسم، وبالتالي أصبحت مهمة التحقيق البحري أكثر سهولة وخاصة في الأحوال والظروف الطبيعية، وتحديد المسؤولية حسب نسبة الخطأ إلى السفن التي تؤدي مخالفتها لتلك القواعد إلى وقوع التصادم البحري.

فيمكن الجزم أن الاتفاقية الدولية لمنع التصادم جاءت مُلمة للتصرفات الواجب اتخاذها في حال اقتراب السفن من بعضها البعض، وفي حال وجود خطر التصادم.

---

(١) فرقت الاتفاقية بين السفن المحدودة القدر على المناورة والسفن ليست تحت السيطرة، فالسفن المحدودة القدرة على المناورة هي تلك السفن التي تقيدت قدرتها على المناورة وذلك نتيجة لطبيعة عملها، في حين أن السفن التي ليست تحت السيطرة هي تلك التي تفقد القدرة على المناورة وذلك نتيجةً لبعض الظروف الاستثنائية.

الفرع الثاني

الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد الإشارات الضوئية والصوتية في الضباب وإشارات التحذير

نظمت اتفاقية منع التصادم البحري قواعد الإشارات الضوئية والصوتية من القاعدة ٣٢ إلى القاعدة ٣٧ بشكل عام، في حين جاءت القاعدة ٣٥ مفصلةً لتلك الإشارات في الضباب والرؤية المحدودة في الضباب.

وهذه الإشارات تشكل صورة كاملة عن حالة السفينة وحركتها ورغبتها بالمناورة في هذه الظروف، وهي تُستخدم بأشكال وطرق مختلفة حسب مناورة السفينة أو حتى الحالة التي تحيط بهذه السفينة، فللمناورات إشارات صوتية وصفارات مخصصة وهذا ما جاءت به القاعدة ٣٤ بشكل مفصل، فعلى سبيل المثال يكون التحرك إلى اليمين بصفارة واحدة قصيرة، والى اليسار بصفارتين قصيرتين، في حين يكون التحرك باتجاه الخلف بثلاث صفارات قصيرة، وعلاوة على ذلك جاءت القاعدة رقم ٣٤ مكملة للقاعدة ١٣ بإيضاح الإشارات الصوتية والضوئية لوضعية التخطي بحيث تكون الإشارة الصوتية المخصصة للتجاوز من جهة اليمين بصفارتين طويلتين تتبعهما صفارة واحدة قصيرة في التخطي من جهة اليسار تكون بصفارتين طويلتين تتبعها صفارتان قصيرتان. وهناك بالإضافة إلى الصفارات، أجراس ونفير وغيرها من الوسائل كالدخان والمسدس والبوق وغيرها كلا بحسب الغرض.

وعلاوة على ذلك هناك إشارات ضوئية وصوتية خاصة بحالات الرؤية المحدودة والضباب والعواصف وغيرها من الظروف. وتستخدم لتوضيح ما إذا كانت السفينة سائرة،متوقفة، مستقبلة على المخطاف، محدودة القدرة على المناورة، تقوم بالصيد، ونوع شباك الصيد، تقوم بعملية قطر، مقيدة بغاطسها.

كما قد تستخدم الإشارات الصوتية لتلبية متطلبات القواعد المحلية المخصصة للميناء[١]، وقد تستخدم كذلك لتحذير السفن المجاورة إذا ما اتضح من الموقف قيام حالة الشك بعدم التيقن بالمناورة المطلوبة أو بالإشارة الصوتية المطلقة، فتقوم فوراً بإطلاق خمس صفارات قصيرة ومتتالية.

وبالتالي فإن القواعد الدولية قد نظمت وبشكل مفصل التحركات والإشارات المطلوب اتخاذها في هذه الظروف بحيث يمكن تفادي التصادم البحري في جميع الأحوال من خلال التطبيق السليم لهذه القواعد.

وعلى ذلك فإن الأخطاء التي تقع من الربابنة من خلال عدم تطبيق أو التطبيق الخاطئ لهذه

---

(١)د. محمد عبدالفتاح ترك ، المرجع السابق، ص١٢٤.

الإشارات الضوئية والصوتية والتي تؤدي إلى وقوع التصادم البحري في هذه الظروف، يتحمل مسؤوليتها ربان هذه السفينة ويُنسب إليه هذا الخطأ.

وتعددت القضايا والأحكام بشأن التصادم البحري الواقع بسبب الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد الإشارات الضوئية والصوتية في الضباب وإشارات التحذير. فعلى سبيل المثال حادث تصادم السفينتين Kylix و Rustringen عند مصب نهر في ظل وجود ضباب. وقد جاء في حيثيات الحكم أن السفينة الثانية قد خالفت قواعد منع التصادم بعدم إطلاق صفارة قصيرة عندما غيرت خط سيرها إلى اليمين، كما كان من المفروض القيام بتغيير خط السير في وقت مبكر في ظل هذه الظروف. أما بالنسبة للسفينة الأولى فإنها لم تطلق الإشارات المحلية حسب القانون المحلي للدولة التي وقعت الحادثة فيها[١].

الفرع الثالث

الأخطاء الناشئة عن مخالفة الأنوار

والأشكال المطلوب إظهارها في الظروف المختلفة

حددت اتفاقية منع التصادم القواعد الدولية المتعلقة بالأنوار الواجب على المنشآت البحرية إظهارها في القواعد من ٢٠ إلى ٣١، وهي تختلف حسب نوع المنشأة البحرية وطولها وغرضها، فالأنوار الخاصة بالسفن تختلف عن الأنوار الخاصة بالطائرات المائية أو قوارب الصيد وغيرها من المنشآت، وكذلك تختلف الأنوار بحسب اختلاف طول السفينة فالأنوار المخصصة للسفن الصغيرة والتي تقل عن ١٢ متراً تختلف عن الأنوار المخصصة للسفن المتوسطة والتي يتراوح طولها ما بين ١٢ متراً إلى ٥٠ متراً وكذلك الحال للسفن الكبيرة والتي يزيد طولها عن ٥٠ متراً.

ولا يقف الأمر عند هذا الحد بل تختلف الأنوار كذلك بحسب غرض السفينة، فالسفن التجارية لها أنوار خاصة تختلف عن قوارب الصيد وسفن القطر وغيرها من المنشآت البحرية. فعلى سبيل المثال فإن سفن الصيد يتعين أن تضع نوراً أحمر وأبيض على شكل رأسي، بل وأكثر من ذلك فإن سفن الصيد التي تستخدم شباك الجر لها إنارة خاصة تتمثل في اللون الأخضر والأبيض وهذا ما بينته القاعدة رقم "٢٦"، في حين أن السفينة القاطرة والمقطورة يميزها اللون الأصفر من جهة مؤخر السفينة.

أما في النهار فلا يتصور وجود أنوار على هذه المنشآت خاصة إذا ما كان الجو صحوا، لذا وضعت القواعد الدولية علامات نهارية تبين وضع السفينة إن كان بها عطل أو في حالة قطر أو غيرها من الحالات، وقد تكون الأشكال على صورة مثلثات أو كرات أو غيرها من الأشكال.

---

(١)د. محمد عبدالفتاح ترك ، المرجع السابق، ص١٢٣.

وبالاضافة إلى ذلك تُستخدم الأعلام وترفع لبيان وضعية السفينة، وهي الأعلام الدولية من ALFA إلى ZOULO، فعلى سبيل المثال ترفع السفينة التي تقوم بإنزال غواصين في البحر علم ALFA وكذلك السفن التي تقوم بالصيد بشباك الجر والتي يميزها العلم Tango[1].

ومن خلال ما تم بيانه فإن حالات التصادم البحري التي تقع جراء مخالفة هذه القواعد يتحمل مسؤوليتها الكاملة ربان السفينة المخالفة لهذه القواعد.

ومن الجانب الآخر هناك ظروف مختلفة قد تلحق بالسفينة كالجنوح وفقدان السيطرة أو تقييد قدرتها على المناورة.

وعليه فإن الربان الذي لا يقوم بإظهار هذه الأنوار والعلامات المنصوص عليها في اتفاقية منع التصادم يتعرض للمسؤولية الكاملة وان كانت السفينة في حالة وقوف وعدم مناورة وعدم قيامها بفعل ايجابي في حالة التصادم أو كانت في المسار السليم للمناورة. فالفعل السلبي في عدم إظهار هذه العلامات يُعد سبباً كافياً لنسبة الخطأ إلى هذه السفينة كونها لم تلتزم بهذه القواعد مما جعل وضعيتها في صورة غموض، فهذه الأخطاء شائعة وبشكل كبير في المياه الإقليمية والمحلية، وذلك لعدم اكتراث العديد من الربابنة لهذه القواعد أو لجهلهم بتلك القواعد، والتي لا تعد عذراً لرفع المسؤولية عنها.

ففي إحدى القضايا التي وقعت في مملكة البحرين بتاريخ ٢٠١٢/٨/٢٣م، تعرضت سفينة صيد لحادث تصادم بليغ من قبل سفينة صيد أخرى بسبب عدم تشغيل الأنوار المخصصة ليلاً مما أدى إلى إصابات بليغة وكان سبب هذا الحادث عدم رؤية القارب الأول لهذا القارب مما تعذر عليه القيام بالمناورة وأدى ذلك إلى ارتطامه به، وفور وقوع الحادث فر القارب ثانيا هارباً دون التعرف عليه، فأمرت النيابة العامة في القضية رقم ٢٠١٢/٢٢٢ وبتاريخ ٢٠١٢/٩/٢٥ بحفظ القضية مؤقتاً والبحث عن المتهم.

وتقع على عاتق المشرع مهمة وضع قوانين وأنظمة تفصيلية من شأنها توعية الربابنة بضرورة الالتزام بهذه الأنوار والأشكال والعلامات وتوعيتهم من خلال الوسائل الإعلامية، إذ أن الاكتفاء بالقوانين والاتفاقيات الدولية غير كافٍ، إذ أن الربابنة تختلف مستوياتهم الثقافية والتي من شأنها الإدراك التام بما تستوجبه القواعد الدولية، أضف إلى ذلك فإنه من واجب الجهات الأمنية التأكد من التزام الربابنة بوضع الإنارة المطلوبة والتأكد من استكمالها لكافة الشروط المنصوص عليها في القاعدة رقم "٢١" والقاعدة رقم "٢٠ " بشان الزوايا التي يجب أن تستوفيها هذه الإنارات بالإضافة إلى البعد الميلي لهذه الأنوار وفقا لحجم السفينة.

وحسناً فعل المشرع البحريني حين نص في المرسوم بقانون رقم (٢٠) لسنة ١٩٧٩ بشأن قواعد

---

(١) حسين حسين علي، قانون منع التصادم، الطبعة الأولى، مطبوعات مركز التدريب البحري لدى خفر السواحل بمملكة البحرين، (٢٠١٢م)، ص٦١ و٦٢.

التسجيل والسلامة الخاصة بالسفن الصغيرة في المادة الخامسة على ما يلي: "لا يقبل طلب التسجيل ما لم يكن مرفقاً به إقرار من مالك السفينة على النموذج الذي يعده مكتب تسجيل السفن بأن السفينة المطلوب تسجيلها مجهزة بالأضواء الملاحية اللازمة لمنع التصادم في البحر وتتوافر فيها شروط السلامة التي يصدر بتحديدها قرار من وزير المالية والاقتصاد الوطني".

المبحث الثالث

التصادم بخطأ مشترك بين المنشأتين

يقصد بهذا النوع من التصادم أن يقع التصادم نتيجة خطأ من مجهز أو من طاقم كل من السفن المتصادمة كأن يخطئ ربان كل سفينة في المناورات اللازمة لحركة سفينته مما أدى إلى وقوع التصادم، أو أن يثبت اهمال كل منهما في احترام القواعد الدولية لمنع التصادم، وفي هذا الشأن تقضي من المادة (١٩١) من القانون البحري البحريني والفقرة الأولى من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل بأنه: "إذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها"[١].

وهذه القاعدة ليست سوى تطبيق للقواعد العامة[٢]، ووفقاً للفقرة الأولى من المادة الرابعة من المعاهدة إذا كانت الظروف لا تتيح تحديد نسبة جسامة الأخطاء، أو إذا تبين أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسؤولية بالتساوي بمعنى أن يتحمل مجهز كل سفينة نصف التعويضات المستحقة[٣].

هذا، وتقضي الفقرة الثانية من المادة الرابعة من المعاهدة بأن الأضرار التي تصيب السفن أو البضائع أو الأمتعة الموجودة على ظهر السفن تتحملها السفن المخطئة بالنسبة المقررة في الفقرة الأولى

---

(١) ومثال ذلك: أن يتسبب خطأ إحدى السفن في وقوع تصادم بنسبة ٦٠% بينما يتحدد خطأ السفينة الأخرى في وقوع التصادم بنسبة ٤٠% ففي هذه الحالة يتحمل مجهز السفينة الأولي ٦٠% من التعويضات المستحقة بينما يتحمل مجهز السفينة الأخرى ٤٠% من هذه التعويضات، مشار إليه في مؤلف: د. حسني عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة، ص٤٣٠.

(٢) ويلاحظ أن هذا الحكم هو ذات الذي قررته الفقرة الأولى من المادة ٢٩٧ من القانون التجاري البحري المصري بنصها على أنه إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسئولية كل سفينة من السفن التي حدث بينمها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها.... وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينها بالتساوي، مشار إليه في مؤلف: د. حسني عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة، مرجع سابق، ص٤٣٠.

(٣) والجدير بالذكر، إن خطأ كل سفينة ثابت من حيث المبدأ وبالتالي يكون سبب وقوع التصادم معروفاً إلا إن الظروف تحول دون تحديد نسبة كل خطأ في وقوع التصادم، وحينئذٍ توزع المسؤولية بالتساوي، مشار إليه في مؤلف: د. حسني عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة، مرجع سابق، ص٤٣٠.

دون تضامن بينها في مواجهة الغير[1]، وبالتالي يكون الخطأ في هذه الحالة خطأً مشتركاً ساهمت فيه أكثر من سفينة مما يؤدي إلى قيام المسؤولية على كل سفينة بنسبة جسامة الخطأ المرتكب وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة (١٩١) بحري بحريني والمادة (٣٢١) بحري إماراتي والمادة (٢٩٧) بحري مصري على أنه: "إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة جسامة الخطأ الذي وقع منها"، هذا وتنص الفقرة الثانية من المادة (١٩١) بحري بحريني بأنه "إذا حالت الظروف دون تعيين نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة أو إذا تبين أن أخطائها متعادلة وزعت المسؤولية بينهما بالتساوي".

وكنا نأمل من المشرع البحريني وضع ضوابط وقيود لهذه الظروف وعدم فسح المجال للتمسك بالمعنى الحرفي لكلمة الظروف التي من شأنها أن تكون مفتاحاً وثغرة يتمسك بها الأطراف، وخصوصاً مع وجود محققين بحريين ذي كفاءات عالية وقدرات تمكنهم من وضع تقارير مفصلة ودقيقة أو على أقل تقدير قريبة من الدقة في حالات التصادم البحري، فكان من الأحرى بالمشرع بيان هذه الظروف بشكل مفصل وتحديدها بشكل محدد.

وبناءً على نص المادة (١٦٠) مدني بحريني" إذا تعدد المسئولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التـــزامهم بتعويض الضرر ، وتكون المسئولية بينهم بالتساوي ، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض"، يتعين على المضرور فيما يتعلق بالأضرار المادية توزيع مطالبته بين المسؤولين عن الخطأ، أو بعبارة أخرى يلتزم المضرور، فيما يتعلق بالأضرار المادية، بأن يطالب كل مجهز على حده بنسبة التعويض التي يتحملها من التعويض المستحق له، ولا يجوز له مطالبته بكامل هذا التعويض، وذلك خلافاً للقواعد العامة التي تقرر التضامن بين المسؤولين عن الضرر في مواجهة الغير[2].

أما إذا نتج عن التصادم البحري إصابة الركاب أو البحارة بأضرار بدنية، ففي هذه الحالة تقرر الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من المعاهدة التضامن بين، مسؤولين عن التصادم على أن يكون لمن دفع حصة أكبر من التي كان عليه أن يتحملها في النهاية طبقاً للفقرة الأولى من هذه المادة، حق مطالبة المسؤولين معه بالفرق[3]، وتطبيقاً لذلك، يحق للمضرور مطالبة أي مجهز بتعويض الضرر بغض النظر

---

(١) هذه هي القاعدة التي تقررها الفقرة الثانية من المادة ٢٩٧ بحري مصري جديد بنصها على أنه: "وتسأل السفن التي اشتركت في الخطأ بذات النسبة المنصوص عليها في الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو حمولتها أو بالأمتعة أو بالأشياء الأخرى الخاصة بالبحارة أو بأي شخص آخر موجود على السفينة"، مشار إليه في مؤلف: د. حسني عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة، مرجع سابق، ص٤٣١.

(٢) ويلاحظ أن الأصل في المسؤولية التقصيرية أنه إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وذلك تطبيقاً لنص المادة ١٦٩ من القانون المدني المصري .

(٣) وهذا ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة ٢٩٧ من القانون التجارة البحرية المصري الجديد بقولها: "تكون المسؤولية قبل الغير بالتضامن إذا ترتب على الخطأ وفاة شخص أو إصابته بجروح، ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى".

عن نسبة الخطأ المنسوب إليه، على أنه يجوز للمجهز الذي دفع التعويض للمضرور الرجوع على سائر المسؤولين الآخرين بنسبة ما يتحملونه من نصيب في التعويض المدفوع[١].

وتكثر التصادمات بخطأ مشترك خاصة في الموانئ ومصبات الأنهار بمقارنتها مع تلك التي تحدث في عرض البحر، لأنه في الحالة الأولى يتعين احترام التنظيمات المحلية، إلى جانب القواعد الدولية لمنع التصادم[٢]. والرأي السائد في التشريعات المدنية أن اشتراك المدعى بفعله في إحداث الضرر الذي أصابه لا يترتب عليه عدم مساءلة المدعى عليه الذي ثبت خطأه، وإنما توزع المسؤولية تبعاً لخطورة الأخطاء وهو ما تقضي أغلبية التشريعات البحرية، وأحكام معاهدة بروكسل[٣].

ومن أمثلة حالات الخطأ المشترك وكيفية توزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة ما قضت به محكمة استئناف (أكس)، بصدد تصادم بين يخت فرنسي وسفينة شحن هندية وقررت المحكمة في هذا الحكم توزيع الأضرار بنسبة ربع على عاتق اليخت الفرنسي وثلاثة أرباع على عاتق سفينة الشحن الهندية، وكان التصادم بين العائمتين قد وقع ليلاً على بحر هادئ، وخلال رؤية جيدة، ولكن قد ثبت مسؤولية نوتي (بحار) الإشارة لليخت الفرنسي لعدم اتخاذ أية حركة منقذه، بينما رأي أثناء نصف ساعة على الأقل أضواء السفينة الهندية قادمة نحوه، لكن مع ذلك قد ارتبكت سفينة الشحن خطأ أكبر بسبب عدم كفاية اليقظة، وغياب الحيطة لعدم استخدام الرادار ولمخالفة القاعدة الجوهرية في الملاحة (قاعدة السير على اليمين) والتي وفقاً لها عندما يتلاقى سفينتان ذات دفع ميكانيكي في طريقان متقاطعان يجب على السفينة التي ترى الأخرى أن تبتعد عن طريقها على اليمين [٤].

وما ينبغي التأكيد عليه حتى يعد التصادم ناتجاً عن خطأ مشترك وهو أن يكون الخطأ الصادر من كلا السفينتين له دور في حدوث التصادم[٥]،و سيتجنب الشاحن أو المسافر الرجوع على الناقل الذي تعاقد معه حتى لا يحتج في مواجهته بشرط الإعفاء من المسؤولية الواردة في سند الشحن أو في تذكرة السفر

---

(١) د. حسني عبد الدايم، الامتناع عن الإغاثة، ص٤٣٢، د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص٦٢٤.

(٢) ذلك أن تنظيم الملاحة في الموانئ وكذا الأنهار تتكفل به دولة الميناء أو النهر باصدار قرارات وقوانين خاصة، هذا بالرغم من إن المعاهدات الدولية الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم توصي بأن لا تكون هذه التنظيمات المحلية مخالفة إلى حد ما معها، راجع القواعد الأولى في قواعد منع التصادم البحري لسنة ١٩٧٢م، مشار إليه في مؤلف: د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٢٦٧.

(٣) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٢٦٧ وما بعدها، وكذا المراجع المشار إليها بهامش هذه الصفحة.

(٤) د. محمد بهجت عبدالله قايد، الخطأ في التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٧ وما بعدها وكذا المراجع المشار إليها بهامش هذه الصفحة.

(٥) د. أخياط، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٢٧٧ وما بعدها.

أو بالإعفاء القانوني من المسؤولية[١]، ويوجه دعواه إلى المجهز الآخر ويحصل منه على التعويض كاملاً ثم يرجع الأخير على المجهز الناقل بنصيبه في التعويض فيفقد الناقل ميزة الإعفاء من المسؤولية. هذا إلا أن المجهز الذي يدفع التعويض كاملاً قد يصطدم بتحديد المسؤولية التي يتمسك بها المجهز الآخر[٢].

لذلك نصت الفقرة الثالثة من المادة (١٩١) بحري بحريني على أنه: "تسأل السفن بالنسبة المذكورة في الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو البضائع أو الأمتعة أو الأموال الأخرى الخاصة بالبحارة أو المسافرين أو أي شخص آخر موجود على السفينة "وكذلك نصت الفقرة الثانية من المادة (٣٢١) والفقرة الثانية من المادة (٢٩٧) بحري مصري على أنه: "تسأل السفن التي اشتركت في الخطأ بذات النسبة المنصوص عليها في الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو بحمولتها أو الأمتعة أو الأموال الأخرى الخاصة بالبحارة أو بأي شخص آخر موجود على السفينة".

إلا أنه إذا كان الإجراء المتخذ من الربان يتلاءم مع الموقف الذي يواجهه وينسجم مع ما تقضي به الأصول البحرية الفنية وكان من شأنه أن يخلص السفينة من خطر أعظم ليجعلها أمام خطر أقل شدة فلا يعتبر هذا الإجراء خطأ وبالتالي لا يسأل الربان عن التصادم الذي حصل، وتبقى المسؤولية تقصيرية على الربان الآخر الذي استغرق خطأه إجراء الربان الأول.

ويثير عادةً التصادم الناتج عن خطأ مشترك صعوبة تحديد المسؤولية التي تقع على عاتق كل طرف في التصادم، ونظراً إلى إن المسؤولية سوف توزع على حسب جسامة الخطأ المرتكب وبالتالي الأضرار المترتبة عن هذا الخطأ، بحيث يختلف الحكم بحسب ما إذا كان الأمر يتعلق بالسفن وحمولتها أو كان يتعلق بالوفاة أو الجروح لذلك فقد نصت التشريعات البحرية والاتفاقية الخاصة بتوحيد أحكام التصادم البحري على بعض الاستثناءات فيما يتعلق بأحكام المسؤولية عن التصادم الناتج عن الخطأ المشترك[٣]. وجاء القانون البحري البحريني متفقاً مع هذا النص في المادة (١٩١) الفقرة الثالثة "وتكون المسؤولية بالتضامن إذا كان الضرر ناشئاً عن وفاة الأشخاص الموجودين عليها أو إصابتهم ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع على السفن الأخرى بالفرق كل بقدر حصته".

ويتضح من هذين النصيّن ان للمضرور حق الرجوع على إحدى السفن بالتضامن، كما يحق للسفينة التي دفعت حصة أكبر من ما كان يجب عليها تحمله أن ترجع على السفن الأخرى مطالبة بالفرق

---

(١) د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص٣٧٧.

(٢) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٤١٠.

(٣) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٨٥.

وفقاً للقواعد العامة[١].

فإن فكرة الخطأ المشترك هي أن لا يستغرق أي من الخطأين الخطأ الآخر، بل يجب أن يشترك كل منهما في إحداث الضرر مستقلاً، بحيث يكون للضرر سببان هما خطأ المدعى والمدعى عليه، ومن ثم إذا صدر من إحدى السفن خطأ وكان كافياً وحده إن ينشئ تصادماً، ولم يكن لخطأ السفينة الأخرى أي دور في الحادث فلا يعد هذا التصادم قد حصل بخطأ مشترك وإنما سببه خطأ سفينة واحدة، وتتحمل السفينة التي استغرقت خطؤها السفينة الأخرى، مسؤولية كل الأضرار الناشئة عن التصادم لانعدام رابطة السببية بين خطأ السفينة الأخرى وحادث التصادم[٢].

(١) د. عبد الخالق حسن أحمد، الوجيز في شرح قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة، الجزء الأول (مصادر الالتزام)، أكاديمية شرطة دبي، الطبعة الثانية، مطابع البيان التجارية، ٢٠٠٤م، ص٣٢٥.

(٢) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٨٥.

الفصل الثالث

المسؤولية المدنية الناتجة عن التصادم البحري

والقانون الواجب التطبيق

تمهيد:

يترتب على حدوث التصادم البحري أضراراً وخسائراً مادية، كالإتلاف والغرق والحريق الذي يحدث للسفن من جراء التصادم البحري ويترتب عليه مسؤولية مدنية، كما يرتب أيضاً اضراراً بدنية، كالوفاة والكسور والإصابات الجسدية تنشأ عنها مسؤولية جنائية، وأخرى تأديبية لعدم احترام قواعد المهنة.

ولذا فإن حديثنا في هذا الفصل سوف يتركز في دراسة أساس وطبيعة المسؤولية المدنية ، وذلك على النحو التالي:

المبحث الأول: المسؤولية المدنية.

المبحث الثاني: القانون الواجب التطبيق في المياه الإقليمية.

المبحث الثالث: القانون الواجب التطبيق في البحار العامة.

المبحث الرابع: تقادم الدعوى المدنية في التصادم البحري.

المبحث الأول

المسؤولية المدنية

تمهيد:

قبل أن نتعرض لموضوع المسؤولية المدنية الناتجة عن التصادم البحري نود أن نشير إلى إن القضاء المدني يحقق أساساً مصالح خاصة للخصوم عن طريق إصلاح نتائج مخالفة القاعدة القانونية، فأطراف الدعوى المدنية في دعوى المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري هما الشخص الذي أصابه الضرر المطالب بتعويضه فغير المضرور ليس له حق في المطالبة بالتعويض، وعليه سوف نتناول هذا المبحث من خلال المطالب التالية:

المطلب الأول: طبيعة المسؤولية المدنية الناتجة عن التصادم البحري.

المطلب الثاني : الدعوى المدنية في التصادم البحري.

المطلب الأول

طبيعة المسؤولية المدنية

تخضع أحكام التصادم البحري للمسؤولية المدنية وفقاً للقواعد العامة والتي يترتب عليها التعويض وفي ذلك سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين كالآتي:

الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية.

الفرع الثاني: التعويض عن الضرر الناشئ من التصادم البحري.

الفرع الأول

أساس المسؤولية المدنية

نصت المادة (١٥٨) مدني بحريني على أنه: "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من أحدثه بالتعويض"، وتطبق قواعد المسؤولية التقصيرية أو ما يسمى بمسؤولية الفعل الضار في بعض القوانين كالقانون الاماراتي، في تقدير التعويض في حوادث التصادم البحري، وفي شأن قواعد المسؤولية.

ولما كانت واقعة التصادم البحري لم يسبق الاتفاق عليها أو أن تكون محلاً للاتفاق بين الأطراف ومن ثم فإن المسؤولية المترتبة على التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية حيث لا توجد ما بين المتسبب في الضرر والمضرور قبل تحقق المسؤولية بل كان كل منهما من الغير بالنسبة للآخر وعليه سوف نبين أركان المسؤولية التقصيرية[١].

١- الخطأ:

وهو إخلال الفرد بالتزام يضر بمصالح الغير، والإخلال بهذا الالتزام يعتبر خطأ في المسؤولية التقصيرية، وهو التزام ببذل عناية الرجل اليقظ فإذا انحرف عن هذا السلوك الواجب وكان من القدرة على التمييز بحيث يدرك أنه قد انحرف، كان هذا الانحراف في السلوك خطأ يستوجب مسؤوليته التقصيرية، فالخطأ في المسؤولية التقصيرية يقوم على ركنين الأول مادي وهو: التعدي، والركن الثاني معنوي وهو: الإدراك[٢].

أ. التعدي: يعتبر الشخص متجاوزًا أو متعديًا وفقًا لمعيارين أحدهما شخصي على أساس النظر للفعل من خلال شخص الفاعل إذا كان حريصًا أو يقظًا للوصول للعمل الخاطئ، ومعيار موضوعي على أساس النظر إلى الانحراف دون الاهتمام بالأمور والظروف الشخصية للفاعل مع ضرورة الإشارة إلى أن هنالك حالات يتم فيها التعدي وفقًا للنص القانوني أو أن يكون مشروعًا كما في حالة الدفاع الشرعي، وتنفيذ أمر الرئيس وحالة الضرورة.

ب. عنصر معنوي وهو الإدراك والتمييز: بالنسبة للتشريعات التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ فإنه لا يكفي أن ينحرف الشخص عن سلوكه بل يلزم الإدراك والتمييز من قبل الشخص المعتدي، فالصبي والمجنون لا تتقرر مسؤوليتهم عن أفعالهم حيث أنه في نظرهم لا يتوفر لديهم الإدراك والتمييز.

---

(١) يعقوب يوسف عبدالرحمن، مرجع سابق، ص١٥٢.

(٢) د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار احياء التراث العربي، بيروت، بند ٥٢٦ وما بعدها، ص٧٧٧ وما بعدها.

٢- الضرر:

الضرر ركن من أركان المسؤولية التقصيرية، فلا يكفي أن يكون هناك خطأ حتى تتحقق المسؤولية بل يجب أن ينجم عن الخطأ ضرراً، وقد يكون الضرر مادياً يصيب المضرور في جسمه أو في ماله، وقد يكون الضرر أدبياً يصيب المضرور في شعوره وعاطفته، ولما كان الضرر الذي نتج عن واقعة التصادم البحري هو ضررمادي، فانه يشترط فيه أن يكون محقق الوقوع بأن يكون قد وقع فعلاً وهو الضرر الحالي الذي أصاب المضرور في جسمه أو ماله، أو ضرر سيقع حتماً وهو الضرر المستقبل وهو الذي سيتحقق وقوعه أي أن موجباته ستؤدي بالحتم إلى تحققه، أما الضرر الاحتمالي فإنه لا يجوز التعويض عنه، كما يشترط في الضرر المادي أن يكون الضرر ماساً بحق ثابت يحميه القانون ويستوى في هذا أن يكون هذا الحق مالياً أو مدنياً أو شخصياً، ولما كان الضرر واقعة مادية فإن عبء إثبات الضرر يقع على المضرور وبكافة طرق الإثبات(١).

الضرر وهو الأذى الذي يصيب الشخص مما يلزم تعويضه لأنه يمس حق من الحقوق أو مصلحة مشروعة، سواء تعلق الحق أو المصلحة بالحياة أو الحق بالسلامة الجسمية، أو بعدم المساس بالعواطف أو المال أو الحرية أو الشرف وغير ذلك.

شروط الضرر في المسؤولية التقصيرية: هناك شروط يجب توفرها للضرر في المسؤولية التقصيرية حتى يتم التعويض وهي:

١. أن يكون الضرر محققًا: أي أن يكون ثابتًا وواقعًا ولو كان ذلك مستقبلاً أي يشمل الضرر الحالي والمستقبلي.

٢. أن يكون الضرر مباشرة: وهو ما كان نتيجة طبيعة للخطأ الذي أحدثه، ويعتبر كذلك إذا لم يكن في مقدور الدائن أن يتوخاه ببذل جهد معقول.

٣. أن يصيب الضرر مصلحة مشروعة أو حق مكتسب: يشترط للتعويض عن الضرر في المسؤولية التقصيرية أن يقع على حق مكسب تحميه القانون أو على مصلحة مشروعة، ولكنها لا ترتقي إلى حق ثابت ولكنها بكل الأحوال غير مخالفة للنظام العام أو الآداب العامة.

٤. أن يكون الضرر شخصيًا لمن يطلب التعويض: لا تقبل المطالبة بالتعويض إلا من قبل المتضرر نفسه أو أي شخص آخر له صفة قانونية كوكيله أو خلفه العام، أي أن يكون الأذى المطالب التعويض عنه قد أصاب شخص المتضرر سواءً بحق جسده أو ماله أو جانبه المعنوي.

٥. أن يكون الضرر لم يتم تعويضه في السابق: الهدف من التعويض هو جبر الضرر وليس ايقاع الأذى

---

(١) د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في القانون المدني، مرجع سابق، بند ٥٦٨، ص٨٥٤.

بالفاعل، وهدفه محو الأذى والتقليل منه، بحيث لا يجوز للمتضرر أن يحصل على أكثر من تعويض على نفس الأذى إلا في حالة عدم استقرار الأذى، وهذا المعنى أنه لا يحق للمتضرر أن يقضي أكثر من تعويض على نفس الضرر الثابت.

٣- علاقة السببية بين الخطأ والضرر.

لا يكفي لتوافر المسؤولية المدنية أن يكون هناك ضرراً أصاب المضرور أو المدعي، بل أن يثبت أن الخطأ كان سبباً في الضرر، وعلاقة السببية ركن مستقبل عن ركن الخطأ فقد توجد بغير الخطأ، وقد يوجد الخطأ بغير السببية، وتنتفي علاقة السببية إذا أثبت المدعى عليه أن الضرر لم يكن نتيجة الخطأ بل كان نتيجة القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي، أو بفعل الغير، أو بخطأ المصاب، وقد توجد علاقة السببية ولكن تنتفي المسؤولية لا لأنها منعدمة ولكن لأن هناك سبب للإعفاء بمقتضى القانون لأسباب يحددها كما في حالة الدفاع الشرعي وحالة الضرورة والإكراه الأدبي[١]، ولا يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية التقصيرية سواء كانت ناشئة بفعل خطأ جسيم أو عن خطأ يسير، في حين يجوز الإعفاء في المسؤولية التعاقدية في الخطأ اليسير دون الخطأ الجسيم والمتعمد إلا إن التعاقد يبقى مسؤولاً عن خطأه التقصيري، وإن عبء الإثبات يتحول إلى المتعاقد الآخر طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية، وإن قيام الرابطة السببية بين الخطأ والضرر هو من المسائل المتعلقة بالواقع فلا يخضع فيه قاضي الموضوع لرقابة محكمة النقض إلا إذا شاب تسبيبه عيب[٢]. ويتضح مما سبق إن المسؤولية الناتجة عن واقعة التصادم البحري هي مسؤولية تقصيرية يلزم لتحققها توافر ثلاثة أركان هي: الخطأ والضرر وعلاقة سببية بينهما فإذا توافرت هذه الأركان تحققت المسؤولية وترتبت عليها آثارها ووجب على المسؤول تعويض الضرر الذي أحدثه بخطأه[٣].

حتى تتحقق المسؤولية التقصيرية يجب توفر علاقة السببية بين الخطأ والضرر، أي أن يكون الخطأ هو السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر، فإذا لم تتوفر هذه العلاقة لا تنهض علاقة السببية مع الإشارة إلى أنه في كثير من الأحوال يصعب تقدير الرابطة نتيجة لتعدد الظروف وتداخلها، بحيث يصعب تعيينها عند تعدد الأسباب التي اجتمعت على حدوث الضرر، وهنالك عوامل معينة قد تحدث وتؤدي إلى قطع علاقة السببية وتندرج تحت ما يسمى بالسبب الأجنبي الذي يعرف بأنه "كل فعل أو حادث معين لا ينتسب إلى الفاعل ويؤدي إلى أن يصبح حدوث الضرر مستحيلاً"، وأبرز صور السبب الأجنبي في:

---

(١) يعقوب يوسف عبدالرحمن، مرجع سابق، ص١٥٤.

(٢) د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في القانون المدني، مرجع سابق، بند ٥٨١، ص٨٧٢، يعقوب يوسف عبدالرحمن، مرجع سابق، ص١٥٤، د. عبدالرزاق السنهوري، الموجز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري، بند ٣٣٣، ص ٣٤٤.

(٣) يعقوب يوسف عبدالرحمن، مرجع سابق، ص١٥٥.

١. الحادث الفجائي أو القوة القاهرة: وهو الأمر الذي لا يمكن توقعه أو تلافيه ومن شأنه أن يجعل التنفيذ مستحيلاً أو هو حادث مستقل عن إرادة المدين ولا يمكن توقعه أو مقاومته.

٢. خطأ المضرور: بحيث من الممكن أن يكون عمل المصاب أو تصرفه هو الذي أدى لحصول الضرر بحيث تنتفي المسؤولية والعبرة أن يكون خطأ المضرور لا يمكن توقعه أو دفعه أو إدراكه بحيث لا يوجد وسيلة لتلافي وقوع الحادث.

٣. خطأ الغير: أن يكون هو السبب الذي أدى لحصول الضرر فتزول المسؤولية عن المدعى عليه، بشرط أن يكون هو السبب لوقوع الضرر ويعد سببًا أجنبيًا إذا استحال وقوع الضرر وغير متوقع ولا يمكن تلافيه، ويجب أن لا يكون الغير من الأشخاص الذين يعتبر المدعي عليه مسؤولاً عنهم.

ويرتبط تحديد مدة مسؤولية الناقل البحري للبضائع ارتباطاً جدياً بالمعنى الذي يتضمنه عقد النقل البحري في ظل الاتفاقيات الدولية أو التشريعات الوطنية، ذلك أنه لا يمكن أن تكون مدة مسؤولية الناقل خارجة عن إطار انطباق الاتفاقية أو ما ينص عليه التشريع الوطني في هذا المجال.

وتجدر الإشارة بأن الفقهاء انقسموا إلى فريقين فيما يتعلق بالسفينة الحربية، حيث اتجه جانب منهم إلى إن المسؤولية في ضمان الضرر مسؤولية تقصيرية في حين يرى الجانب الآخر أنها مسؤولية تعاقدية والناتج عن الإخلال بعقد القيادة المشتمل على التعليمات اللازمة[١]، وإذا ما حدث التصادم البحري فلا تُسأل السفينة إلا على الأضرار المباشرة دون الأضرار الغير مباشرة وذلك لانقطاع رابطة السببية بين الخطأ والضرر.

ففي قضية السفينة The Fritz Thyssen التي عرضت على القضاء الإنجليزي، وتتلخص وقائعها بأن السفينة المذكورة قد اصطدمت بخطأ منها مع السفينة Mitera Marigo، وأصيبت السفينة الأخيرة بأضرار في المنطقة السفلى من هيكلها، مما أدى إلى تسرب الماء في داخلها وقد رفض ربانها المساعدة التي قدمتها له السفينة الصادمة Fritz Thyssen وكذلك رفض المساعدة التي قدمتها له سفينة الإنقاذ Englishman لسحب كمية الماء التي في داخلها، وواصلت السفينة Mitera Marigo رحلتها إلى ميناء روتردام ولكنها غيرت طريقها إلى ميناء فالموث لأن كمية المياه التي تسربت إلى حوضها قد ازدادت، وفي ميناء فالموث سحبت بواسطة سفن القطر التابعة إلى الميناء حيث ربطت بإحدى المراسي، وقامت سفينة الإنقاذ Englishman بسحب كمية الماء التي بداخلها ولكن دون جدوى فتم سحبها من المرساة إلى الرصيف حيث غرقت بعد ذلك، فأقام مالكوا السفينة الغارقة الدعوى على السفينة Fritz Thyssen للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم جراء غرق سفينتهم. فحكمت محكمة الاستئناف البريطانية بعدم مسؤولية السفينة Fritz Thyssen عن غرق السفينة Mitera Marigo وذلك

(١) محمد عز العرب، تحقيقات الحوادث البحرية " المحقق الاستشاري"، البعد الثالث لتنظيم المؤتمرات، دبي، ٢٠٠٨م.

لأن هذا الغرق لم يكن نتيجة مباشرة للتصادم وأنه حصل بسبب رفض ربان السفينة للمساعدة التي قدمتها له سفينة الإنقاذ Englishman [1].

ومن وجهة نظر الباحث فاني اتفق مع هذا السبب أعلاه لاستبعاد التصادم البحري الذي يقع بين سفينة الإرشاد والسفينة التي استخدمتها، وأيضاً التصادم البحري الذي يقع بين السفينة القاطرة والمقطورة من أحكام التصادم البحري، وذلك لأن هناك عقد يربط بين هذه السفن فتنشأ المسؤولية العقدية بدلاً من المسؤولية التقصيرية.

الفرع الثاني

التعويض عن الضرر الناشئ من التصادم البحري

نظم القانون المدني والقانون التجاري أحكام التعويض عن الضرر ووفقاً للقواعد العامة، وكون التصادم البحري جزء من القانون البحري بشكل خاص والقانون التجاري بشكل عام والذي يعد مرتبطاً بالقانون المدني، لذا فإن المسؤولية التي تترتب على السفن التي ارتكبت فعل التصادم البحري تستلزم التعويض عن الضرر الناتج سواءً كان على السفينة نفسها أو على الأضرار التي لحقت بالطاقم والركاب أو حتى البضائع المحملة، كما ينطبق على هذا التعويض حقوق امتياز.

أولاً: التعويض عن الضرر.

ثانياً: امتياز التعويض.

أولاً: التعويض عن الضرر

نصت المادة (١/٢٠١) من القانون المدني البحريني على أنه: "يتحدد الضرر الذي يلزم المسؤول عن العمل غير المشروع بالتعويض عنه بالخسارة التي وقعت والكسب الذي فات، طالما كان ذلك نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع. وتعتبر الخسارة الواقعة أو الكسب الفائت نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع، إذا لم يكن في المقدور تفاديهما ببذل الجهد المعقول الذي تقتضيه ظروف الحال من الشخص العادي".

ومن جانب آخر نصت المادة (٢٩٢) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على ما يلي: "ويقدر مبلغ التعويض بمقدار الضرر، فيجب أن لا يكون التعويض أكثر من الضرر لأنه لو كان أكثر من الضرر لكانت الزيادة إثراء بلا سبب وبالتالي يلتزم المضرور بردها ومن ثم فيتعين أن يكون التعويض مساوياً

---

(١) هاشم رمضان، عوض خلف، ص٣٢٢.

للضرر كما لا يجوز أن يكون مبلغ التعويض أقل من الضرر"[١]. وعليه فلا يجوز أن يكون التعويض بتقديم سفينة جديدة أو تقدير السعر بسفينة جديدة في حال ما إذا تسببت السفينة المسؤولة عن التصادم البحري بهلاك السفينة الأخرى لأنه يعد إثراء بلا سبب فالسفينة الهالكة تعد مستهلكة ويقل سعرها.

والضرر اللاحق بالسفينة من جراء التصادم له صورتان، فقد يؤدي التصادم البحري إلى هلاك السفينة بالكامل، ففي بكين اصطدمت سفينتا الشحن أمام السواحل الشرقية للصين مما أدى إلى غرق سفينة شحن كمبودية فور اصطدامها بالسفينة الأخرى الصينية، وبعد التحقيق اتضح أن سفينة الشحن الصينية مسؤولة عن غرق سفينة الشحن الكمبودية وتكفلت من خلالها بالتعويض الكامل[٢].

ومن الجانب الآخر فقد يؤدي التصادم البحري إلى إتلاف أجزاء من السفينة، وعليه تلتزم السفينة التي تسببت بالضرر بالتعويض بمقدار الضرر، ففي قناة السويس وقع تصادم عندما كانت السفينة Rhiembridge وحمولتها ٥٠ ألف طن وترفع علم بنما تقوم بعمل مناورة بحرية في طريقها إلى البحر الأحمر إلا أنها تعرضت لعطل في أجهزة التوجيه مما أدى إلى اصطدامها بمؤخرة السفينة الأمريكية Philadelphi وحمولتها ٢٧ ألف طن والتي كانت تقوم بعمل مناورة في طريقها للبحر المتوسط.

وقد أدى الحادث إلى وجود ثقب بسفينة الحاويات البنمية وتسرب جزء من مياه البحر إلى محركاتها فيما حدث ثقب آخر بالسفينة الأمريكية، مما كلف السفينة Rhiembridge عن الأضرار البسيطة والثقوب التي نشأت، ومن خلال النصوص القانونية يتضح لنا أن التعويض يشمل ما لحق السفينة من الخسارة الحاصلة وما فاتها من كسب، والضرر الذي يصيب السفينة المتضررة وهو ضررٌ مادي يستلزم التعويض فضلاً عن التعويض عن الضرر المعنوي.

ويتمثل الضرر المادي في مجموع المصاريف التي تكبدها المجهز حتى يرجع سفينته للحالة التي كانت عليها قبل وقوع الحادث Damnum Emergent من جهة، وما يسمى بغرامة البطالة وهي تساوي لمجموع الأرباح التي كان للمجهز أن يحصل عليها إذا كانت السفينة غير عاطلة عن العمل بالإضافة إلى خسارة أجرة النقل إذا تسبب التصادم في قطع الرحلة البحرية من جهة أخرى.

ولتقدير مصاريف الإصلاح يجب على القاضي أن يدخل في حسابه القيمة الحقيقية للسفينة المتضررة وقت التصادم فيدخل في الحساب على سبيل المثال التجهيز الفاخر لإحدى السفن، وبالإضافة إلى قيمة الإصلاحات قد تضاف قيمة المصاريف التي أدت إليها الخسارة بشرط أن تكون نتيجة مباشرة مثل مصاريف المساعدة أو مصاريف البقاء أو الدخول أو الخروج من ميناء الرسو ومصاريف مناولة

---

(١) د. عبدالخالق حسن أحمد، مرجع سابق، ص٣١٩.

(٢) محمد عز العرب، تحقيقات الحوادث البحرية " المحقق الاستشاري"، البعد الثالث لتنظيم المؤتمرات، دبي، ٢٠٠٨م.

البضائع التي اقتضى الأمر تفريغها أثناء إجراء الإصلاحات وإعادة شحنها، وكذلك مصاريف إعادة تصنيف السفينة إذا كان التصادم قد أفقدها درجتها ومصاريف إيداع التقرير البحري.

أما الكسب الفائت فهو يقابل المكاسب التي كان في إمكان المجهز أن يحققها أذا لم تكن سفينته قد بقيت معطلة نتيجة الحادث، وبالنسبة للسفن التجارية وسفن الصيد فإن الضرر مؤكد ومبدأ تعويضه ليس محل خلاف وإنما الصعب هو طريقة حسابه، ويشمل العنصر الثاني للكسب الفائت فقدان أجرة النقل عندما يؤدي التصادم إلى قطع رحلة السفينة مما يترتب عليه فسخ عقد النقل ورد أجرته، وهو ضرر يستحق عنه المجهز تعويضاً على أن يؤخذ في الاعتبار أجرة النقل صافية.

ثانياً: امتيـــاز التعويض

١ – حقوق الإمتياز:

وفي هذا الشأن وقعت اتفاقية بروكسل في ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ التي وضعت نظاماً دولياً لحقوق الامتيازات البحرية، وتختلف فكرة الامتياز بالنسبة لحوادث التصادم البحري باختلاف النظرية والنظام المتبع، فالتشريعات اللاتينية والقوانين المقتبسة منها لا تمنح المضرور حق الامتياز على الشيء مصدر الضرر باعتبار أن الامتياز صفة في الدين ذاته ويعتبر ضماناً قانونياً للدائن الذي لا يحصل على ضمان اتفاقي تيسيراً للائتمان على عكس النظرية الأنجلوسكسونية التي تعطي للمضرور حق امتياز على الشيء الذي نشأ عنه الضرر نظراً للرابطة بين الشيء والدين.

واتخذت اغلب القوانين مسلك اتفاقية بروكسل ١٩٢٦ فيما يتعلق بالامتيازات البحرية والتي تشمل امتياز حوادث التصادم البحري، فقد نصت المادة (١٣) من القانون البحري البحريني في بندها الرابع والمادة (٨٤) من القانون التجاري البحري الإماراتي في البند الرابع على أنه يعد من الامتيازات البحرية "التعويضات المستحقة عن التصادم وغيره من حوادث الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للركاب والطاقم، والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة".

ومن خلال هذا النص فان التعويض المستحق لمجهز السفينة عن الأضرار التي أصابته من جراء تصادم سفينة أخرى بسفينته يكون حقاً ممتازاً بالنسبة لدائني مجهز السفينة الأخرى محدثة الضرر بسفينته، ولا يقف الأمر عند هذا الشأن فقط بل يمتد للتعويضات عن الإصابات البدنية للطاقم والركاب اللذين لحقت بهم جراء التصادم البحري وكذلك يشمل التعويضات المقررة لورثة هؤلاء، وإذا ما تسبب التصادم لتضرر أو فقدان البضاعة، فإنها تكون تعويضات ممتازة في حين أنه يتعين التفرقة بين تضرر أو فقدانها وبين تأخر وصلها إذ أن الحالة الأخيرة لا يشملها الامتياز[١]، وهذا الامتياز يخول الدائن حق

(١) فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص١١٤.

تتبع السفينة في أية يد تكون شأنه في ذلك شأن حقوق الامتياز على العقار[1].

ويكون محلاً للامتياز البحري للسفينة وأجرة النقل وملحقات السفينة بوصفها ذمة مخصصة لضمان الديون الناشئة عن استغلال السفينة، ويتقدم حق الامتياز على السفينة وذلك بغض النظر عما إذا كان من يستعمل السفينة هو مالكها أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلي إلا إذا زالت حيازة المالك للسفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية بمعنى أن حق الدائنين الممتازين مستقل عن صفة المجهز الذي يستغل السفينة،

كما تترتب حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين، فإذا وقع تصادم بخطأ السفينة أثناء الرحلة فان امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التي حدث خلالها التصادم والمقصود بالأجرة هنا الأجرة الإجمالية أي المبلغ المستحق للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة، ويبقى حق الامتياز على أجرة النقل مادامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك.

وتعد أجرة سفر الركاب في حكم أجرة النقل، وفي ذلك يجب أن تكون أجرة سفر الركاب مستحقة الدفع أن تكون تحت يد الربان أو ممثل المالك حتى يمكن أن تكون محلاً للامتياز، وإن كان الغالب أن تدفع أجرة السفر مقدماً مما يفقد الامتياز على هذه الأجرة مضمونه، ويرد الامتياز ثالثاً على ملحقات السفينة وأجرة النقل وهي ديون تحل في الذمة البحرية محل مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها أو يجب أن تضاف إليها لما تمثله من كسب حققه المجهز خلال الرحلة.

ويعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل، التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل، والخسارات البحرية العامة اذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل وكذلك المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة والإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

٢ – انقضاء حقوق الامتياز

وتنقضي حقوق الامتياز وفقاً لثلاثة حالات:

أ- بيع السفينة قضائياً: وذلك وفقاً لما جاء في المادة (٢٢) في بندها الأول من القانون البحري البحريني، والمقصود من هذا البيع هو أن يتم بواسطة القضاء مما يترتب عليه تطهير السفينة من كل التكاليف العينية المترتبة عليها بما فيها حقوق الامتياز.

---

(١) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص٩١.

ب- البيع الرضائي: وفقاً لما جاء في المادة (٢٢) في بندها الثاني من القانون البحري البحريني فقد نصت على انقضاء حقوق الامتياز على السفينة في حالة بيعها رضائياً ولكن بشروط معينة وهي كالآتي:

أولاً: قيد عقد الشراء في سجل السفن.

ثانياً: النشر بلوحة الإعلانات في مكتب تسجيل السفينة[١] ويجب أن يشتمل النشر على بيان بحصول البيع والثمن واسم المشتري وموطنه.

ثالثاً: نشر ملخص للعقد يذكر فيه الثمن واسم المشتري وموطنه، ويجب أن يتم هذا النشر مرتين تفصل بينهما سبعة أيام في صحيفة يومية أو صحيفة أسبوعية إذا لم توجد صحف يومية أو في الجريدة الرسمية. وتنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن إذا قام الدائنون الممتازون خلال ثلاثين يوماً من تاريخ آخر نشر في الصحف بتبليغ كل من المالك القديم والمالك الجديد بالطرق المقررة لتبليغ الأوراق القضائية عن طريق المحكمة بمعارضتهم في دفع الثمن، ومع ذلك يظل امتياز الدائنين قائما على الثمن ما لم يكن قد دفع أو وزع.

ج- التقادم: تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة ما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد فأنها تنقضي بمضي ستة شهور، وذلك خلافاً لانقضاء دعاوى التصادم البحري والتي تنقضي بمضي عامين[٢].

ونصت المادة (٢٣) من القانون البحري البحريني على أنه: "تنقضي حقوق الإمتياز على السفينة بمضي سنة ما عدا حقوق الإمتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند ٥ من المادة (١٣) فإنها تنقضي بمضي ٦ أشهر، ويبدأ سريان كل مدة مشار إليها في الفقرة السابقة كما يلي: ... ب- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الخاصة وبتعويضات التصادم البحرية والحوادث الأخرى والإصابات البدنية من يوم حصول الضرر".

وقد نص القانون البحري البحريني في المادة (١٩٤) على ما يلي: "يجب على ربان كل سفينة من السفن التي وقع بينها تصادم أن يبادر إلى مساعدة السفينة الأخرى وبحارتها والمسافرين عليها وذلك في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته وبحارتها والمسافرين عليها لخطر جدي، وعليه بقدر استطاعته أن يعلم السفينة الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها. ولا يكون

---

(١) تُسجل السفن الصغيرة والتي تقل حمولتها عن ١٥٠ طن في قيادة خفر السواحل بمملكة البحرين في حين تُسجل السفن الكبيرة والتي تتجاوز حمولتها عن الـــ ١٥٠ طن في المؤسسة العامة للموانئ البحرية التابعة لوزارة المواصلات في مملكة البحرين.

(٢) رمزي سعدي، التصادم البحري (محاضرة ختم التمرين). الهيئة الوطنية للمحامين، الفرع الجهوي، تونس، (٢٠١٠/٢٠١١)، ص٤٢.

مالك السفينة أو مجهزها مسؤولاً لمجرد مخالفة الأحكام السابقة".

لذلك يتعين على ربان كل سفينة الإقدام على مساعدة السفينة الأخرى بقدر المستطاع سواءً كان الخطأ قد وقع منه أو من السفن الأخرى ما لم يُعرض سفينته وطاقمها للخطر، إلا إن هذا الأمر يُتصور لربان السفينة الذي يقوم عمداً بالاصطدام بسفينة أخرى قاصداً إحداث الضرر لها أو لطاقمها أو لركابها أو لحمولتها، إلا إذا تغيرت نيته الإجرامية لاحقاً بعد الاصطدام محاولاً تفادي ما بدر منه من خطأ، إلا أنه يبقى مسؤولًا عن الفعل والنتيجة طالما كان نيته إجرامية وقت ارتكاب الجريمة.

وجاءت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ١٩٧٤ "SOLAS"[١] إلى ضرورة توجيه السفن المجاورة في عمليات الانقاذ البحري في حالات الطوارئ والتي تشمل حالات التصادم البحري سواءً كانت السفينة المتسببة بالتصادم أو أي سفن أخرى مجاورة في المنطقة.

كما نصت القوانين البحرية على كثير من العقوبات التأديبية التي يمكن أن تتخذ بحق الربان أو البحار الذي تسبب في حصول التصادم، كالحرمان من العمل في السفن مدة لا تزيد على ٦ أشهر أو تأخير الترفيع أو تنزيل الدرجة[2]، إلا إن المشرع البحريني جاء خالياً من أي نص يعالج العقوبات التأديبية والجنائية الخاصة بالربان رغم خطورتها، كما لم يصدر أي قانون خاص بهذا الخصوص.

المطلب الثاني

الدعوى المدنية في التصادم البحري

إن القضاء المدني كما هو معلوم قضاء مطلوب على عكس القضاء الجنائي التلقائي الحركة، ولذلك فان القاضي لا يمكن أن يباشر عمله دون وجود دعوى يطلب فيها المدعي حقاً له قبل الغير، ومن أجل أن تكون الدعوى مقبولة شكلاً وموضوعاً لابد أن تتضمن مجموعة من الشروط بدونها لا تسمع المحكمة موضوعها ولا تصدر حكماً فيها.

كما يجدر بالذكر أنه يتعين الفصل بين الدعوى المدنية والدعوى الجنائية في مجال التصادم البحري، فقد تكون لقضايا التصادم البحري شقين جنائي ومدني وقد يُحكم بالبراءة في الشق الجنائي

---

(١) في عام ١٩١٤ صدرت أول نسخة من اتفاقية SOLAS بعد الحادثة الشهيرة التي تعرضت لها سفينة تايتنك، وجاء الإصدار الثاني في عام ١٩٢٩، أما الثالث فكان في عام ١٩٤٨ في حين كان الاصدار الرابع في عام ١٩٦٠، وأخيراً وفي عام ١٩٧٤ جاء الإصدار المعتمد، وإلى يومنا هذا يُطلق على هذه الإتفاقية "SOLAS 1974".

(٢) انظر المادة (١٨) من القانون رقم (١٦٧) لسنة ١٩٦٠ المصري الذي يتعلق بالأمن والنظام والتأديب في السفن السالف الذكر.

بالنسبة للسفينة التي تسببت في التصادم البحري الا إن المسؤولية المدنية تظل قائمة.

ويقصد بالدعوى الجنائية، بأنها الوسيلة التي يلجأ إليها المجتمع لمحاسبة الجاني الذي عكر أمنه وسلامته وعرض مصالحه للخطر، وهذه الدعوى تنشأ عندما يقع أي فعل يخالف الأوامر والنواهي التي نصت عليها التشريعات الجنائية، وهي تبدأ بإجراءات حددها القانون هي في مضمونها تنظيم إجراءات الخصومة الجنائية التي طرفها المجتمع والشخص الذي اتهم بارتكاب الفعل المخالف للقانون وهدفها اقتضاء حق المجتمع في العقاب(١).

ففي قضية(٢) R. V. Spence التي عرضت على القضاء الانجليزي والتي تتلخص وقائعها بأن تصادماً حصل بين سفينة كانت بعهدة المرشد ومركب صغير في نهر التايمس مما أدى إلى مقتل أحد الأشخاص الموجودين في المركب، فقد حكمت المحكمة بوجوب معاقبة المرشد بجريمة القتل الخطأ إذا ما ثبت أن التصادم قد حصل بخطأ منه.

وإذا لوحق ربان السفينة بجريمة جرح أو قتل بسبب التصادم وحكم ببراءته فإن الرأي الذي كان سائداً لدى المحاكم الفرنسية هو أن للحكم الجزائي حجية أمام المحاكم المدنية، إلا إن المحاكم الفرنسية رجعت عن هذا الرأي، وقررت أن تبرئة الربان أمام المحاكم الجزائية لتحول دون اعتباره مخطئاً من وجهة النظر المدنية والحكم عليه بالتعويض.

أما إذا فصلت المحكمة الجزائية في الدعوى العامة ودعوى التعويض المدنية فإن الحكم الصادر بشأن الدعوى الثانية لا تكون له حجية الشيء المحكوم فيه إلا إذا توافرت شروط الدفع بحجية الشيء المحكوم فيه من اتحاد الموضوع والسبب والخصوم فالحكم بالبراءة لا يعني انعدام وقوع الخطأ المدني لأن الحاكم المدني قد يعتبر فعلاً آخر غير الفعل الذي استند عليه القاضي الجزائي خطأ ويحكم بالتعويض. كما يمكن أن يكون نفس الفعل غير معاقب عليه جنائياً لانعدام القصد الجنائي إلا أنه يعتبر خطأ في المسؤولية المدنية يوجب مسؤولية فاعلة كالخطأ الناتج عن الإهمال وعدم اتخاذ الحيطة(٣).

يمكن أن نعرف المسؤولية المدنية بأنها تعويض الضرر الناشئ عن عمل غير مشروع فحين يخل الفرد بما التزم به قبل الغير تقوم المسؤولية التعاقدية، وحين يكون الأضرار بالغير عن عمداً أو خطأ تكون المسؤولية التقصيرية، فالدائن والمدين في المسؤولية العقدية كانا مرتبطين بعقد قبل تحقق

---

(١) د. سعيد حسب الله عبدالله، الوجيز في قانون الإجراءات الجنائية البحريني، الطبعة الثالثة، مطبعة جامعة البحرين، ٢٠١٠م، ص٤٣.

(٢) د. هاشم الجزائري، د. عوض خلف، مرجع سابق، ص٢٥٦.

(٣) انظر: د. سعدون العامري، موجز نظرية الإثبات، الطبعة الأولى، مطبعة المعارف، بغداد، العراق، ١٩٦٦م، ص١٤٤.

المسؤولية، أما في المسؤولية التقصيرية فقد كان من الغير أجنبياً عن الدائن، فالمسؤولية المدنية تنقسم إلى مسؤولية عقدية وهي التي تنشأ عن الإخلال بما التزم به المتعاقد تجاه الطرف الآخر، ومسؤولية تقصيرية وهي التي تترتب على ما يحدثه الشخص من ضرر للغير بخطئه وإهماله[1].

(١) د. عبدالرزاق السنهوري، الموجز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري، دار إحياء التراث العربي، بيروت، بند ٢٩٥ وما بعدها، ص ٣١٠ وما بعدها.

المبحث الثاني

القانون الواجب التطبيق في المياه الإقليمية

لكل من أصابه ضرر من جراء التصادم البحري أن يقيم دعوى التعويض سواءً أكان من الركاب أو الشاحنين أو أفراد الطاقم، فمن حق كل من أصابه ضرر سواء كان هذا الضرر مادياً أو معنوياً أن يقيم الدعوى مطالباً بالتعويض مما أصابه، ويكون المدعى عليه في هذه الدعوى مجهز السفينة أو ربانها لكونهما الممثلين القانونيين لهذه السفينة، إذ أن السفينة تُعد شخصاً معنوياً يمثلها مالكها أو المجهز وهو حائز السفينة سواءً كان مالكاً أو مستأجراً للسفينة(١)، وهنا يجب تحديد القانون الواجب التطبيق فقد تختلف جنسيات السفن المتصادمة أو حتى الشاحنين والركاب عن مجهزي السفن.

فقد نصت المادة ١٩٥ من القانون البحري البحريني في فقرتها الأولى على أنه: "للمدعى رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام احدى المحاكم الآتية: أ- محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها مركز استثمار تابع له. ب- محكمة ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه. ج- محكمة المكان الذي يقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه التي احدثت الضرر أو على سفينة اخرى مملوكة له إذا كان الحجز عليها جائزاً أو محكمة المكان الذي كان من الجائز توقيع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو ضماناً آخر. د- محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا حدث في الموانئ أو المرافئ أو في البحر الإقليمي، وإذا اختار المدعي احدى المحاكم السابق ذكرها فلا يجوز له رفع دعوى جديدة تستند إلى الوقائع ذاتها أمام محكمة أخرى إلا إذا تنازل عن الدعوى الاولى ويجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة غير المحاكم المذكورة في الفقرة الاولى أو عرض النزاع على التحكيم، ويجوز للمدعى عليه تقديم طلباته المقابلة الناشئة عن التصادم ذاته أمام المحكمة التي تنظر الدعوى الأصلية، واذا تعدد المدعون واقام أحدهم الدعوى أمام احدى المحاكم المختصة جاز للآخرين رفع الدعاوى الموجهة إلى الخصم ذاته والناشئة عن نفس التصادم أمام هذه المحكمة".

تنطبق اتفاقية بروكسل ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري على كل ذوي الشأن "شاحنين، الركاب، مجهزين"، عندما تكون كل السفن المتدخلة في التصادم تابعة لدول متعاقدة، وأن يكون للتصادم الطابع الدولي أي أن إحدى السفينتين أجنبية، فإذا كانت كل السفن أو كل ذوي الشأن ينتمون إلى نفس الدولة فإن قانونهم الوطني هو الذي يطبق دون الاتفاقية وهذا ما نصت عليه المادة ٨ فقرة ٢ من اتفاقية التصادم ١٩١٠ التي تتعلق بأحكام المسؤولية، إذ تنص المادة (١٢) المشار إليها على ان "تطبق أحكام الاتفاقية- اتفاقية ١٩١٠م، على جميع أصحاب الشأن عندما تكن جميع السفن المختصة تابعة لبلاد الجهات العليا المتعاقدة وفي الحالات الأخرى المنصوص

---

(١) د. فايز رضوان، مرجع سابق، ص٣٨٠.

عليها في القوانين الوطنية إلا انه قد اتفق على أنه:

١- إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدول غير متعاقدة يمكن تعليق تطبيق هذه الأحكام بالنسبة لكل دولة على شرط المعاملة بالمثل[١].

٢- عندما يكون جميع أصحاب الشأن تابعين لنفس الدولة التي ترفع الدعوى أمام محكمتها، فإن القانون الوطني هو الذي ينطبق وليست الاتفاقية، بينما تنص المادة (٨) من اتفاقية الاختصاص المدني لسنة ١٩٥٢ على أن: "تسرى أحكام هذه الاتفاقية على جميع ذوي الشأن عندما تكون السفن التي تشملها الدعوى تابعة جميعها للدول المتعاقدة، ومع ذلك فمن المتفق عليه:

– أنه فيما يتعلق بذوي الشأن التابعين لدول غير متعاقدة يجوز لدولة متعاقدة أن تعلق تطبيق هذه الأحكام على شرط المعاملة بالمثل.

– أنه عندما يكون كل ذوي الشأن تابعين لنفس الدولة التي رفعت الدعوى أمام محكمتها فإن القانون الوطني لهذه الدولة هو الذي يطبق دون أحكام الاتفاقية".

غالباً ما يحصل تنازع القوانين عندما يحصل تصادم في المياه الإقليمية لدولة ما بين سفن ترفع أعلام دول مختلفة، وتثير الكثير من الصعوبات عند البحث عن القانون الواجب التطبيق. وقد اختلف آراء الفقه في هذا الشأن فهناك من يرى تطبيق قانون العلم المشترك، ويرى البعض الآخر تطبيق قانون القاضي الذي ينظر النزاع.

١- تطبيق القانون المحلي:

يرى أنصار هذا الرأي إن القانون الوطني يضع حلاً لمشكلة تنازع القوانين من خلال قاعدة الإسناد التقليدية وهي قانون محل وقوع الفعل[٢]، وهذا يعني إن القانون المحلي هو الذي يتولى تحديد مرتكب الخطأ ومدى مسؤوليته وكذلك تقدير التعويض الواجب تحمله إزاء المضرور وأخيراً تحديد، مسؤولية مجهز أو مالك السفينة[٣].

ويذهب رأي آخر من الفقه إلى وجوب تطبيق القانون المحلي على التصادم الواقع في المياه الإقليمية أو الداخلية لدولة ما بغض النظر عن العلم الذي ترفعه السفن المتصادمة، سواء كانت إحدى السفن تنتمي إلى الدولة صاحبة الإقليم وكانت السفينة الأخرى أجنبية أو كانت كلاهما أجنبية أو كانت جميعها ترفع علم الدولة التي وقع التصادم في مياهها الإقليمية[٤].

---

(١) د. علي حسن يونس، علي حسن، مرجع سابق، ص٦٥٠.

(٢) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٧٩.

(٣) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٩٣.

(٤) نجلاء الماحي خليفة، نطاق تطبيق علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين، رسالة ماجستير مقدمة إلى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٩م، ص١٤٧.

وتطبيقاً لذلك، قضت محكمة النقض الفرنسية بتطبيق القانون الفرنسي على دعوى التصادم الواقع في المياه الفرنسية بين سفينتين انجليزيتين [١]. ويستند أنصار هذا الاتجاه إلى إن ولاية الدولة الإقليمية تمتد لتشمل كل أراضيها الخاضعة لسلطانها ومنها مياهها الإقليمية ومن ثم فإن هذه الولاية تجعل لقانونها الصفة في اختصاصها ليحكم كل ما يقع على إقليمها(٢).

وبالرغم من وجاهة هذا الرأي إلا إن النقد الموجه إليه هو وجوب استثناء حالة التصادم الحاصل بين سفينتين تحملان نفس العلم، إذ إن من الأفضل تطبيق قانون العلم المشترك، وذلك لأنه الأكثر ارتباطاً بأطراف العلاقة من القانون الوطني، ومع ذلك فإن أغلبية الدول قد أخذت بتطبيق القانون الوطني حتى لو كانت السفن المتصادمة تنتمي إلى دولة واحدة طالما كان القانون المحلي هو قانون المحكمة التي رفع إليها النزاع(٣).

٢- تطبيق قانون العلم المشترك:

يتوقف تطبيق قانون دولة العلم المشترك على التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية الأجنبية على أن تكون جميع السفن المتصادمة ترفع علم دولة واحدة، ويسود هذا الاتجاه في القضاء الألماني ففي حكم للمحكمة العليا الألمانية، طبقت المحكمة القانون الألماني على التصادم البحري الذي وقع في مياه إقليمية أجنبية بين سفينتين ترفع كل منهما العلم الألماني(٤).

ويضيف جانب من هذا الاتجاه إلى القول بأنه يتعين أثناء الأخذ بقانون العلم المشترك لكلا السفينتين المتصادمتين في المياه الأجنبية، إعمال قواعد القانون المحلي المتعلقة بتنظيم شرطة الملاحة والخاصة بقواعد منع التصادم، وذلك حتى يتسنى معرفة القاعدة التي تم خرقها وبالتالي المخالفة التي تم ارتكابها، والتي قد لا تعد مخالفة في نظر القواعد الدولية لمنع التصادم(٥).

ويذهب بعض مؤيدي هذا الاتجاه إلى حد القول بأن تطبيق قانون العلم المشترك في الفرض الخاص بالتصادم البحري بصفة خاصة، يعد إعمالاً لقاعدة إسناد موحده تضمنتها المادة ١٢ من معاهدة بروكسل ١٩١٠م في الفروض التي تدخل فيها علاقة المسؤولية في نطاق تطبيق المعاهدة وذلك فيما لو كان قانون العلم المشترك هو قانون الجنسية المشتركة لذوي الشأن في نفس الوقت(٦).

---

(١) نقض فرنسي ١٥ فبراير ١٩٠٥م، مشار إليه في التصادم البحري، د. أخياط محمد، مرجع سابق، ص٣٩٤.

(٢) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٨٠.

(٣) نجلاء الماحي خليفة، نطاق تطبيق علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٤٩.

(٤) حكم المحكمة الفيدرالية الألمانية الصادر في ٢ فبراير ١٩٦١م. مشار إليه في: د. هشام صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ص١٢٦.

(٥) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٩٤.

(٦) Beitzke في مجموعة محاضرات لاهي، ص١٣٥ مشار إليه في مؤلف للدكتور هشام على صادق، مرجع سابق، ص١٢٨.

ولعل هذا الاتجاه يحاول الجمع بين قواعد القانون المحلي لإثبات ارتكاب الخطأ بناءً على خرق القواعد التي قد تكون سائدة في تلك المياه التي وقع فيها التصادم، وتطبيق قانون علم السفينتين فيما يتعلق بقواعد المسؤولية وتقدير الأضرار اللاحقة بالمضرور وتحديد مسؤولية مرتكب الخطأ وفقاً للقانون السائد في مكان وقوع التصادم(١).

فبالإضافة إلى الخلط بين القوانين المطبقة على قضية واحدة، قد لا تكون السفينتان حاملتان لنفس العلم وهو الفرض النادر، إذ عاده ما يكون التصادم الواقع في المياه الإقليمية الأجنبية بين سفن مختلفة الجنسيات وإذا حدث وان اتحد علمهما، فإن المبدأ يقضي بتطبيق القانون المحلي، لما فيه من عدالة للمتصادمين وكذلك احتراماً لسيادة الدولة صاحبة القانون على مياهها الإقليمية(٢).

ولم يسلم هذا الاتجاه من النقد، وذلك على أساس إن اختلاف القوانين في الدول المختلفة، قد يؤدي إلى استبعاده عند رفع النزاع أمام محكمة دولة أخرى، بحجة مخالفة قانون العلم للنظام العام في دولة القاضي، وقد تبين أنه حتى في الدول التي يعتنق قضائها تطبيق قانون العلم المشترك فإن القانون لم يتم تطبيقه، أما بحجة مخالفته للنظام العام، لأنه كان في ذات الوقت قانون القاضي، فهو ستار لتطبيق قانون القاضي(٣).

ومن ناحية أخرى وفي مجال التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية على وجه الخصوص فليس من المنطق في نظر هذا الرأي أن نتجاهل مبدأ تطبيق القانون المحلي بما يقوم عليه من أسس قانونية صلبة لمجرد تحقق اعتبارات عارضة هي تصادف أن تكون كل من السفينتين المتصادمتين تحملان علم دولة واحدة ٤. فالقضاء قد أملته اذاً الرغبة في تطبيق قانون القاضي، الذي يراه البعض بالفعل أنه القانون الذي يتعين الرجوع إليه لحكم دعوى المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري حتى في حالة وقوع التصادم في المياه الإقليمية، على نحو ما سنراه في الفقرة التالية(٥).

٣- تطبيق قانون القاضي:

يرى أنصار هذا الرأي وجوب تطبيق قانون القاضي على المسؤولية المترتبة على التصادم البحري الذي ينظر الدعوى، على أساس أن الأطراف عندما اختاروا رفع الدعوى أمام محكمة معينة، فهذا

---

(١) د. أخياط محمد، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٣٩٥.

(٢) المرجع السابق، ص٣٩٥.

(٣) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٨٢، نجلاء الماحي خليفة، نطاق تطبيق علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٥٢.

(٤) د. هشام صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، مرجع سابق، ص١٢٩.

(٥) المرجع السابق، ص١٣٠.

يفسر بأنه رضاء ضمني بقانون هذه المحكمة[١].

في حين يرى البعض الآخر بأن القانون الأجنبي الذي تشير إليه قاعدة الإسناد قد يصطدم بالنظام العام في دولة القاضي مما يمنعه من تطبيق القانون الأجنبي ويقوم بتطبيق القواعد الموضوعية الوطنية على النزاع المعروض عليه[٢]، وقد واجه هذا الرأي بعض النقد وخاصة فيما يتعلق بالرضاء الضمني لأطراف النزاع، فلو قام كل من طرفي النزاع برفع دعواه أمام محكمة مختلفة، فهل هذا يعني إن الخصوم ارتضوا بتطبيق كل من القوانين[٣]، لذلك، لا يمكن القول بأن دعوى التصادم تؤدي إلى نشوء نوع من العقد القاضي ورضا بين أطراف النزاع بتطبيق قانون المحكمة وقبولهم اختصاصها[٤].

أما الرد بشأن مخالفة النظام العام، فإن هذه الفكرة هي أداة استثنائية لاستبعاد القانون الواجب التطبيق بموجب قاعدة الإسناد، لذلك لا يجوز استخدام هذه الوسيلة الاستثنائية لتبرير مبدأ عام محل نظر، وهو تطبيق قانون القاضي على دعوى التصادم البحري الواقع في مياه أجنبية خلافاً لما يؤدي إليه الأعمال الصحيحة للمبادئ العامة في تنازع القوانين[٥].

ولذلك لم يتردد أغلب الفقه في رفض الاتجاه نحو تطبيق قانون القاضي على التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية، مؤكداً ضرورة الرجوع في هذا الفرض إلى المبادئ العامة في تنازع القوانين، والتي تفضي في حالتنا هذه إلى تطبيق قانون محل وقوع الفعل المنشئ للالتزام[٦].

ولعل تطبيق قانون القاضي في هذا الفرض يرتبط بمسلك عام يميل إليه القضاة عادة حينما يتلمسون مختلف الأسباب التي قد تبرر تطبيق قانونهم، حتى يتجنبون مشقة البحث عن مضمون القانون الأجنبي وهو اتجاه خطير لما يؤدي إليه من فتح الطريق أمام الغش والتحاليل من ناحية، وما يترتب على اعتناقه من إهدار كامل للمبادئ العامة في تنازع القوانين وللحكمة التي يسعى إليها المشرع من وراء تقرير هذه المبادئ من ناحية أخرى[٧].

فتطبيق قانون القاضي يجب أن ينحصر في موضعه المحدد كما تعرفه المبادئ العامة، أما كأداة

---

(١) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٨٢.

(٢) د. هشام صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ص١٣٢ وما بعدها.

(٣) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٨٢.

(٤) المرجع السابق، ص١٨٤.

(٥) د. هشام صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، مرجع سابق، ص١٣٣.

(٦) المرجع السابق، ص١٣٣.

(٧) د. هشام صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ص ١٣٣.

لسد الفراغ التشريعي المترتب على استبعاد القانون الأجنبي المخالف لاعتبارات النظام العام، أو فيما لو كان هو أكثر القوانين ملائمة للمسألة المطروحة[1].

وإن كنا قد بينا أن قانون القاضي لا يعد ملائماً على الإطلاق لحكم المسائل الموضوعية للتصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية لدولة معينة، فقد بقي التساؤل قائماً حول مدى ملائمة هذا الحل فيما لو وقع التصادم في البحار العامة؟ هذا ما سنحاول الإجابة عليه خلال المبحث التالي.

(١) د. هشام صادق، مرجع سابق، ص١٣٤.

المبحث الثالث

القانون الواجب التطبيق في البحار العامة

يثور الخلاف حول القانون الواجب التطبيق بالنسبة للتصادم الذي يقع في أعالي البحار حيث ينتفى القانون المحلي الواجب التطبيق أثناء وقوع النزاع نتيجة حدوث التصادم، وخاصة إذا تعلق الأمر بسفن حاملة لأعلام دول مختلفة، وقد تكون إحدى الدول التي ترفع السفينة علمها غير منظمة إلى اتفاقية منع التصادم في البحار.

وحيث أنه يتعذر تطبيق القانون المحلي على مسائل التصادم البحري الواقع في البحار العامة، فقد ذهب فريق من الشراح إلى وجوب تطبيق قانون القاضي، بينما ذهب فريق آخر إلى تطبيق قانون العلم مع اختلافهم حول ما إذا كان المقصود علم السفينة التي ارتكبت الخطأ أو السفينة التي لحقها الضرر، أم تطبيق كل من القانونيين[١].

١- تطبيق قانون القاضي.

يرى البعض أن قانون القاضي هو المرجع في حكم المسؤولية المترتبة على حوادث السفن الواقعة في البحار العامة. وقد أخذ جانب من القضاء الفرنسي وكذلك القضاء الألماني في بعض أحكامه بهذا الحل، كما اعتقدته أيضاً بعض الأحكام القضائية في دول أخرى. ويستند هذا الحل في رأي البعض على حجه عملية مؤداها إن القاضي يعلم مضمون قانونه أكثر من أي قانون آخر، ومن جهة أخرى فإن هذا الحل يتفق مع اعتبارات العدالة لأن أحد الخصوم على الأقل هو المدعى قد ارتضى تطبيق هذا القانون، ذلك أن ترفع النزاع أمام محكمة معينة يستفاد منه الرضاء الضمني بتطبيق قانون هذه المحكمة. بل وقد ذهب البعض إلى حد القول بأن مؤدى التصادم الواقع بين سفينتين في عرض البحر أن ينشأ نوع من العقد أو شبه العقد القضائي بين طرفين يلتزم المدعي عليه بمقتضاه بقبول اختصاص المحكمة التي يرفع المدعى أمامها الدعوى، كما يلتزم بقبول تطبيق قانون الدولة التي تتبعها هذه المحكمة[٢].

وقد قيل في الرد على هذه الحجج أن القاضي ملزم بالبحث عن مضمون القانون الأجنبي أسوة بالقانون الوطني ومن ثم فلا يصح تطبيق هذا الأخير بدعوى افتراض العلم بأحكامه[٣]، ومن جهة أخرى فإنه من غير المتصور أن يقام اختصاص قانون القاضي على أساس رضاء الخصوم بتطبيقه، فشبه العقد

---

(١) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٨٧.

(٢) د. هشام صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، مرجع سابق، ص١٤٩ ومابعدها، وكذا المراجع المشار إليها في هامش هذه الصفحة.

(٣) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، ص ١٨٨، د / هشام صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، ص ١٥١.

القضائي للمقال به هو مجرد وهم وافتراض يجاوز الحقيقة[١].

فإن مؤدى الرأي السالف، تخويل المدعى فرصة الغش والتحايل، ذلك أنه سوف يرفع الدعوى أمام المحكمة التي يعلم مقدماً أن تطبيق قانونها أكثر رعاية لمصالحه، وهو ما تبدو خطورته بصفة خاصة في حالة وقوع التصادم بخطأ مشترك، حيث يتسابق كل طرف على رفع الدعوى أمام المحكمة التي يتضمن قانونها قواعد أكثر إتفاقاً مع المصالح التي يسعى إلى إدراكها، وعلى الأخص بالنسبة لمسألة تحديد، مسؤولية مالك السفينة[٢].

٢- تطبيق قانون العلم:

يرى أنصار هذا الاتجاه، أن أكثر الحلول ملائمة لطبيعة النزاع في شأن المسؤولية عن حوداث السفن التي تقع في عرض البحر هو تطبيق قانون علم السفينة، وذهب أغلب الشراح على أن اتحاد علم كل من السفينتين المتصادمتين لا يثير أي إشكالاً أو صعوبة، إذ يتعين تطبيق قانون العلم المشترك، ويختلف الأمر فيما لو اختلف العلمان، وقد ذهب البعض من أنصار الاتجاه محل البحث إلى القول بوجوب تطبيق قانون علم السفينة التي أخطأت في هذه الحالة، بينما فضل البعض الآخر تطبيق قانون علم السفينة التي لحق بها الضرر، ويميل فريق ثالث من الشراح إلى تطبيق كل من القوانين تطبيقاً جامعاً أو موزعاً، بل أن جانباً من الفقه قد فضل تخويل المضرور حق اختيار القانون الأكثر اتفاقاً مع مصالحه، وسوف نعرض تلك الآراء على النحو التالي:

أ- تطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ.

ب- تطبيق قانون السفينة التي لحقها الضرر.

ت- التطبيق الجامع أو الموزع لكل من القوانين.

ث- تطبيق القانون الأصلح للمضرور.

أ- تطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن أكثر الحلول ملائمة لطبيعة المسؤولية المترتبة على التصادم البحري الواقع في البحار العامة عند اختلاف علم السفينتين المتصادمتين هو تطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ، ويستند تطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ في هذا الفرض على أساس إن تطبيق هذا القانون يتيح لمالك السفينة فرصة العلم مقدماً بحدود مسئوليته، وحتى لا يتحمل الالتزامات المفروضة في

---

(١) د. هشام صادق، تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٥١، وكذا المراجع المشار إليها بهامش هذه الصفحة.

(٢) المرجع السابق، ص١٥١.

قانون آخر لا يتيسر له العلم المسبق أحكامه[١].

وقد قيل في الرد على هذا الاتجاه إن قواعد المسؤولية في نطاق القانون التجاري والبحري بصفة خاصة ترمي أساساً إلى حماية الدائن أي المضرور[٢]، فإن هذا الاتجاه تعرض للانتقاد، حيث إنه لا يمكن التسليم بصحته، فالعلم المسبق بأحكام القانون لا يبرر تطبيقه، كما أن العلم المسبق يتحقق أيضاً لمالك السفينة المضرورة، كما أن تحقيق الوحدة في الأحكام يمكن أن يتحقق فيما لو طبق قانون علم السفينة المضرورة[٣].

ب- تطبيق قانون السفينة التي لحقها الضرر:

على عكس الاتجاه السابق يتجه بعض الشراح إلى تطبيق قانون علم السفينة التي لحقها الضرر في شأن المسؤولية المترتبة على التصادم البحري الواقع في البحار العامة، ويستند أنصار هذا الرأي إلى إن أحكام المسؤولية التقصيرية في القانون المدني تهدف إلى حماية الدائن المضرور[٤]، ولم يسلم هذا الاتجاه من النقد، إذ أنه قد يكون في تطبيق قانون علم السفينة التي أخطأت تكون أكثر حماية ورعاية لمصالح المضرور[٥].

بل وقد لاحظ بعض الشراح إن هذا الاتجاه، أسوة بسابقه، يفترض إن هناك سفينة قد ارتكبت الخطأ أو أخرى قد لحق بها الضرر، في حين أنه قد تبين بعد الرجوع إلى الأحكام الخاصة بمنع التصادم في البحار العامة، أو بعد الرجوع إلى قانون القاضي بوصفه المرجع في التكييف، إن التصادم قد وقع بخطأ مشترك، أو نتيجة لقوة قاهرة، أو تعذر تحديد السبب الفعلي للتصادم (تصادم مشتبه في أسبابه)، مما يصعب معه في النهاية إعمال أي من الاتجاهين المتقدمين، نحو تفضيل تطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ، أو السفينة التي لحقها الضرر، ولا مناص في الأحوال المتقدمة، وبصفة خاصة في حالة الخطأ المشترك من تطبيق قانوني السفينتين المتصادمتين[٦].

ت- التطبيق الجامع أو الموزع لكل من القانونين:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن تطبيق قانون علم السفينة التي أخطأت، أو التي لحق بها الضرر، كما

---

(١) د. هشام صادق، المرجع السابق، ص١٦١، وكذا المراجع المشار إليها بهامش هذه الصفحة.

(٢) المرجع السابق، ص١٦١.

(٣) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٩٠، نجلاء الماحي خليفة، نطاق تطبيق علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٦٥.

(٤) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٩٠.

(٥) د. هشام صادق، تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٦٣، وكذا المراجع المشار إليها بهامش هذه الصفحة.

(٦) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٩١، د. هشام صادق، تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٦٣، وكذا المراجع المشار إليها بهامش هذه الصفحة.

هو مؤدى كل من الاتجاهين السابقين، هو قول يقوم على أساس خاطئ، وذلك أن الطبيعة الخاصة للمسؤولية التقصيرية في هذا الفرض تقتضي مراعاة كل من قانون السفينة التي ارتكبت الخطأ والسفينة التي لحق بها الضرر[١].

ولهذا يرى بعض الفقهاء تطبيق قانون كل من العلمين تطبيقاً موزعاً بحيث تتحدد ،مسؤولية مالك أو مجهز كل سفينة وفقاً لقانون الدولة التي ترفع سفينته علمها، وذلك فيما لو وقع التصادم بخطأ مشترك[٢] على إن هذا الرأي بدوره لم يسلم من النقد، فبالإضافة إلى ما يترتب عليه من تجزأة أحكام المسؤولية وهو ما يثير صعوبات عملية من العسير تلافيها، فقد أكد البعض إن التطبيق الموزع لكل من قانون علم السفينة التي أخطأت وقانون علم السفينة التي لحقها الضرر يخل بالمساواة المتطلبة في المعاملة إلا عن طريق تطبيق قانون واحد[٣].

وقد ذهب البعض الآخر في انتقاده للتطبيق الجامع أو الموزع لقوانين الدول التي تنتمي إليها السفن المتصادمة إلى القول بأن تنازع القوانين هو: تنازع بين السيادات، ولا يصح تطبيق أكثر من سيادة واحدة وقانون واحد على نفس الواقعة[٤].

ث- تطبيق القانون الأصلح للمضرور:

يرى أنصار هذا الاتجاه أنه لتفادي الصعوبات التي تواجه التطبيق الجامع أو الموزع لكل من قانون علم السفينتين المتصادمتين، بالإضافة إلى أن تطبيق القانون الأصلح للمضرور على هذا النحو يحقق الحكمة البعيدة للقواعد التي تحكم المسؤولية التقصيرية[٥].

فكما لم تسلم الاتجاهات الآخرى من النقد، لم يسلم هذا الرأي من الانتقاد، فإذا كان هذا الاتجاه يستقيم مع المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري الواقع بسبب خطأ أحد السفينتين، فما هو الحل بشأن التصادم الواقع بخطأ مشترك، وأقام مالك كل سفينة دعواه على الطرف الآخر، فكان المدعى مضروراً والمدعى عليه مضروراً، من ذات الواقعة فهل يمكن أن تكون الأسبقية في رفع الدعوى سبباً في تخويل أحد أطراف التصادم اختيار القانون الأصلح له، وإذا منح الطرف الآخر هذا الحق في الاختيار، فهل يعني

---

(١) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٩١، د. هشام صادق، تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٦٤.

(٢) المرجعين السابقين، نفس الصفحات.

(٣) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٩١، ١٩٢. د. هشام صادق، تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٦٥.

(٤) د. هشام صادق، تنازع القوانين، مرجع سابق، الهامش ٢، ص١٦٥.

(٥) المرجع السابق، ص١٦٦.

ذلك إمكانية تطبيق قانونيين مختلفيين على ذات واقعة التصادم[١].

٣- تطبيق قانون القاضي عند تخلف العلم المشترك:

لقد أخذ كل من الفقه والقضاء في معظم دول العالم بمبدأ تطبيق قانون العلم المشترك للسفينتين المتصادمتين في أعالي البحار، ويعتبر أفضل الحلول وأكثرها ملائمة لطبيعة المسؤولية المترتبة على التصادم البحري، مع التحفظ الخاص لبعض الفقه بضرورة الرجوع في جميع الأحوال إلى القواعد الدولية الخاصة بتنظيم المرور البحري، ومنع التصادم لتحديد ركن الخطأ في المسؤولية[٢].

وقد اختلف الآراء بين الشراح والقضاء حول القانون الواجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري في حال اختلاف علم كل من السفينتين المتصادمتين، مما دعى غالب الشراح والقضاء للرجوع إلى قانون القاضي الذي ينظر النزاع، على الرغم مما تعرض له هذا الاتجاه من نقد، خاصة لما يؤدي إليه من فتح المجال أمام المضرور للغش والتحايل عن طريق رفع دعواه أمام محكمة يعلم مقدماً أن تطبيق قانونها أكثر رعاية لمصالحه، ودون أن يكون اختياره محدوداً بين قانوني علما السفينتين المتصادمتين[٣].

فقد ارتضى غالبية الفقه في النهاية للحل القائل بتطبيق قانون القاضي عند تخلف العلم المشترك، لا باعتباره حلاً يسمو على النقد وملائمته، وإنما نزولاً على اعتبارات الضرورة العملية، وهي نتيجة مؤسفة كان من الطبيعي أن يتلقفها القضاء مع ذلك بصدر رحب، لكونها تؤدي في النهاية إلى تطبيق قانونه فتوفر عليه بذلك عناء البحث عن مضمون القانون الأجنبي[٤].

ومن وجهة نظر الباحث وإزاء هذه الاتجاهات بين من يناصر الاتجاه القائل بتطبيق قانون القاضي، وآخر بتطبيق قانون العلم على النحو الذي سبق بيانه آنفاً، وإن كان البعض قد أصاب في جزء فإنه قد جانبه الصواب في شق آخر، ولم تخلو هذه الاتجاهات من السلبيات في جزء منها، وإن كانت إيجابية في جزء آخر، إلا أنني اتفق مع الفقه الذي ينادي بوضع تشريع دولي موحد يحكم كافة مسائل المسؤولية المترتبة على التصادم البحري الواقع في البحار العامة[٥].

---

(١) يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٩٢.

(٢) د. هشام صادق، تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٦٦.

(٣) د. هشام صادق، تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٧٤، يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٩٣.

(٤) د. هشام صادق، تنازع القوانين، مرجع سابق، ص١٧٧، يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري، مرجع سابق، ص١٩٣.

(٥) الأستاذ/ Ripert، ج ٣ فقرة ٢٠٧٧، مشار إليه في المرجع السابق، ص١٧٥.

أولاً: موقف التشريعات الدولية

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ Law Of The Sea المادة (٩٧) منها على ما يلي:

"١- في حالة وقوع مصادمة أو أي حادث ملاحي للسفينة وهي في أعالي البحار، يترتب على هذا الحدث بطبيعته مساءلة ربان السفينة أو أي مستخدم آخر فيها جنائياً أو تأديبياً، لا يجوز مباشرة أي إجراء جنائي أو تأديبي ضد هؤلاء الأشخاص إلا لدى السلطات القضائية والإدارية لدولة علم السفينة أو الدولة التي يكون هؤلاء الأشخاص من رعاياها.

٢- في المسائل التأديبية، تنفرد الدولة التي منحت الرخصة للربان أو شهادة صلاحية بالحق في سحب الشهادة أو الرخصة بعد إتباع الإجراءات العادية المقررة في القانون، حتى وأن لم يتمتع حامل الرخصة أو الشهادة بجنسية الدولة التي منحته إياها.

٣- لا يجوز حجز السفينة أو الأمر باعتقالها، حتى ولو كإجراء من إجراءات التحقيق إلا بمعرفة سلطات الدولة التي تحمل السفينة علمها".

كما نصت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٥٢ بشأن توحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى على ما يلي: "إذا وقع تصادم أو أي حادث ملاحي آخر لسفينة بحرية وكان من شأنه 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 تحمل السفينة علمها وقت وقوع التصادم أو الحادث الملاحي".

يتضح من نص المادتين أعلاه أن الاتفاقيتين مالتا إلى مسائلة السفينة المخطئة جنائياً وتأديباً وفقاً لمبدأ العلم، كما نصت المادة الثانية من هذه الاتفاقية على عدم جواز الحجز على السفينة التي سببت التصادم أو منعها من السفر ولو لأغراض التحقيق إلا من قبل السلطات التي تحمل السفينة علمها، وأعطت المادة الثالثة من الاتفاقية للدول الموقعة الحق في منح سلطاتها الخاصة صلاحية اتخاذ التدابير الخاصة بشهادات الاختصاص والتراخيص التي منحتها أو محاكمة رعاياها عن الجرائم التي ارتكبوها، ولو كانوا على متن سفينة تحمل علم دولة أخرى وذلك في حالة حصول تصادم أو أي حادث ملاحي آخر.

وتميز هذه الاتفاقية بين التصادم وحوادث الملاحة التي تقع في أعالي البحار وبين التصادم وحوادث الملاحة التي تقع في الموانئ والخلجان والمياه الداخلية وبين تلك التي تقع في المياه الإقليمية. ففيما يتعلق بالتصادم وحوادث الملاحة التي تقع في الموانئ والخلجان والمياه الداخلية لا تنطبق عليها الاتفاقية، أما فيما يتعلق بالتصادم وحوادث الملاحة التي تقع في المياه الإقليمية فإن المادة (٤) فقرة (٢) من الاتفاقية تمنح الدولة الموقعة على الاتفاقية الحق في أن تحتفظ لنفسها عند التوقيع عليها أو عند إيداع وثائق التصديق أو عند الانضمام إلى الاتفاقية بحق تعقب الجرائم التي تقع في مياهها الإقليمية تأييداً

لسيادة الدولة الكاملة على مياهها الإقليمية[١]، ونصت المادة الخامسة من الاتفاقية على وجوب تعهد الدول الموقعة بأن تخضع للتحكيم جميع أوجه الخلافات التي تنشأ فيما بينها بشأن تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها وذلك دون إخلال بالتزامات المتعاقدين الذين اتفقوا على عرض منازعاتهم على محكمة العدل الدولية.

ولعل قضية اللوتس[٢] من الحوادث الشهيرة التي أثيرت فيها مسألة الاختصاص الدولي خلافات حادة حيث وصلت القضية إلى محكمة العدل الدولية الدائمة في لاهاي وفصلت فيها سنة ١٩٢٨، وهي حادثة السفينة الفرنسية "لوتس" التي تتلخص وقائعها في أن تصادماً بحرياً حصل بين سفينة تجارية تركية اسمها "بوزكورت" وسفينة تجارية فرنسية اسمها "لوتس"، وقد حصل التصادم بالقرب من "متلين" خارج المياه الإقليمية التركية وغرق معها ثمانية من بحارتها واستطاعت السفينة الفرنسية أن تنقذ ربان السفينة التركية من الغرق، ثم واصلت رحلتها إلى القسطنطينية، وفور رسو السفينة الفرنسية في القسطنطينية قامت السلطات التركية بإلقاء القبض على كل من ربان السفينة الفرنسية المسمى "ريمون" وربان السفينة التركية الذي أنقذته السفينة الفرنسية المسمى "حسن بك"، وبعد إجراء التحقيق معهما أمام السلطات التركية قدما للمحاكمة أمام المحاكم التركية لمحاكمتهم بتهمة القتل الخطأ. غير أن ربان السفينة الفرنسي دفع بعدم اختصاص المحاكم التركية بمحاكمته، ولكن المحاكم التركية رفضت هذا الدفع وصدر على كل من الربان الفرنسي والتركي حكماً بالحبس والغرامة معاً، وقد احتجت الحكومة الفرنسية على محاكمة ربان السفينة الفرنسية أمام المحاكم التركية، وبعد أن تأزم الموقف بين فرنسا وتركيا دخل الطرفان في مفاوضات واتفقا على الالتجاء إلى محكمة العدل الدولية الدائمة، وادعت تركيا أمام هذه المحكمة أن المحاكم التركية هي المختصة في نظر دعوى التصادم هذه، لأن الدولة تستطيع أن تبسط سلطانها القضائي بحيث يمتد إلى خارج إقليمها وتطبق قوانينها كذلك على ما يقع من جرائم خارج الإقليم، حينما يكون المجني عليهم من رعاياها أو عندما يحيق الضرر بأموال تابعة لرعاياها، وقد أفتت محكمة العدل الدولية الدائمة لصالح تركيا وقالت في فتواها أن حكومة تركيا لم تتصرف على خلاف مبادئ القانون الدولي ذلك لأن الجريمة رغم وقوعها على ظهر السفينة الفرنسية "لوتس" إلا أنها أحدثت آثارها ونتائجها في السفينة التركية "بوزكورت" التي تعتبر إقليماً تركيا، كما قالت المحكمة أنه لا توجد قاعدة دولية تمنع الدولة من أن تضع تشريعاً على النحو الذي فعلته الحكومة التركية وتتمتع الدول في هذا المجال بحرية واسعة.

كما إن المحكمة وفي تسبيبها للحكم استثنت السفن الحربية [٣]، وكان لرأي محكمة العدل الدولية الدائمة هذا رد فعل كبير في الأوساط المهتمة بالشؤون البحرية. ففي كانون الثاني سنة ١٩٢٩م رفع

---

(١) د. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٥م، ص٨٨.

(٢) مشار إليها في د. هاشم الجزائري، د. عوض خلف، مرجع سابق، ص٢٦٦.

(٣) S. K. Verma، an Introduction to Public International law، Eastern economy edition، universityof Delhi، 1998، P 319.

الاتحاد الدولي لضباط البحرية التجارية مذكرة إلى عصبة الأمم عبروا فيها عن قلقهم من القرار الذي اتخذته محكمة العدل الدولية، وأن ذلك سيؤدي إلى تعرض ضباط البحرية التجارية لمحاكمات مزدوجة، كما أثار هذا القرار اهتمام اللجنة البحرية الدولية وبحثته في دورتها المنعقدة في "انفرس" في سنة ١٩٣٠ وفي "أوسلو" سنة ١٩٣٣ وفي "باريس" سنة ١٩٣٧. وقدمت اللجنة في هذا الاجتماع الأخير مشروع اتفاقية دولية تقضي بعدم جواز محاكمة ربان السفينة وبحارتها عما ينسب إليهم من أعمال في حالة وقوع تصادم بحري أو أي حادث ملاحي آخر إلا بمعرفة محاكم البلد الذي تحمل السفينة علمه، سواء كانت المحاكم تأديبية أم جنائية ولا يجوز أن يقبض على هؤلاء أو أن يتخذ ضدهم أي إجراء إلا بمعرفة السلطات التي تتبعها السفينة، إلا إن الأمر يختلف تماماً في المسائل المدنية حيث نصت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل ١٩٥٢ بشأن توحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى على ما يلي:

(١) يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم الذي يحدث بين السفن البحرية بعضها بعضاً أو بينها وبين مراكب الملاحة الداخلية أمام إحدى المحاكم الآتي بيانها وحسب:

(أ) أمام محكمة محل إقامة المدعي عليه المعتاد أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله.

(ب) أمام محكمة المكان الذي أجرى فيه الحجز على سفينة المدعي عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعي عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذوناً به، أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه، والذي قدم فيه المدعي عليه كفيلاً أو أي ضمان آخر.

(ج) أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانى أو المرافئ أو في المياه الداخلية.

(٢) وللمدعي الخيار في أن يقرر رفع دعواه أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة السابقة.

(٣) لا يجوز للمدعي دون أن يتنازل عن دعواه السابق رفعها أن يرفع أمام محكمة أخرى على نفس المدعي عليه، دعوى جديدة مستندة إلى نفس الوقائع.

وتنطبق الاتفاقية على كل ذوي الشأن إذا كانت جميع السفن التي لها دخل في التصادم تابعة للدولة المتعاقدة، ومع ذلك يجوز لكل دولة متعاقدة إذا كان أصحاب الشأن تابعين لدولة غير متعاقدة أن تعلق تطبيق أحكام هذه الاتفاقية على "شرط التبادل[١]". وإذا كان كل ذوي الشأن تابعين لنفس الدولة التي ترفع الدعوى أمام محكمتها، في القانون الوطني لهذه الدولة هو الواجب التطبيق وليس أحكام الاتفاقية[٢]، إلا إن هذه المادة جاءت قاصرة ولم تعالج مسألة تنازع القوانين في التصادم الذي يقع في أعالي البحار،

---

(١) وهو ما يعرف بشرط المعاملة بالمثل أو التبادل، ومقتضى هذا المبدأ أن المحاكم الوطنية لدولة ما، لا تقبل الأمر بتنفيذ الحكم الأجنبي إلا إذا كانت المحاكم الأجنبية التي أصدرت هذا الحكم تقبل تنفيذ الأحكام الصادرة من قبل محاكم هذه الدولة بنفس القدر وفى نفس الحدود.

(٢) د. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص٩٣.

وبالأخص مع اختلاف حالات التصادم التي قد تقع بين سفن تحمل نفس العلم وسفن تحمل أعلاماً مختلفة.

ثانياً: موقف بعض التشريعات الوطنية والفقه

فقد نصت المادة ١٩٥ من القانون البحري البحريني في فقرتها الأولى على أنه: "للمدعي رفع الدعوى الناشئة عن التصادم امام احدى المحاكم الآتية: أ- محكمة موطن المدعى عليه او المحكمة التي يقع في دائرتها مركز استثمار تابع له. ب- محكمة ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه. جـ- محكمة المكان الذي يقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه التي احدثت الضرر أو على سفينة اخرى مملوكة له إذا كان الحجز عليها جائزاً أو محكمة المكان الذي كان من الجائز توقيع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلاً أو ضماناً آخر. د- محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا حدث في الموانئ أو المرافئ أو في البحر الإقليمي، وإذا اختار المدعي احدى المحاكم السابق ذكرها فلا يجوز له رفع دعوى جديدة تستند الى الوقائع ذاتها أمام محكمة أخرى إلا إذا تنازل عن الدعوى الأولى".

اتفق غالبية الفقهاء على إن القانون الواجب التطبيق في الحالات التي تقع بين سفن تحمل نفس الجنسية، هو قانون العلم المشترك، حيث إن رابط الجنسية يُعد بمثابة عامل مشترك يجبُ تطبيق قانون العلم المشترك أو الجنسية المشتركة.

إلا أنني لا أميل إلى تلك الحجية، إذ إن هناك العديد من السفن التجارية تنعدم فيها الصلة الوثيقة[١] بينها وبين جنسية العلم التي تحمله، وبالأخص تلك الدول التي تعتمد على نظام التسجيل المفتوح والتي ينعدم فيها تماماً الرابط الوثيق كما هو الحال في بنما وليبيريا، في حين لم تعتمد مملكة البحرين هذا النظام وان كان هناك توجهاً لاعتماده كونه وسيلةً لزيادة دخل الدولة وتنميةً لاقتصادها.

أما بالنسبة للسفن التي تحمل جنسيات مختلفة فقد ساهم عزوف بعض الدول عن المصادقة على الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بتوحيد القوانين في تعميق الخلافات الفقهية عند تطبيق القانون الواجب التطبيق[٢]، ففي ذلك اتجهت بعض القوانين إلى تطبيق قانون القاضي المعروض عليه النزاع كونه القانون الأكثر إلماماً لدى القاضي وكذلك يُعد لجوء الأطراف إليه بمثابة ارتضاء أو موافقة ضمنية على تطبيق هذا القانون، ومن هذه القوانين القانون الألماني والقانون الإنجليزي.

في حين إن هناك رأي آخر يرى ان تطبيق قانون علم السفينة المخطئة أفضل الحلول الملائمة، إذ يمنح السفينة المخطئة فرصة للعلم المسبق بمدى المسؤولية دون أن يتفاجأ بالتزامات أخرى قد يفرضها

---

(١) خلت أغلب المعاهدات الدولية من تعريف الصلة الوثيقة Genuine Link إلا أنه يمكن تعريفها بأنها تلك الصلة التي تخول الدولة التطبيق الفعلي لاختصاصها وسيطرتها من الناحية الإدارية والتقنية والمسائل الاجتماعية على السفينة التي تحمل علمها.

George K. Walker، Definitions for the Law of the Sea: Terms Not Defined by the 1982 Convention، General Edition ، Martinus Nijhoff Publishers، US، 2012، P 74.

(٢) رمزي سعدي، التصادم البحري، مرجع سابق، ص٢٠.

عليه قانون آخر، وفي ذلك اتجه القضاء الفرنسي في قضية التصادم بين السفينة الانجليزية (Appollo) والسفينة الفرنسية (Precurseur) في البحر العام بخطأٍ من السفينة الانجليزية وعُرِضَتْ الدعوى أمام محكمة (Brest) الفرنسية حينها طلب مجهز السفينة الإنجليزية تحديد مسؤوليتهم عن التعويض بترك السفينة والأجرة استناداً إلى المادة (٢١٦) من القانون التجاري الفرنسي، إلا إن المحكمة رفضت هذا الطلب وطبقت القانون الإنجليزي ومع ذلك فقد اشترطت المحاكم الفرنسية للأخذ بهذا الرأي أنْ لا يكون في هذا القانون ما يخالف حسن النظام العام والآداب[١].

وعلى عكس ذلك اتجه رأي آخر إلى تطبيق قانون علم السفينة المتضررة استناداً إلى أن المسؤولية التقصيرية في القانون المدني أو كما تسمى بمسؤولية الفعل الضار في بعض القوانين كالقانون المدني البحريني والإماراتي[٢]، تسعى إلى حماية الطرف المتضرر، إلا إن هذه الحجية ليس لها سند قانوني إذ إن المدين هو الأحق بالرعاية.

وفي ظل غياب المعاهدات والاتفاقيات الدولية عن حل هذه المشكلة وخلو العديد من القوانين البحرية من أحكام تنظم هذه المسألة فقد بات من المهم اللجوء إلى القواعد العامة في القانون المدني وفيما يتعلق بتنازع القوانين، وحسناً فعل المشرع العراقي حين نص في المادة السادسة من مشروع القانون البحري العراقي على أنه: "يطبق القانون العراقي على السفينة العراقية في أعالي البحار دون استثناء، وفي المياه الإقليمية الأجنبية ما لم يكن قانون الدولة صاحبة الإقليم واجب التطبيق...".

---

(١) علاء عمر محمد، مرجع سابق، ص١٣.

(٢) د. عبد الخالق حسن أحمد، مرجع سابق، ص٢٧٨.

المبحث الرابع

تقادم الدعوى المدنية في التصادم البحري

تنص المادة (١٩٦) من القانون البحري البحريني على أن "تنقضي دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم البحري بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث ومع ذلك ينقضي حق الرجوع المشار إليه في المادة (١٩١) بمضي سنة من تاريخ الوفاء. ولا تسري المدة المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين اذا تعذر حجز السفينة المدعى عليها في البحر الاقليمي للدولة، ولا يفيد من هذه الميزة الا الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية الدولة والذين لهم موطن فيها".

وقد قررت اتفاقية بروكسل ١٩١٠ الخاصة بالتصادم تقادماً قصيراً تنقضي به دعوى التصادم حيث نصت المادة (١/١٧) على أنه: "تسقط دعوى المطالبة بالتعويض بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث"، وتطبيقاً للقواعد العامة فإن المحكمة لا تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها وإنما يجب ان يكون ذلك بناء على طلب صاحب المصلحة، كما يجوز التمسك به في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام محكمة الاستئناف لأول مرة، إلا انه لا تقبل اثارته لأول مرة أمام محكمة النقض، ولا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز الاتفاق على ان يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي حددها القانون.

وطبقاً للمادة (٣/٧) من اتفاقية بروكسل ١٩١٠ يخضع وقف وانقطاع التقادم لقانون المحكمة التي تنظر الدعوى، وقد أضافت الاتفاقية في الفقرة الرابعة من المادة المذكورة ان الأطراف المتعاقدة تحتفظ لنفسها بالحق في أن تعتبر كسبب لوقف التقادم كون السفينة المدعى عليها لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية. وقد استعمل القانون الفرنسي الجديد لسنة ١٩٦٧م، في مادته السابعة فقرة ثالثة هذا التحفظ إذ نص على أن مدة التقادم المشار إليها لا تسري عندما لا تكون السفينة قد حجزت في المياه الخاضعة للاختصاص الفرنسي.

وقد أخذ بذلك القانون البحري المصري الجديد في المادة (٣٠١) فقرة ثانية التي تنص على أنه: "مع مراعاة أحكام القانون المدني يقف سريان المدد المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذ تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية المصرية، وكان المدعي من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو كان له موطن بها[١].

كما يخضع هذا التقادم لأسباب وقف وانقطاع التقادم المقررة في القانون المدني، ومع ذلك يقف سريان التقادم إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية وكان المدعي من الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية الإقليمية[٢]. وعلى ذلك يكون لكل من أصابه ضرر من الشاحنين والركاب وأفراد الطاقم من جراء التصادم الحق في رفع دعوى التعويض خلال سنتين من تاريخ وقوع الضرر أو

---

(١) د. محمد بهجت قايد، مرجع سابق، ص٣٠٢.

(٢) إيمان الجميل، الحوادث البحرية، مرجع سابق، ص٢٩.

الإصابة، أما بالنسبة للسفينة المسؤولة تضامنياً والتي دفعت التعويض عن الوفاة بقيمة تزيد عن مسؤوليتها فعليها رفع دعوى الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى خلال سنة من تاريخ الوفاة.

الخاتمة

بعد الفراغ من الحديث عن التصادم البحري، فإنه يمكن استنباط النتائج والتوصيات الآتية:

أولاً: النتائج:

يمكننا على ضوء ما تقدم أن نلخص القول بأن التطور التقني في مجال صناعة السفن نجح في تقليل حالات التصادم البحري، إلا إن هذا التقدم لم يستطع أن يقلل من النتائج الخطيرة المترتبة على وقوعه وأثر بشكل مباشر في ازدياد التلفيات الناتجة عن هذا التصادم ، أضف إلى إن الإهمال وعدم اتخاذ الاحتياطات ساهم ويساهم في ارتفاع معدل نسبة حوداث التصادم البحري.

وقد أشرنا في مقدمة هذه الرسالة إلى الأخطار التي تواجهها الملاحة البحرية وبالأخص خطر التصادم البحري، وتحدثنا بعد ذلك عن أهمية الموضوع في نظرنا والتقسيم الذي اعتمدناه، ففي الفصل الأول تعرضنا لماهية التصادم البحري وقلنا بأنه يتعين حتى يعد التصادم بحرياً أن يحصل الارتطام المادي في التصادم، وأن يكون التصادم بين منشأتين بحريتين أحداهما على الأقل سفينة، ونظراً إلى عدم انضمام جميع الدول إلى معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠م الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم، فإن ذلك يستدعي عدم تطبيق أحكامها على سفن الدول التي لم تنضم إلى معاهدة بروكسل.

وتناولنا في الفصل الثاني أنواع التصادم، والتي عن طريقها يتم تنظيم المسؤولية المترتبة على التصادم البحري ، والتي تختلف باختلاف السبب المنشئ للتصادم، فالتصادم الناشئ عن القوة القهرية لا تترتب عليه أية مسؤولية، حيث يتحمل كل طرف الأضرار اللاحقة به، وهو ما يتفق مع القواعد العامة، كما يؤدي التصادم المشتبه في سببه إلى الإعفاء من المسؤولية، وهو حكم أجمعت عليه التشريعات البحرية، وقد يكون التصادم ناتجاً عن خطأ مشترك، مما يستدعي توزيع ،مسؤولية السفن المتصادمة، وفقاً لمدى جسامة الأخطاء التي صدرت منها.

وفي الفصل الثالث تناولنا المسؤولية المدنية الناتجة عن التصادم البحري و القانون الواجب التطبيق. وتعرضنا للدعوى المدنية في دعوى المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري وهما الشخص الذي أصابه الضرر المطالب بتعويضه فغير المضرور ليس له حق في المطالبة بالتعويض ،وتعرضنا أيضاً إلى القانون الواجب التطبيق على المسؤولية الناتجة عن التصادم البحري الواقع في المياه الإقليمية والبحار العامة، والمشاكل التي تنشأ عندما يحصل التصادم بين سفينتين أو أكثر، إحداهما تنتمي إلى دولة غير منضمة إلى اتفاقية بروكسل وأخرى تنتمي إلى دول منضمة إلى اتفاقية بروكسل إذ أن هذه الاتفاقية تكفلت بتعيين القانون الواجب التطبيق في مثل هذه الحالات عند التصادم البحري.

وأخيراً أوردنا القواعد الدولية لمنع التصادم البحري والتي تحتوي على ثمانية وثلاثين قاعدة،

تتعلق بقواعد منع التصادم البحري، والسير، والأشكال والأنوار، والإشارات الضوئية والصوتية للسفن، وكذلك قواعد الإعفاءات التي يمكن أن تسري على بعض السفن، وأربعة ملاحق تتعلق بتفاصيل وتحديد أماكن الأجهزة والملحقات للسفن.

ثانياً: التوصيات:

١- تحديد مفهوم التصادم البحري، وذلك نظراً لوجود اختلاف متعدد في مفهوم التصادم البحري لدى بعض التشريعات والقوانين التي بعضها يعود إلى حقبة زمن الدولة العثمانية كما أنه يوجد خلط بين مفهوم التصادم البحري والحوادث البحرية.

٢- تحديد ما هو المقصود بمفهوم المنشأة العائمة التي تكوم محلاً للتصادم البحري حيث انه توجد منشآت عائمة لها نشاط كامل أو جزئي ثابتة والبعض منها متحرك.

٣- تكثيف ثقافة الوقاية من التصادم البحري على كافة مستويات مرتادي البحر، وذلك من خلال خطة استراتجية وطنية توضع لهذا الغرض.

٤- ندعو المشرع البحريني إلى ضرورة تحديث النصوص التشريعية المُطبقة في مملكة البحرين لتشمل جميع حالات التصادم البحري بما يتوافق مع الاتفاقيات الدولية والتطبيقات العالمية آخذاً بعين الاعتبار تطور وسائط النقل البحري ووسائله والانضمام إلى الاتفاقيات الدولية البحرية في مسائل التصادم البحري.

٥- ندعو المشرع البحريني إلى صياغة قوانين بحرية موحده وإنشاء جهة تحقيقات ومحاكم موحدة مع دول الخليج العربي، نظراً إلى أهمية ذلك على الصعيد العالمي وما تمارسه أنشطتها الاقتصادية التي تتطلب استخدام الملاحة البحرية في حياتها الاقتصادية.

٦- ندعو المشرع البحريني إلى توحيد التعليمات التي تلزم المنشآت العائمة إلى استخدام تقنيات حديثة تحد من وقوع التصادم البحري، وإلى عدم السماح بملاحة المنشآت التي لا تستخدم تقنيات حديثة لمنع التصادم البحري.

قائمة المراجع

أولاً: كتب اللغة والتراث الإسلامي:

١. إبراهيم مصطفى وآخرون، المعجم الوسيط، طبعة مطبعة مصر بالقاهرة، ١٣٨١هـ/١٩٦١م.
٢. أحمد بن محمد بن علي المصري الفيومي، المصباح المنير، مكتبة لبنان، ١٩٨٧م.
٣. د. أحمد بو حاقة وآخرون، معجم النفائس الكبير، الطبعة الأولى، ٢٠٠٧م، دار النفائس، بيروت.
٤. د. أحمد مختار عمو آخرون، معجم اللغة العربية المعاصرة، الطبعة الأولى، ٢٠٠٨م، عالم الكتب، القاهرة.
٥. بطرس البستان، محيط المحيط (قاموس مطول للغة العربية)، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٨٣م.
٦. زين الدين محمد بن شمس الدين أبي بكر عبدالقادر الرازي، مختار الصحاح، طبعة عام ١٤١٥هـ/١٩٩٥م، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، تحقيق/ محمود خاطر.
٧. زين الدين محمد بن شمس الدين أبي بكر عبدالقادر الرازي، مختار الصحاح، طبعة عام ١٩٩٧م، المكتبة العصرية، (صيدا – بيروت)، اعتنى بها أ. يوسف الشيخ محمد.
٨. عبدالرحمن فايع، أحكام البحر في الفقه الإسلامي، دار الأندلس الخضراء.
٩. محمد بن مكرم بن علي جمال الدين بن منظور، لسان العرب، طبعة دار مصادر، بيروت، لبنان.
١٠. محمد بن يعقوب بن محمد بن إبراهيم مجد الدين الشيرازي، المعروف بالفيروز آبادي، القاموس المحيط، طبعة المكتبة التجارية الكبرى، مصر.
١١. د. محمد رواس قلعجي ، د. حامد صادق قنيبي، معجم لغة الفقهاء، الطبعة الأولى، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان.
١٢. المعجم الوجيز، طبعة خاصة بوزارة التربية والتعليم بمصر، عام ١٤١٧هـ/ ١٩٨٥م.
١٣. المنجد في اللغة والإعلام، دار المشرق، الطبعة ٤٣، الطبعة المئوية الأولى، عام ٢٠٠٨، بيروت.

ثانياً: الكتب القانونية:

١. د. أحمد محمود حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٠م.
٢. د. أحمد حسني، النقل الدولي البحري للبضائع والحوادث البحري، قاعدة رقم ٧٨، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٠م.
٣. د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧م.

٤. د. أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، ٢٠١٠م.

٥. د. إيمان الجميل، الحوادث البحرية، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، ٢٠١٢م.

٦. د. ثروت علي عبدالرحيم، شرح القانون البحري السعودي، الناشر عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود، ١٩٨٥م.

٧. جندي عبدالملك، الموسوعة الجنائية، الجزء الأول، الطبعة الأولى، مطبعة الاعتماد، ١٩٤٢م.

٨. د. حسني محمود عبدالدايم، الامتناع عن الإغاثة وتطبيقاتها المعاصرة، الطبعة الأولى، دار لفكر الجامعي بالإسكندرية، ٢٠١١م.

٩. د. حسين يوسف غنايم، القانون البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة بقوانين دول مجلس التعاون الخليجي، مطبعة البيان التجارية، ١٩٩٠م.

١٠. د. حيدر أحمد دفع الله، المدخل لقانون الإثبات، الطبعة الأولى، ١٩٩٠م، دار كليب القطرية.

١١. د. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، الجزء الأول، دار أبو أمجد، ١٩٩١م.

١٢. د. سعدون العامري، موجز نظرية الإثبات، الطبعة الأولى، مطبعة المعارف، بغداد، العراق، ١٩٦٦م.

١٣. د. سعيد حسب الله عبدالله، الوجيز في قانون الإجراءات الجنائية البحريني، الطبعة الثالثة، مطبعة جامعة البحرين، ٢٠١٠م.

١٤. د. سميحة القليوبي، القانون البحري، ١٩٨٢م.

١٥. د. السيد حسين جلال، السفينة وصناعة النقل البحري، دار المعارف، ١٩٨٥م.

١٦. د. عادل المقدادي، القانون البحري. الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٢م.

١٧. د. عايض بن مقبول القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري) في الفقه الإسلامي، مكتبة القانون والاقتصاد بالرياض، ٢٠١٢م.

١٨. د. عبدالله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر (٢٠٠٩م).

١٩. د. عبد الخالق حسن أحمد، الوجيز في شرح قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة،

الجزء الأول (مصادر الالتزام)، أكاديمية شرطة دبي، الطبعة الثانية، مطابع البيان التجارية، ٢٠٠٤م.

٢٠. د. عبدالرزاق حسين يس، قواعد إثبات المعاملات المدنية والتجارية وطرقه، الطبعة الرابعة، أكاديمية شرطة دبي، دبي، ٢٠٠٥م.

٢١. د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار احياء التراث العربي، بيروت.

٢٢. د. عبدالرزاق السنهوري، الموجز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري.

٢٣. د. عبدالرزاق السنهوري، الموجز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

٢٤. د. عبدالقادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للتوزيع والنشر، عمان، الأردن، ١٩٩٩م.

٢٥. د. عبدالمنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية. الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ١٩٩٨م.

٢٦. د. علي البارودي، مبادىء القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٥م.

٢٧. د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٦٨م.

٢٨. د. علي البارودي، هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٣م.

٢٩. د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، ج ٢، مؤسسة الثقافة الجامعية، ط ١٩٧٢م.

٣٠. د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧م.

٣١. د. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، ١٩٦٦م.

٣٢. د. عمرو عيسى الفقي، ضوابط الإثبات الجنائي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٠م.

٣٣. د. فاضل صالح الزهاوي، القانون البحري البحريني، شرح أحكام القانون البحري البحريني، مطبعة جامعة البحرين، ٢٠٠٥م.

٣٤. د. فايز نعيم رمضان، القانون البحري وفقاً للقانون الاتحادي البحري لدولة الإمارات، كلية شرطة دبي، ١٩٩٠م.

٣٥. محمد أبو بكر، أصول المحاكمات المدنية. الطبعة الأولى، دار العلم والثقافة للنشر والتوزيع، عمان،

الأردن، ٢٠٠٣م.

٣٦. د. محمد بهجت عبدالله قايد، الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢م.

٣٧. د. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية، مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة، ١٩٩٠م.

٣٨. د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١١م.

٣٩. د. محمد فريد العريني، د. هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٠م.

٤٠. د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ٢٠٠٥م.

٤١. د. محمد مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٦م.

٤٢. د. محمد وليد المصري، شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية البحريني. الطبعة الأولى، مطبعة جامعة البحرين، البحرين، ٢٠٠٦م.

٤٣. د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣م.

٤٤. د. محمود مختار بريري، التحكيم التجاري الدولي، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤م.

٤٥. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٥م.

٤٦. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٦م.

٤٧. د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، ١٩٨٣م.

٤٨. د. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٥م.

٤٩. د. مصطفى مجدي هرجه، ندب الخبراء في المجالين الجنائي والمدني، دار الكتب القانونية، ١٩٩٧م.

٥٠. مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي كمصدر لقواعد القانون البحري المعاصر، المكتب العربي الحديث، ١٩٩٠م.

٥١. د. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، مكتبة دار الثقافة والنشر، عمان، الأردن، ١٩٩٨م.

٥٢. د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٤م.

٥٣. د. هشام صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن.

٥٤. يعقوب يوسف عبدالرحمن، التصادم البحري وفقاً للقانون الإماراتي، منشأة المعارف، الإسكندرية.

ثالثاً: الرسائل الجامعية:

١. د. أخياط محمد، التصادم البحري، رسالة دكتوراة مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ١٩٨٧م.

٢. د. عبدالمنعم الشرقاوي، نظرية المصلحة في الدعوى. رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٤٧م.

٣. د. عماد محمد ربيع، حجية الشهادة في الإثبات الجزائي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، الجامعة الأردنية، ١٩٩٩م.

٤. د. محمد ماجد محمود أحمد، المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراة مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة عين شمس، ١٩٩٠م.

٥. نجلاء الماحي خليفة، نطاق تطبيق علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين، رسالة ماجستير مقدمة إلى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٩م.

رابعاً: المقالات والأبحاث:

١. د. علاء عمر محمد، الدعوى المدنية في التصادم البحري، بحث منشور في مجلة جامعة بابل، العلوم الإنسانية، ٢٠١٠م، المجلد ١٨.

٢. محمد عز العرب، تحقيقات الحوادث البحرية "المحقق الاستشاري"، البعد الثالث لتنظيم المؤتمرات، دبي، ٢٠٠٨م.

٣. رمزي سعدي، التصادم البحري (محاضرة ختم التمرين)، الهيئة الوطنية للمحامين، الفرع الجهوي، تونس، ٢٠١٠/٢٠١١م.

خامساً: المراجع الأجنبية:

1. S. K. Verma، an Introduction to Public International law، Eastern economy edition, universityof Delhi,1998, P 319.

2. George K. Walker، Definitions for the Law of the Sea: Terms Not Defined by the 1982 Convention، General Edition, Martinus Nijhoff Publishers, US, 2012.

3. Kennedy، W.R. Civil Salvage, 3rd London 1936; 4 th London, 1958.

ملاحق

القواعد الدولية لمنع التصادم البحري

تحتوي اتفاقية المصادمات في البحار على (٣٨) ثمانية وثلاثون قاعدة، وأربعة ملاحق إضافية ويمكن تفصيلها على الأجزاء التالية:

أولاً: الجزء الأول، قواعد منع التصادم البحري، وتشمل القواعد العامة المتعلقة بالتطبيق والمسؤولية والتعاريف العامة، وتبدأ قواعدها من القاعدة رقم (١) إلى القاعدة رقم (٣).

ثانياً: الجزء الثاني، ويشمل قواعد السير والمناورات موزعة على ثلاثة أقسام، وتبدأ جميع قواعدها من القاعدة رقم (٤) إلى القاعدة رقم (١٩).

- القسم الأول: يختص بالإجراءات التي تتخذها السفن في جميع حالات الرؤية، تبدأ قواعدها من القاعدة رقم (٤) إلى القاعدة رقم (١٠).
- القسم الثاني: يختص بالإجراءات التي تتخذها السفن عندما تكون على مرأى من بعضها البعض، تبدأ قواعدها من القاعدة رقم (١١) إلى القاعدة رقم (١٨).
- القسم الثالث: يختص بالإجراءات التي تتخذها السفن في حالة الرؤية المحدودة، المشمولة بالقاعدة رقم (١٩).

ثالثاً: الجزء الثالث، ويشمل قواعد الأنوار والأشكال للسفن، تبدأ قواعدها من القاعدة رقم (٢٠) إلى القاعدة (٣١).

رابعاً: الجزء الرابع، ويشمل القواعد التي تتعلق بالإشارات الضوئية والصوتية للسفن، تبدأ قواعدها من القاعدة رقم (٣٢) إلى القاعدة رقم (٣٧).

خامساً: الجزء الخامس، يشمل قاعدة واحدة فقط خاصة بالإعفاءات والاستثناءات للسفن، رقم القاعدة (٣٨).

هذه هي القواعد الدولية التي وضعتها اتفاقية تفادي المصادمات البحرية المبرمة عام ١٩٧٢م إلا أنني لن أعرض لجميع هذه القواعد بالدراسة والتفصيل حتى لا يتشعب الأمر ويخرج عن نطاق البحث، وبالتالي فسوف نقتصر في دراستنا لهذه القواعد على أهمها في الحياة العملية، وبناء على ذلك فسوف نقسم هذا الفصل إلى المباحث الآتية:

المبحث الأول: قواعد منع التصادم البحري (القواعد ١-٣)

المبحث الثاني : قواعد السير (القواعد ٤ -٩)

المبحث الثالث : قواعد الأشكال والأنوار (القواعد ٢٠ – ٣١)

المبحث الرابع : قواعد الإشارات الضوئية والصوتية للسفن (القواعد ٣٢ – ٣٧)

المبحث الخامس: الإعفاءات التي يمكن أن تسري على بعض السفن (القاعدة ٣٨)

الفصل الأول

قواعد منع التصادم البحري (القواعد ١ – ٣)

قاعدة (١) التطبيق.

١. تطبق هذه القواعد على جميع السفن في أعالي البحار وفي جميع المياه المتصلة بها والصالحة لملاحة السفن البحرية.

٢. ولا يوجد في هذه القواعد ما يتعارض مع سريان قواعد خاصة وضعتها السلطة المختصة لأي دولة لمناطق استقبال السفن أو أماكن انتظار السفن أو الموانئ أو الأنهار أو البحيرات أو الممرات المائية الداخلية المتصلة بأعالي البحار والصالحة لملاحة السفن فيها، ويجب أن تتطابق تلك القواعد الخاصة لأقرب ما يمكن من هذه القواعد.

٣. ليس في هذه القواعد ما يتعارض مع تطبيق أي قواعد خاصة وضعتها حكومة أي دولة فيما يتعلق بإضاءات الملاحة أو الإشارات الضوئية أو الإشارات الصوتية للسفن الحربية أو السفن المتسلسلة أو المتتابعة في الإبحار أو مجموعات السفن القائمة بأعمال الصيد، ويجب بقدر الإمكان أن لا تكون هذه الإضاءات أو الإشارات في وضع الخطأ أو التعارض مع أي إضاءة أو إشارة منصوص عليها في موضع آخر لهذه القواعد.

٤. يمكن للمنظمة أن تضع نظام سير لحركة مرور السفن تتماشى مع هذه القواعد.

٥. في جميع الأحوال التي تقرر فيها الحكومة المختصة بأنه لا يمكن تطبيق أحكام ونصوص أية قاعدة من هذه القواعد تطبيقاً تاما على سفينة مبنية لغرض خاص وذلك فيما يتعلق بعدد أو موقع أو مدى أو أقواس الرؤية للأنوار أو الأشكال الملاحية و كذلك على تنظيم وخواص أجهزة الإشارات الصوتية فإنه يجب أن تكون مطابقة أقرب مايمكن من هذه القواعد بالنسبة لتلك السفينة.

قاعدة (٢) المسؤولية .

١. ليس في هذه القواعد ما يعفى أية سفينة أو المالك أو الربان أو الطاقم من أي تبعات عن الإهمال في تطبيق هذه القواعد أو من الإهمال في اتخاذ أي إحتياطات تتطلبها الممارسة العادية لرجال البحر أو وفقاً للظروف الخاصة بتلك الحالة.

٢. عند تفسير وتطبيق هذه القواعد يجب الانتباه إلى جميع الأخطار الملاحة والتصادم وإلى أي ظروف خاصة بما في ذلك حدود وقدرات السفن المعنية التي قد تجعل الخروج عن أحكام هذه القواعد ضرورياً لتفادى خطر مباشر.

قاعدة (٣) تعاريف عامة.

في القواعد التالية ما لم يذكر خلاف ذلك في النص فإنه يقصد به الآتي:

١. يقصد بكلمة سفينة: هي كل أنواع الوحدات العائمة بما في ذلك الوحدات التي ليس لها إزاحة في الماء والطائرات المائية التي تستخدم في النقل المائي.
٢. يقصد بالاصطلاح سفينة آلية: هي كل سفينة تسير بالآلآت.
٣. يقصد بالاصطلاح سفينة شراعية: هي كل سفينة تسير بالشراع حتى لو كانت مزودة بالآت محركة طالما لم تستخدمها.
٤. يقصد بالاصطلاح سفينة قائمة بالصيد: هي أي سفينة تصيد بشباك أو خيوط أو بشباك الجر أو بشباك التحويط أو أي جهاز صيد آخر يحد من قدرتها على المناورة، ولكن لا يشمل ذلك السفن التي تصيد بسنانير الجر أو أي جهاز صيد آخر لا يحد من قدرة السفينة على المناورة.
٥. يقصد بكلمة طائرة مائية: هي أي طائرة مصممة للمناورة على الماء.
٦. يقصد بالاصطلاح سفينة ليست تحت السيطرة: هي أي سفينة غير قادرة على المناورة لما هو مطلوب في هذه القاعدة بسبب ظروف استثنائية، وهي أصبحت غير قادرة على إخلاء الطريق لسفينة أخرى أو الابتعاد عنها أو الاحتفاظ بخط سيرها وسرعتها إذا كان ذلك من شأنه أن يوقع السفينة في خطر، ولكن يتطلب منها أن تقوم بأي مناورة مطلوبة طبقاً لحالتها.
٧. يقصد بالاصطلاح سفينة محدودة القدرة على المناورة : هي أي سفينة تقيدت قدرتها على المناورة وفقاً لمتطلبات هذه القواعد نتيجة لعملها وبذلك تصبح غير قادرة على إخلاء الطريق لسفينة أخرى. وتعتبر السفن التالية غير قادرة على المناورة، وهي على سبيل المثال وليس الحصر:

- أي سفينة تقوم بوضع أو صيانة أو إزالة علامات ملاحية أو كابلات أو خطوط أنابيب تحت الماء.
- أي سفينة تقوم بالتعميق أو أعمال المساحة أو عمليات تحت الماء.
- أي سفينة قائمة بأعمال التموين أو نقل أفراد أو مؤن أو بضائع أثناء الإبحار.
- أي سفينة قائمة بإقلاع أو استعادة طائرة.
- أي سفينة تقوم بتطهير وكسح الألغام.
- أي سفينة تقوم بعملية الجر (القطر) تقيد بشدة قدرات السفينة القاطرة ومقطورتها على الخروج عن خط سيرها.

٨. يقصد بالاصطلاح سفينة مقيدة بغاطسها: أي سفينة آلية محدودة القدرة إلى أقصى حد في الخروج عن خط سيرها المرسوم نتيجة لعمق المياه المتاح أسفل قاع السفينة.
٩. يقصد بكلمة مبحرة هي : أي سفينة ليست مستقبلة على المخطاف أو مربوطة إلى الشاطئ أو جانحة.
١٠. يقصد بكلمتي طول وعرض السفينة: هو طولها الكلي وأقصى عرض لها.
١١. لا تعتبر السفن في حدود الرؤية إلا إذا رأت كل منهما الأخرى بالعين المجردة
١٢. يقصد بالاصطلاح الرؤية المحدودة: أي ظروف تجعل الرؤية فيها محدودة بسبب الضباب أو الشابوره أو تساقط الثلج أو العواصف الرملية أو أي حالات أخرى مشابهة.

١٣. القارب ذو الأجنحة: هو قارب ذو جناحين على الجانبين يبحر على سطح الماء عائماً على مراتب هوائية بها هواء ذو ضغط عالي نسبياً بين جناحيه وسط الماء.

الفصل الثاني

قواعد السير (القواعد ٤ – ١٩)

قاعدة (٤) التطبيق.

تسرى قواعد هذا القسم في أي حالة من حالات الرؤية.

قاعدة (٥) المراقبة.

يجب على كل سفينة في جميع الأوقات أن تقوم بالمراقبة البصرية والسمعية الدقيقة بالإضافة إلى المراقبة بكافة الوسائل المتاحة التي تتناسب مع الظروف والأحوال السائدة حتى يمكن عمل تقرير كامل للموقف وخطر التصادم.

قاعدة (٦) السرعة الآمنة.

يجب على كل سفينة في جميع الأوقات السير بسرعة آمنة حتى يمكنها إتخاذ الإجراء المناسب والفعال لتفادي التصادم وحتى يمكن إيقافها خلال مسافة تتلائم مع الظروف والأحوال السائدة، وعند تحديد السرعة الآمنة توضع العوامل التالية التي يجب مراعاتها:

أ- العوامل التي يجب مراعاتها لجميع السفن :

- حالة الرؤية.
- كثافة حركة مرور السفن ويشمل تجمعات سفن الصيد أو أي سفن أخرى.
- قدرة السفينة على المناورة.
- تواجد أضواء خلفية معاكسة.
- حالة الرياح والبحر والتيار والقرب من الأخطاء الملاحية.
- غاطس السفينة وعمق المياه المتاح.

ب- العوامل التي يجب مراعاتها للسفن التي تتحمل جهاز رادارفي وضع التشغيل:

- كفاءة وحدود أداة جهاز الرادار.
- أي قيود ترتبت على مقياس المدى المستخدم في الرادار.
- تأثير حالة البحر والطقس أو أي مصادر تشويش أخرى على قدرة الرادار في وهي على بعد مناسب.
- عدد ومواقع وتحركات السفن المكتشفة بواسطة الرادار.
- التقييم الأمثل للرؤية التي قد يكون ممكنا بعمل مقارنة للأهداف التي يمكن رؤيتها بالعين وقياس مسافتها على الرادار.

قاعدة (٧) خطر التصادم.

أ- يجب على كل سفينة استخدام جميع الوسائل المتاحة التي تتناسب مع الظروف والأحوال لتقرير وجود خطر التصادم من عدمه، وفي حالة الشك فيجب اعتبار إن هذا الخطر قائم.

ب- في حالة وجود جهاز رادار يجب استخدامه بطريقة سليمة بما في ذلك تشغيله على مدى مسافات بعيدة للحصول على إنذار مبكر لأي خطر تصادم واستخدام التوقيع الراداري أو مراقبة الأهداف المكتشفة بطريقة منتظمة مماثلة.

ت- يجب تجنب الاستنتاجات المبنية على معلومات غير كافية، وخاصة معلومات الرادار التي قد تكون غير كافية.

ث- عند تقرير وجود خطر التصادم يجب أن يؤخذ في الاعتبار ما هو آت:

١. يعتبر هذا الخطر قائماً، إذا لم يتغير الاتجاه البوصلي لسفينة تقترب تغييراً محسوساً.

٢. قد يتواجد الخطر أحياناً حتى في حالة تغيير الاتجاه المأخوذه للسفينة بوضوح خاصة عند الاقتراب من سفينة كبيرة جداً، أو من قاطرة ومقطورة، أو من سفن على مسافة قريبة.

قاعدة (٨) إجراءات تفادى التصادم.

أ- عند اتخاذ إجراء لتفادى التصادم، يجب أن يكون هذا الإجراء منسجماً مع القواعد في هذا الجزء وان يكون الإجراء فعالاً ويتم في وقت مناسب مع مراعاة القواعد البحرية السليمة وفقاً بما تسمح به الظروف الحالة.

ب- عند تغيير خط السير أو السرعه أو كلاهما معاً لتفادى التصادم يراعى إذا سمحت ظروف الحالة أن يكون التغيير كبيراً بالدرجة التي تكفي أن تلاحظه السفينة سواءً بالنظر أو بالرادار، ويجب تجنب التغييرات الطفيفة المتتالية لخط السير أو السرعة أو كلاهما معاً.

ت- في حالة تواجد مكان فسيح في البحر فإنه تغير خط السير بمفرده يكون أكثر الإجراءات فعالية لتجنب حالة الأقتراب الحرج للسفينتين بشرط أن يتم ذلك في وقت مناسب وأن يكون التغيير كبيراً ولا ينتج عنه حالات اقتراب حرجة أخرى.

ث- يجب أن تكون نتيجة الإجراء الذي يتخذ لتفادى التصادم مع سفينة أخرى هو المرور على مسافة آمنة منها ويجب مراجعة فاعلية هذا الإجراء بعناية حتى تمر السفينة الأخرى بسلام.

ج- على السفينة أن تهدئ من سرعتها أو توقف تحركها للأمام وذلك بإيقاف آلاتها أو وضعها عكس الحركة للخلف إذا كان ضرورياً لتفادي التصادم أو للسماح بوقت أطول لتقدير الموقف.

ح- (١)-يجب على السفينة المطلوب منها طبقاً لأي من هذه القواعد عدم إعاقة المرور أو السير الآمن لسفينة أخرى عند اتخاذ إجراء تفرضه ظروف الحالة أن يكون هذا الإجراء مبكراً ليوفر حيزاً كاف من البحر يسمح بالمرور الآمن للسفينة الأخرى.

(٢)- لا تعفى السفينة المطلوب منها عدم إعاقة المرور أو السير الآمن لسفينة أخرى من هذا الالتزام إذا كانت تقترب من السفينة الأخرى بطريقة تعرضهما لخطر التصادم ويجب عليها عند اتخاذ إجراء أن يأخذ في الاعتبار تماماً الإجراء الذي قد تتطلبه قواعد هذا الجزء.

(٣)- تظل السفينة المفروض عدم إعاقة سيرها مجبره تماماً على إتباع قواعد هذا الجزء وذلك عند اقترابها من سفينة أخرى بطريقة تعرضهما لخطر التصادم.

قاعدة (٩) القنوات الضيقة.

أ- يجب على كل سفينة تسير في قناة أو مجرى ملاحي ضيق، كلما أمكن أن تسير بالقرب من الحد الخارجي للقناه أو المجرى الملاحي والذي يقع على جانبها الأيمن.

ب- يجب على السفن التي يقل طولها عن ٢٠ متر والسفن الشراعية، ألا تعرقل مرورسفينة لا يمكنها الإبحار بأمان إلا داخل نطاق هذه القناة أو المجرى الملاحي الضيق.

ت- يجب على السفن القائمة بالصيد، ألا تعرقل مرور سفينة لا يمكنها الإبحار بأمان إلا داخل نطاق هذه القناة أو المجرى الملاحة الضيق.

ث- يجب على كل سفينة ألا تعبر القناة أو المجرى الملاحي الضيق عرضياً إذا كان هذا العبور يعرقل المرور لسفينة لا يمكنها الإبحار بأمان إلا داخل نطاق هذه القناة أو المجرى الملاحي الضيق.

ج- (١)- على السفينة التي ترغب في تخطى السفينة التي أمامها في القناة أو المجرى الملاحي الضيق أن تعلن عن رغبتها في التخطي من خلال الإشارات الصوتية المناسبة والمنصوص عليها في القاعدة (٤٣ ج ١)، وفي حالة موافقة السفينة الملحوقة على التخطي فعليها إصدار الإشارات الصوتية المنصوص عليها في القاعدة (٣٤ ج ٢)وأن تتخذ الخطوات اللازمة لتسمح بمرور السفينة اللاحقة بأمان وإذا كان هناك أي شك فيمكنها إعطاء الإشارات المنصوص عليها في القاعدة (٣٤ د).

(٢)- لا تعفى هذه القاعدة السفينة اللاحقة من التزامها المنصوص عليها في قاعدة (١٣).

ح- يجب على السفينة التي تقترب من منحنى في القناة أو المجرى الملاحي الضيق حيث تتعذر رؤية السفن القادمة من الاتجاه الأخر لوجود عائق بينهما، أن تسير بحرص زائد وأن تصدر الإشارة الصوتية المنصوص عليها في القاعدة (٣٤هـ).

خ- يجب على أي سفينة كلما سمحت ظروف الحالة بذلك – أن تتجنب إلقاء مخطافها في القناة الضيقة.

قاعدة (١٠) نظم فصل حركة المرور.

أ تسرى هذه القاعدة على نظم فصل حركة المرور التي أقرتها المنظمة.

ب يجب على كل سفينة تستخدم نظام فصل حركة المرور أن :

١. تسير في الاتجاه العام لتدفق حركة الملاحة المخصصة لهذه الطرفة.

٢. تبتعد كلما كان ذلك عمليا عن المنظمة الفاصلة بين طرقات المرور.
٣. تدخل أو تغادر عادة طرقة المرور من نهايتيها، ولكن في حالة الدخول أو المغادرة من الجانب فإنها يجب أن تفعل ذلك بأقل زاوية ممكنة عمليا مع الاتجاه العام لتدفق حركة المرور.

ت يجب على السفينة أن تتجنب قطع طرقات المرور عرضيا، ولكن إذا اضطرت لذلك وجب عليها أن تقطعها بزاوية قائمة على الاتجاه العام لتدفق حركة المرور.

ث ١- يجب على السفينة ألا تستعمل منطقة المرور الساحلي عندما يكون في مقدورها استخدام الممر الملاحي المناسب لها داخل نظام فصل حركة المرور بأمان، و يمكن لسفن الصيد والسفن الشراعية أن تستخدم مناطق المرور الساحلي.

٢- مع عدم التعارض مع ما نصت عليه الفقرة السابقة، يجوز استخدام منطقة الملاحة الساحلية في الأحوال التالية:

- عندما تكون السفينة في طريقها إلى أو من أحد الموانئ والمنشآت الساحلية.
- عندما تكون السفينة في محطة الإرشاد.
- عندما تكون السفينة في مكان آخر متواجد داخل منطقة الملاحة الساحلية.
- عند قيام السفينة بإجراء لتفادي خطر حال وفوري.

ج- يجب على السفينة، عدا السفينة القاطعة والسفينة التي تدخل أو تغادر الطرقة، يجب على السفينة ألا تدخل المنطقة الفاصلة إلا في الحالات الآتية:

١. في حالة الطوارئ لتجنب خطر مباشر.
٢. لتقوم بالصيد داخل المنطقه الفاصلة.

ح- يجب على السفن التي تبحر بالقرب من أطراف النظام أن تفعل ذلك بحرص شديد.

خ- يجب على السفينة كلما أمكن ذلك عملياً – تجنب إلقاء مخطافها في منطقة نظام حركة المرور أو في المناطق القريبة من أطرافها.يجب على اليفينة التي لا تستخدم نظام فصل حركة المرور أن تبتعد عنه بأوسع مسافة ممكنة عمليا.

د- يجب على السفن الصيد ألا تعرقل المرور الآمن لسفينة تسيرفي طرقة المرور.

ذ- يجب على السفن التي يقل طولها عن ٢٠ متر أو السفن الشراعية ألا تعرقل المرور الآمن لأية سفينة آلية تسير في طرقه المرور.

ر- السفن محدودة القدرة على المناورة والتي تقوم بعمل صيانة للعلامات الملاحية بمنطقة الفصل معفاة من الالتزام بهذه القاعدة بالقدر الذي يسمح لها بأداء مهمتها.

ز- السفن محدودة القدرة على المناورة والتي تقوم بمد أوصيانة أو انتشال الكابلات البحرية الموجودة بمنطقة الفصل معفاة من الالتزام بهذه القاعدة بالقدر الذي يسمح لها بأداء مهمتها.

قاعدة (١١) التطبيق.

تطبق قواعد هذا القسم على السفن التي ترى كل منها الأخرى.

قاعدة (١٢) السفن الشراعية.

١- عندما تقترب سفينتان شراعيتان من بعضهما لدرجة تعرضهما لخطر التصادم يجب على أحداهما أن تخلى الطريق للأخرى وفقاً لما يلي:

- عندما يأتي الريح لكل منهما من جانب مختلف، يجب على السفينة التي يأتيها الريح من جانبها الأيسر أن تخلى الطريق للأخرى.
- عندما يأتي الريح لكلا السفينتين من نفس الجانب، يجب على السفينة التي فوق الريح أن تخلى الطريق للسفينة التي تقع تحت الريح.
- إذا رأت السفينة التي يأتيها الريح من جانبها الأيسر سفينة أخرى فوق ريحها و لا يمكنها أن تحدد ما إذا كان الريح يأتي هذه السفينة من جانبها الأيمن أو الأيسر فعليها أن تخلى الطريق لهذه السفينة.

٢- لأغراض هذه القاعدة يعتبر الجانب الذي فوق الريح هو الجانب المضاد لهذا الذي دفع إليه الشراع الرئيسي بالسفينة، أما في حالة السفينة ذات الأشرعة الربانية الشكل، فهو الجانب المضاد لذلك الذي دفع إليه الشراع الأكبر الممتد من الأمام إلى الخلف.

قاعدة (١٣) اللحاق التخطي (الملاحقة).

١. على الرغم مما تحتويه قواعد هذا القسم، فإن أي سفينة تلحق بأخرى عليها أن تخلي الطريق للسفينة الجاري اللحاق بها.
٢. تعتبر السفينة لاحقة عندما تقترب من سفينة أخرى في اتجاه أكبر من ٢٢،٥ درجة للخلف من خط الحذاء أي أن تكون ليلاً في موقع يجعلها قادرة على رؤية نور مؤخر هذه السفينة فقط دون أن ترى أي من نوري جانبيها.
٣. إذا شكت سفينة فيما إذا كانت لاحقة لأخرى وجب عليها أن تعتبر نفسها كذلك و تتصرف طبقا لهذا الوضع.
٤. أي تغييرات متتالية في الاتجاه بين السفينتين لا يجعل من السفينة اللاحقة سفينة قاطعة بالمعنى المقصود في هذه القواعد أو يعفيها من واجب إخلاء الطريق للسفينة الملحوقة حتى تمر منها نهائياً.

قاعدة (١٤) وضع التقابل.

١. عندما تلتقي سفينتان آليتان على خط سير متقابل أو قريب من التقابل لدرجة تعرضهما لخطر التصادم فإنه يجب على كل منها تغيير خط سيرها إلى اليمين حتى تمر كل منهما على الجانب الأيسر للاخرى.
٢. يعتبر وضع التقابل قائماً عندما ترى السفينة الأخرى في مقدمتها أو بالقرب من مقدمتها، وأثناء الليل عندما ترى أنوار صواري السفينة الأخرى على خط واحد تقريباً مع أو رؤية كل أنوار الجانبين، وأثناء

النهار عندما ترى مظهراً مناظراً لما سبق بيانه عن السفينة الأخرى.

٣. في حالة الشك في تواجد وضع التقابل من عدمه فعلى السفينة أن تفترض تواجده و تتصرف طبقاً لهذا الوضع.

قاعدة (١٥) وضع التقاطع.

عندما يتقاطع وضع سير سفينتين آليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم، يجب على السفينة التي تكون الأخرى على جانبها الأيمن أن تخلي الطريق وعليها إذا سمحت ظروف الحالة أن تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى.

قاعدة (١٦) الإجراء الذي تتخذه سفينة عليها إخلاء الطريق.

يجب على كل سفينة يتحتم عليها إخلاء الطريق لسفينة أخرى أن تتخذ بقدر الإمكان إجراء جوهريا تبقى على بعد كاف من السفينة الأخرى.

قاعدة (١٧) الإجراء الذي تتخذه سفينة لها حق الطريق.

أ- (١)- عندما يتحتم على سفينة إخلاء الطريق لسفينة أخرى، فعلى التي لها حق الطريق أن تحافظ على خط سيرها وسرعتها.

ب- (٢)- ومع ذلك فيمكن للسفينة الأخيرة التي لها حق الطريق أن تتخذ إجراء لتفادي التصادم بمناورة تقوم بها وحدها فور أن يصبح واضحاً لها بأن السفينة المطلوب منها إخلاء الطريق لم تتخذ الإجراء المناسب تطبيقا لهذه القواعد.

ت- عندما تجد السفينة المطلوب منها الحفاظ على خط سيرها وسرعتها لأي سبب ما بأنها قريبة جداً من السفينة الأخرى بحيث لا يمكن تجنب التصادم بإجراء تقوم به السفينة التي عليها إخلاء الطريق بمفردها، فيجب عليها أن تتخذ أفضل إجراء يساعد على تجنب التصادم.

ث- يجب على السفينة الآلية التي في وضع التقاطع وتتخذ إجراء لتجنب التصادم بسفينة آلية آخرى طبقاً للفقرة (أ-٢) من هذه القاعدة، ألا تغير خط سيرها إلى اليسار، إذا سمحت ظروف الحالة بذلك لسفينة موجودة على جانبها الأيسر.

ج- لا تعفى هذه القاعدة السفينة التي يتحتم عليها إخلاء الطريق من التزامها بإجراء ذلك.

قاعدة (١٨) المسؤوليات فيما بين السفن

فيما عدا ما نصت عليه القواعد ٩، ١٠ ، ١٣ فإنه:

أ- يجب على السفينة الآلية المبحرة أن تخلي الطريق لما يلي:

١. سفينة ليست تحت السيطرة.

٢. سفينة محدودة القدرة على المناورة.
٣. سفينة قائمة بالصيد.
٤. سفينة شراعية.

ب- يجب على السفينة الشراعية المبحرة أن تخلي الطريق لما يلي:
١. سفينة ليست تحت السيطرة.
٢. سفينة محدودة القدرة على المناورة.
٣. سفينة قائمة بالصيد.

ت- يجب على السفينة القائمة بالصيد عندما تكون مبحرة أن تخلي الطريق كلما أمكن وذلك لما يلي:
١. سفينة ليست تحت السيطرة.
٢. سفينة محدودة القدرة على المناورة.

ث- (١)- يجب على أي سفينة عدا السفينة التي ليست تحت السيطرة أو السفينة المحدودة القدرة على المناورة إذا سمحت ظروف الحالة أن تتجنب عرقلة المرور الآمن لسفينة مقيدة بغاطسها وتظهر الإشارات المنصوص عليها في القاعدة (٢٨).

ج- (٢)-يجب على السفينة المقيدة بغاطسها أن تبحر بحرص زائد واضعة حالتها الخاصة في كامل الأعتبار.

ح- يجب على الطائرة المائية فوق الماء بصفة عامة أن تخلي الطريق تماماً لجميع السفن، وأن تتجنب عرقلة ملاحتها، ومع ذلك ففي الحالات التي يوجد فيها خطر تصادم يجب عليها تطبيق قواعد هذا الجزء.

خ- يجب أن يكون إقلاع القارب ذو الأجنحة أ، هبوطه أو طيرانه قرب سطح الماء بعيداً عن السفن الأخرى، كما يجب إعاقة ملاحة تلك السفن، وعند القيام بالملاحة على سطح الماء، تطبق عليه نفس القواعد التي تطبق على السفن المسيرة آلياً.

قاعدة (١٩) تصرف السفن في حالة الرؤية المحدودة.

أ- تسري هذه القواعد على السفن التي لا ترى بعضها البعض عندما تكون مبحرة في منطقة محدودة الرؤية أو قريبة منها.

ب- يجب على كل سفينة أن تسير بسرعة آمنة مناسبة لظروف وأحوال الرؤية المحدودة السائدة، ويجب على السفينة الآلية أن تكون آلاتها في حالة الاستعداد لأية مناورة فورية.

ت- يجب على كل سفينة أن تكون في حالة يقظة تامة طبقاً لظروف وأحوال الرؤية المحدودة السائدة عند تطبيق قواعد القسم (١)من هذا الجزء.

ث- يجب على السفينة التي تكتشف بالرادار وحدة وجود سفينة أخرى أن تقرر ما إذا كان سيحدث اقتراب حرج معها أو وجود تصادم. فإنه كان الحال كذلك فعليها أن تتخذ إجراء فعال وفي وقت مناسب لتفادي خطر التصادم، فإذا كان هذا الإجراء يشمل تغيير خط سيرها وجب عليها تجنب ما يلي كلما أمكن ذلك:

١. تغير خط السير إلى اليسار لسفينة أمام الحذاء، إلا إذا كانت السفينة يجري اللحاق بها.
٢. تغيير خطا السير في اتجاه سفينة موجودة في الحذاء أو خلف الحذاء.

ج- فيما عدا الحالات التي يتقرر فيها عدم وجود خطر للتصادم، يجب على كل سفينة تسمع بوضوح إشارة ضباب لسفينة أخرى قادمة من اتجاه أمام الحذاء، أو عندما لا يمكن لسفينة تجنب حالة الاقتراب الحرج مع سفينة أخرى موجودة أمام حذائها أن تخفض سرعتها إلى أقل سرعة تمكنها من الحفاظ على خط سيرها، و يجب إذا دعت الضرورة أن توقف تقديمها للأمام، وفي أي حال عليها أن تسير بمنتهى الحرص حتى يزول خطر التصادم.

الفصل الثالث

قواعد الأشكال والأنوار (القواعد ٢٠ – ٣١)

قاعدة (٢٠) التطبيق.

أ- تطبق قواعد هذا الجزء في جميع حالات الطقس.

ب- تطبيق القواعد الخاصة بالأنوار من غروب الشمس إلى شروقها، ويجب في هذه الفترة عدم إظهار أنوار أخرى، فيما عدا تلك الأنوار التي لا يمكن أن تلتبس بأنوار الملاحة المقررة في هذه القواعد أو لا تضعف رؤيتها أو خواصها المميزة أو تحول دون القيام بالمراقبة الدقيقة.

ت- في حالة الرؤية المحدودة يجب أيضا إظهار الأنوار المنصوص عليها في هذه القواعد، كما يجب حملها أيضا من شروق الشمس إلى غروبها، كما يمكن إظهارها في جميع الظروف الأخرى التي تدعو الضرورة إليها.

ث- تطبق القواعد الخاصة بالأشكال نهاراً.

ج- يجب أن تتطابق الأنوار والأشكال الموضحة في هذه القواعد مه تلك الشروط الواردة في الملحق رقم (١) من هذه القاعدة.

قاعدة (٢١) تعاريف.

يقصد بـــ (نور الصاري) نور أبيض مستمر يوضع فوق خط منتصف السفينة الممتد من مقدمتها إلى مؤخرتها حول زواية من الأفق مقدارها ٢٢٥ درجة محدداً ومثبتاً بحيث يظهر النور من المقدم تماماً وحتى ٢٢،٥ درجة خلف الحذاء على كل من جانبي السفينة.

أ- يقصد بـــ (أنوار الجانبين) نور أخضر مستمر على الجانب الأيمن ونور أحمر مستمر على الجانب الأيسر، بحيث يظهر كل منهما حول زاوية من الأفق مقدارها ١١٢،٥ درجة ومثبتاً بحيث يظهر الضوء من المقدم تماماً إلى ٢٢،٥ درجة خلف الحذاء من الجانب المثبت عليه. والسفينة التي يقل طولها عن ٢٠م يمكنها حمل أنوار الجانبين في مصباح مشترك فوق خط منتصف السفينة الممتد من مقدمتها إلى مؤخرتها.

ب- يقصد بـــ (نور المؤخر) نور أبيض مستمر يوضح أقرب ما يكون عملياً من المؤخر بحيث يظهر حول زاوية من الأفق مقدارها ١٣٥ درجة ومثبتاً بحيث يظهر ضوء مقداره ٦٧،٥ درجة من المؤخر تماماً إلى كل من جانبي السفينة.

ت- يقصد بـــ (نور القطر) نورا أصفر له نفس خواص نور المؤخر في الفقرة (ج) من هذه القاعدة.

ث- يقصد بـــ (نور كامل الاستدارة) نور يظهر ضوء مستمراً حول زاوية من الأفق مقدارها ٣٦٠ درجة.

ج- يقصد بـــ (نور ومضي) نوراً يومض على فترات منتظمة وبتررد ١٢٠ ومضة أو أكثر في الدقيقة.

قاعدة (٢٢) مدى رؤية الأنوار.

يجب أن تكون شدة إضاءة الأنوار المنصوص عليها في هذه القواعد وفقاً لما هو موضح في القسم رقم (٨) من الملحق رقم (١) من هذه القواعد، حتى يمكن رؤيتها على مدى لا يقل عما يلي:

أ- في السفن التي يبلغ طولها ٥٠ م أو أكثر:

- نور الصاري ٦ أميال.
- نور الجانب ٣ أميال.
- نور المؤخر ٣ أميال.
- نور القطر ٣ أميال.
- نور كامل الاستدارة، أبيض أو أحمر أو أخضر أو أصفر ٣ أميال.

ب- في السفن التي يبلغ طولها ١٢م فأكبر ولكن أقل من ٥٠م:

- نور الصاري ٥ أميال، فيما عدا السفن التي يقل طولها عن ٢٠م فيكون ٣ أميال.
- نور الجانب ٢ ميل.
- نور المؤخر ٢ ميل.
- نور القطر ٢ ميل.
- نور كامل الاستدارة، أبيض أو أحمر أو خضر أو أصفر ٢ ميل.

ت- في السفن التي يقل طولها عن ١٢م:

- نور الصاري ٢ أميال.
- نور الجانب ١ أميال.
- نور المؤخر ٢ أميال.
- نور القطر ٢ أميال.
- نور كامل الاستدارة، أبيض أو أحمر أو أخضر أو أصفر ٢ أميال.

ث- يجب على السفينة أو العائمة المغمورة جزئياً والغير واضحة والجاري قطرها أن تظهر نوراً أبيض كامل الاستدارة مداه ٣ أميال.

قاعدة (٢٣) السفن الآلية المبحرة.

أ- يجب أن تظهر السفينة الآلية المبحرة الأنوار الآتية:

- نور صاري بالمقدم.
- نور صاري ثان خلف وأعلي نور صاري المقدم، للسفن التي يزيد طولها عن ٥٠م، والسفن التي يقل طولها عن ٥٠م فليست مجبرة إظهار هذا النور ولكن يمكنها عمل ذلك إذا رغبت.
- أنوار الجانبين.

- نور المؤخر.

ب- يجب على السفينة ذات الوسادة الهوائية عندما تسير بطريقة لا تجعل لها إزاحة أن تظهر نور ومضي أصفر كامل الاستدارة وذلك بالإضافة إلى الأنوار المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه القاعدة.

ت- (١)- يجوز لأي سفينة آلية يقل طولها عن ١٢م أن تظهر نور أبيض كامل الاستدارة بدلاً من الأنوار المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه القاعدة بالإضافة إلى الأنوار الجانبين.

(٢)- السفينة الآلية المبحرة التي يقل طولها عن ٧م. وسرعتها القصوى لا تتعدى ٧ عقدة يجوز أن تظهر نور أبيض كامل الاستدارة بدلاً من الأنوار المنصوص عليها في الفقرة(أ) من هذه القاعدة وعليها أن تظهر أنوار الجانبين كلما أمكن ذلك علمياً.

(٣)- نور الصاري أو النور الكامل الاستدارة الأبيض للسفينة الآلية الأقل من ١٢م. طولاً يمكن وضعه مبتعداً عن الخط الأمامي الخلفي المنصف للسفينة إذا تعذر عملياً مع افتراض أن أنوار الأجناب موضوعة في مصباح مشترك وعلى الخط الأمامي الخلفي المنصف للسفينة أو يوضع كلما أمكن ذلك عملياً على نفس الخط الأمامي الخلفي الخاص بنور الصاري أو النور كامل الاستدارة الأبيض.

ث- يجب على القارب ذو الأجنحة أن يظهر علاوة على الأنوار المذكورة في القاعدة (٢٣ – أ) نور أحمر ذو شدة عالية ويعطي وميض يظهر من كل الاتجاهات وذلك أثناء الإقلاع أو الهبوط أو الطيران بالقرب من سطح الماء.

قاعدة (٢٤) القطر والدفع.

أ- يجب على السفينة الآلية القائمة بعملية قطر أن تظهر:-

١. نورين أعلى الصاري الأمامي على خط رأسي بدلاً من نور الصاري الأمامي الموضح في القاعدة ٢٣ فقرة (أ-١) أو (أ-٢)، أما إذا تجاوز طول القطر مقاساً من مؤخر السفينة القاطرة حتى مؤخر آخر سفينة مقطورة – ٢٠٠م.

فيجب إظهار ثلاثة من تلك الأنوار في وضع رأسي.

٢. أنوار الجانبين.
٣. نور المؤخر.
٤. نور القطر في خط رأسي فوق نور المؤخر.
٥. شكل معين – حيث يمكن رؤيته بوضوح – إذا تجاوز طول القطر ٢٠٠م.

ب- عندما تكون السفينه الدافعة والسفينة المدفوعة ملتحمتان على هيئة وحدة واحدة يجب اعتبارهما كسفينة آلية واحدة وتظهر الأنوار الموضحة في القاعدة (٢٣).

ت- يجب على السفينة الآلية عندما تقوم بعملية دفع أمامي أو قطر جانبي – باستثناء حالة التلاحم على هيئة وحدة واحدة – أن تظهر:

١. نورين أعلى الصاري على خط رأسي بدلاً من النور الموضح في القاعدة ٢٣ فقرة (ا-١) أو (أ-٢) أنوار الصاري المعتادة.
٢. أنوار الجانبين.
٣. نور المؤخر.

ث- يجب على السفينة التي يطبق عليها الفقرة (أ) أو (ج) من هذه القاعدة أن تطبق أيضاً القاعدة (٢٣ – أ – ٢).

ج- يجب على السفينة أو العائمة المقصورة بخلاف تلك المنصوص عليها في الفقرة (ز) أن تظهر:
١- أنوار الجانبين.
٢- نور المؤخر.
٣- شكل معين-حيث يمكن رؤيته بوضوح – إذا تجاوز طول القطر ٢٠٠م.

ح- يجب على أي عدد من السفن المقطورة على الجانب أو المدفوعة في مجموعة أن تظهر الأنوار كأنها سفينة واحدة:-
١- يجب على السفينة المدفوعة إلى الأمام ولا تكون جزءً من وحدة متلاحمة أن تظهر عند طرفها الأمامي أنوار الجانبين.
٢- يجب على السفينة المقطورة على الجانب أن تظهر نور المؤخرة وعند طرفها الأمامي تظهر أنوار الجانبين.

خ- يجب على العائمة المغمورة جزئياً والغير واضحة أو المجموعة المشتركة من تلك السفن والجاري قطرها أن تظهر:-
١- إذا كان عرضها أقل من ٢٥م، نور أبيض كامل الاستدارة في أو بالقرب من مقدمتها ونور آخر في أو بالقرب من مؤخرتها ويستثني (الدراكون) من إظهار نور المقدم المنصوص عليه في هذا البند.
٢- إذا كان عرضها ٢٥م أو أكثر، نور إضافي أبيض كامل الاستدارة عند أو بالقرب من طكرفي أقصى نهايتي العرض .
٣- إذا تجاوز طولها ١٠٠م ، إضافي أبيض كامل الاستدارة بين الأنوار المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (١،٢) حتى لا تزيد المسافة بين الأنوار عن ١٠٠م.
٤- شكل معين بالقرب من حافة نهاية مؤخرة آخر سفينة أو العائمة الجاري قطرها وإذا تجاوز طول القطر ٢٠٠م يوضع بشكل معين إضافي في أحسن مكان يمكن رؤيته بوضوح وإلى الأمام عند أقصى بعد ممكن.

د- إذا أصبح متعذرا لأي سبب من الأسباب إظهار أنوار السفينة العائمة المقطورة كما هو واضح في الفقرة (ج أو خ) من هذه القاعدة، يجب أتخاذ كافة الإجراءات الممكنة لإنارة السفينة أو العائمة المقطورة أو على الأقل الدلالة على وجود سفينة أو عائمة غير مضاءة.

ذ- إذا أصبح متعذرا لأي سبب من الأسباب ، عمليا لسفينة ليس من طبيعتها عادة الانشغال بعمليات القطر إظهار الأنوار المنصوص عليها في الفقرة (أ أو ت) من هذه القاعدة، مثل هذه السفينة ليست مطلوب منها إظهار تلك الأنوار عند قطرها لسفينة أخرى في حالة الاستغاثه أو محتاجة للمساعدة، ومع ذلك تتخذ جميع الخطوات التي من شأنها الدلالة على طبيعة العلاقة بين السفينة القاطرة والسفينة الجاري قطرها كما هو منصوص في القاعدة (٣٦) وبالأخص إنارة حبل القطر.

قاعدة (٢٥) السفن الشراعية المبحرة والسفن المسيرة بالمجاديف.

أ- يجب على السفينة الشراعية المبحرة أن تظهر الآتي:

١. أنوار الجانبين.

٢. نور المؤخر.

ب- يجب للسفينة الشراعية التي يقل طولها عن ٢٠م. وضع الأنوار المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه القاعدة في مصباح واحد مشترك ويثبت في قمة الصاري أو بالقرب منه حيث يمكن رؤيته بوضوح تام.

ت- بالإضافة إلى الأنوار المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه القاعدة يجوز للسفينة الشراعية المبحرة أن تظهر عند قمة الصاري أو بالقرب منه نورين كاملي الاستدارة في خط رأسي – حيث يمكن رؤيتهما بوضوح- بحيث يكون النور العلوي أحمر و السفلي أخضر. ويجب عدم إظهار النورين مقتربين مع المصباح المشترك المنصوص عليه في الفقرة (ب) من هذه القاعدة. (أي في حالة حمل أنوار أجناب منفصلة).

ث- (١)- يجب على السفينة الشراعية التي يقل طولها عن ٧ أمتار أن تظهر الأنوار المنصوص عليها في الفقرة (أ) أو الفقرة (ب) من هذه القاعدة كلما كان ذلك علمياً ولكن في حالة عدم قيامها بذلك يجب أن يكون في متناول اليد بطارية كهربائية أو مصباح مضيء يظهر نوراً أبيض والذي يجب إظهاره في الوقت المناسب لمنع التصادم.

(٢)- يجوز لسفينة التي تسير بالمجاديف أن تظهر الأنوار المنصوص عليها في هذه القاعدة بشأن السفن الشراعية ولكن فيس حالة عدم قيامها بذلك يجب أن يكون في متناول اليد بطارية كهربائية أو مصباح يظهر نورا أبيض يجب اظهاره في الوقت المناسب لمنع التصادم.

ج- يجب على السفينة التي تسير بالشراع ومسيرة أيضا آليا أن تظهر في مقدمتها شكلا مخروطيا رأسه إلى أسفل يمكن رؤيته بوضوح.

القاعدة (٢٦) سفن الصيد.

أ- يجب على السفينة القائمة بالصيد سواء كانت مبحرة أو مستقبلة على المخطاف أن تظهر الأنوار والأشكال المنصوص عليها في هذه القاعدة فقط.

ب- يجب على السفينة التي تستخدم شباك الجر- وهذا يعني الجر في الماء بالشباك أو أي جهاز آخر يستخدم كأداة للصيد أن تظهر:

١- نورين كاملي الاستدارة في خط رأسي بحيث يكون العلوي أخضر والسفلي أبيض أو شكل مكون من مخروطين متقابلي الرأس احدهما فوق الآخر في خط راسي

٢- نور صاري خلف وأعلى النور الأخضر الكامل الاستدارة أما السفينة التي يقل طولها عن ٥٠ مترا فهي ليست ملزمة بإظهار هذا النور ولكن يمكنها إظهاره.

٣- وعندما تكون السفينة سائرة فتظهر أنوار الجانبين ونور المؤخر بالإضافة إلى الأنوار المنصوص عليها في هذه الفقرة.

ت- يجب على السفينة القائمة بالصيد خلاف الصيد بشباك الجر أن تظهر:

١- نورين كاملي الاستدارة في خط رأسي بحيث يكون العلوي أحمر والسفلي أبيض أو شكل مكون من مخروطين متقابلي الرأس أحداهما فوق الآخر في خط رأسي.

٢- عندما تكون معدات الصيد ملقاة أفقياً لمسافة أكثر من ١٥٠ متراً من السفينة تظهر نورا أبيض كامل الاستدارة أو مخروط رأسه إلى أعلى في اتجاه معدات الصيد.

٣- وعندما تكون السفينة سائرة تظهر أنوار الجانبين ونور المؤخر بالإضافة إلى الأنوار المنصوص عليها في هذه الفقرة.

ث- يجوز للسفينة التي تقوم بالصيد على مقربة من سفينة أخرى قائمة بالصيد أن تظهر الإشارات الإضافية المنصوص عليها في الملحق رقم (٢) من هذه القاعدة.

ج- يجب على السفينة غير القائمة بالصيد عدم إظهار الأنوار أو الأشكال المنصوص عليها في هذه القاعدة ولكن تظهر فقط ما هو منصوص عليه السفينة من نفس طولها.

القاعدة (٢٧) سفن ليست تحت السيطرة أو محدودة القدرة على المناورة.

أ- يجب على السفينة التي ليست تحت السيطرة أن تظهر:

١- نورين أحمرين كاملين الاستدارة في خط رأسي حيث يمكن رؤيتهما بوضوح.

٢- كرتين أو شكلين متماثلين في خط رأسي حيث يمكن رؤيتهما بوضوح.

٣- عندما تكون سائرة تظهر أنوار الجانبين ونور المؤخرة بالإضافة إلى الأنوار المنصوص عليها في الفقرة.

ب- يجب على السفينة محدودة القدرة على المناورة عدا السفينة التي تقوم بعمليات تطهير الألغام أن تظهر:

١- ثلاثة أنوار كاملة الاستدارة في خط رأسي حيث يمكن رؤيتهما بوضوح ويجب أن يكون النور العلوي والنور السفلي أحمر والنور الأوسط أبيض.

٢- ثلاثة أشكال في خط رأسي حيث يمكن رؤيتهم بوضوح ويجب أن يكون العلوي والسفلي منها على شكل

كره والأوسط على شكل معين.

٣- عندما تكون سائرة تظهر نور أو أنوار الصاري أنوار الجانبين ونور المؤخرة بالإضافة إلى الأنوار المنصوص عليها في رقم (١) من هذه الفقرة.

٤- عندما تكون مستقبلة على المخطاف تظهر النور أو الأنوار أو الأشكال المنصوص عليها في القاعدة رقم (٣٠) بالإضافة إلى أنوار أو الأشكال المنصوص عليها في رقمي (١)، (٢) من هذه الفقرة.

ت- يجب على السفينة القائمة بعملية قطر تجعلها غير قادرة تماما هي ومقطورتها على الخروج عن خط سيرها أن تظهر الأنوار أو الأشكال المنصوص عليها في القاعدة (٢٤-أ) بالإضافة إلى الأنوار أو الأشكال المنصوص عليها في الفقرة (ب) ، (١) (٢) من هذه الفقرة.

ث- يجب على السفينة القائمة بأعمال التعميق أو عمليات تحت الماء إذا كانت محدودة القدرة على المناورة أن تظهر الأنوار والأشكال المنصوص عليها في الفقرة (ب) ٣،٢،١ من هذه القاعدة وبالإضافة إلى ذلك فإنه عند وجود عائق يجب أن تظهر:

١- نورين أحمرين كامل الاستدارة أو كرتين في خط رأسي للدلالة على الجانب الذي يتواجد به العائق.

٢- نورين أخضرين كاملي الاستدارة أو معينين في خط رأسي لدلالة على الجانب الذي يمكن لأي سفينة أن تمر من جهته.

٣- يجب على السفينة التي تنطبق عليها هذه الفقرة عندما تكون مستقله على المخطاف أن تظهر الأنوار أو الأشكال المنصوص عليها في رقمي (١) و(٢) من هذه الفقرة بدلاً من الأنوار أو الأشكال المنصوص عليها في القاعدة (٣٠).

ج- عندما يكون حجم السفينة القائمة بعمليات الغطس لا يمكنها عمليا من إظهار كل الأنوار أو الأشكال المنصوص عليها في الفقرة (د) من هذه القاعدة يجب عليها إظهار الأتي:

١- ثلاثة أنوار كاملة الاستدارة على خط رأسي واحد بيحث يمكن رؤيتهم بوضوح على أن يكون النور العلوي والسفلي من هذه الأنوار أحمر والنور الأوسط أبيض.

٢- نسخة صلبة من علم الإشارة الدولية (A) ولا يقل ارتفاعها عن واحد متر ويجب اتخاذ الإجراءات اللازمة لتكون ظاهرة من جميع جهات الأفق.

ح- يجب على السفينة التي تقوم بعمليات كسح الألغام أن تظهر ثلاثة أنوار خضراء كاملة الاستدارة أو ثلاثة كرات وذلك بالإضافة إلى أنوار السفينة الآلية المنصوص عليها في القاعدة (٢٣) أو المستقبلة على المخطاف كما هو بالقاعدة (٣٠) حسب الحالة ويجب أن تظهر أحد هذه الأنوار أو الأشكال بالقرب من قمة الصاري الأمامي والنورين أو الشكلين الآخرين عند كل طرف من أطراف ذراع الصاري الأمامي هذه الأنوار أو الأشكال ندل على أنه من الخطورة اقتراب أي سفينة أخرى لمسافة أقل من ١٠٠٠ متر من سفينة كاسحة ألغام.

خ- السفن التي يقل طولها عن ١٢ متر ما عدا تلك القائمة بعمليات الغطس غير ملزمة بإظهار الأنوار المنصوص عليها في هذه القاعدة.

د- الشارات المنصوص عليها في هذه القاعدة ليست إشارات لسفن في محنة وتطلب المساعدة حيث أن هذه الإشارات يتضمنها الملحق رقم (٤) لهذه القواعد.

القاعدة (٢٨) السفن المقيدة بغاطسها.

يجوز للسفينة المقيدة بغاطسها أن تظهر ثلاثة أنوار حمراء كاملة الاستدارة في خط رأسي أو شكل اسطواني نهارا حيث يمكن رؤيتهم بوضوح بالإضافة إلى أنوار السفن الآلية المنصوص عليها في القاعدة رقم (٢٣).

القاعدة (٢٩) سفن الإرشاد.

أ- يجب على السفينة التي تقوم بنوبة إرشاد أن تظهر:

١- نورين كاملي الاستداره في خط رأسي – العلوي أبيض والسفلي أحمر عند قمة الصاري أو بالقرب منه.

٢- علاوة على ذلك أنوار الجانبين ونور المؤخر عندما تكون مبحرة.

٣- عندما تكون مستقبلة على المخطاف تظهر شكل أو نور أو أنوار المخطاف المنصوص عليها بالقاعدة (٣٠) بالإضافة إلى الأنوار المنصوص عليها رقم (١) من هذه الفقرة.

ب- يجب على سفينة الإرشاد عندما لا تكون في نوبة إرشاد أن تظهر الأنوار أو الأشكال المنصوص عليها لسفينة مماثلة لها في الطول.

القاعدة (٣٠) السفن المستقبلة على المخطاف والسفن الجانحة.

أ- يجب على السفينة المستقبلة على المخطاف أن تظهر في مكان ظاهر حيث يمكن رؤيتها بوضوح كما يلي:

١- نور أبيض كامل الاستدارة أو كرة واحدة من الجزء الأمامي.

٢- نور أبيض كامل الاستدارة عند أو بالقرب من المؤخر وعلى مستوى ارتفاع يقل عن ارتفاع النور المنصوص عليه في الفقرة الفرعية (١).

ب- يجوز للسفينة التي يقل طولها عن ٥٠ متر أن تظهر نورا أبيضا كامل الاستدارة حيث يمكن رؤيته بوضوح بدلا من الانوار المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه القاعدة.

ت- يجوز لأي سفينة مستقبلة على المخطاف وأي سفينة طولها ١٠٠ متر فأكثر أن تستخدم أنوار العمل المتاحة أو أي أنوار مماثلة لإضاءة اسطحها.

ث- يجب على السفينه الجانحة أن تظهر الأنوار المنصوص عليها في الفقرة (أ)،(ب) من هذه القاعدة بالإضافة إلى مايلي حيث يمكن رؤيتها بوضوح:

١- نورين أحمرين كاملي الاستدارة في خط رأسي.

٢- ثلاث كرات في خط رأسي.

ج- عندما تكون السفينة التي يقل طولها عن ٧ أمتار مستقبلة على المخطاف وليست في أو بالقرب من قناة ضيقة أو في ممر ملاحي أو منطقة استقبال السفن على المخطاف أو حيث تسير سفن أخرى فإن هذه السفينة غير ملزمة بإظهار الأنوار أو الأشكال المنصوص عليها في الفقرات (أ) و (ب) من هذه القاعدة.

ح- السفينة الجانحة التي يقل طولها عن ١٢ متر غير ملزمة بإظهار الأنوار أو الأشكال المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (د) ١ ، ٢ من هذه القاعدة.

القاعدة (٣١) الطائرة المائية.

عندما لا يمكن عمليا للطائرة المائية بإظهار الأنوار والأشكال ذات الخواص أو الأماكن المنصوص عليها في قواعد هذا الجزء فإنه يجب عليها إظهار الأنوار والأشكال التي تماثلها بقدر الإمكان في الخواص والموقع.

الفصل الرابع

قواعد الإشارات الضوئية والصوتية للسفن. القواعد (٣٢ – ٣٧)

القاعدة (٣٢) تعاريف.

أ- كلمة صفارة يقصد بها أي جهاز إشارة صوتي قادر على أن يحدث الصفارات المطابقة للمواصفات الموضحة في الملحق رقم (٣) من هذه القواعد.

ب-الاصطلاح (صفارة قصيرة) يقصد به صفارة تستغرق ثانية واحدة تقريبا.

ت-الاصطلاح (صفارة طويلة) يقصد به صفارة تستغرق من أربعة إلى سته ثواني.

القاعدة (٣٣) المعدات الخاصة بالإشارات الصوتية.

أ- يجب على السفينة التي طولها ١٢ متراً فأكثر أن تزود بصفارة وجرس كما يجب على السفينة التي يبلغ طولها ١٠٠ متراً فأكثر أن تزود أيضاً بطبلة بحيث لا تلبس نغمتها وصوتها بنغمة وصوت الجرس، ويجب أن تخضع الصفارة والجرس والطبلة للمواصفات الموضحة في الملحق رقم (٣) من هذه القواعد. كما يجوز استبدال الجرس والطبلة أو كليهما بأي معدات أخرى لها نفس الخواص الصوتية بشرط أن يكون من الممكن دائماً تشغيلها يدوياً للحصول على الإشارات المطلوبة.

ب-السفينة التي يقل طولها عن ١٢ مترا ملزمة بحمل أجهزة الإشارات الصوتية المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه القاعدة ولكن إذا لم تحملها فيجب أن تكون مزودة ببعض الوسائل الأخرى التي تحدث إشارات صوتية فعالة.

القاعدة (٣٤) إشارات المناورة والتحذير.

أ- عندما تكون السفن على مرأى من بعضها البعض يجب على السفينة الآلية المبحرة وتقوم بالمناورة التي تفرضها أو تتطلبها هذه القواعد، وأن توضح هذه المناورة بالإشارات التالية بصفارتها:-

١- صفارة قصيرة واحدة تعني أنا أغير خط سيري لليمين.

٢- صفارتان قصيرتان تعني أنا أغير خط سيري لليسار.

٣- ثلاث صفارات تعني أنا أشغل محركات الخلف.

ب-يجوز لأي سفينة أن تلحق بإشارات الصفارة المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه القاعدة بإشارات ضوئية تتكرر كلما كان ذلك ملائماً طوال فترة القيام بالمناورة.

١- يجب أن تعني هذه الإشارات الضوئية ما يلي:

- ومضة واحدة تعني أنا أغير خط سيري لليمين.
- ومضتان تعني أنا أغير خط سيري لليسار.

- ثلاث ومضات تعني أنا أشغل محركاتي إلى الخلف.

٢- تستغرق كل ومضة حوالي ثانية واحدة والفترة بين الومضات حوالي ثانية واحدة كما يجب ألا تقل الفترة بين الإشارات المتتالية عن ١٠ ثوان.

٣- يجب أن يكون نور هذه الإشارة إن وجد أبيضاً كامل الاستدارة ويرى على مسافة لا تقل ٥ أميال وأن يكون خاضعاً لجميع الشروط الموضحة في الملحق (١) من هذه القواعد.

ت- عندما تكون السفن على مرأى من بعضها البعض في قناة ضيقة أو ممر ملاحي:

١- يجب على السفينة التي تعتزم تخطى سفينة أخرى تطبيقاً للقاعدة رقم (٩ – هـ – ١)أن تعلن عزمها بإطلاق الإشارات التالية بصفارتها:

- صفارتان طويلتان تعقبها صفارة قصيرة تعني (أنا أعتزم أن أتخطاك من جانبك الأيمن).
- صفارتان طويلتان تعقبها صفارتان قصيرتان تعني (أنا أعتزم أن أتخطاك من جانبك الأيسر).

ث- يجب على السفينة التي على وشك أن تتخطاها سفينة أخرى عندما تتصرف طبقاً للقاعدة رقم (٩ – هـ – ١) أن تظهر موافقتها بإطلاق الإشارة التالية بصفارتها:

- صفارة طويلة ثم صفارة صغيرة ثم صفارة طويلة ثم صفارة قصيرة وبهذا الترتيب.

ج- عندما تتقارب السفن وهي على مرآى من بعضها البعض ولم توفق أحداها لأي سبب من فهم نوايا أو تصرفات السفينة الأخرى أو كانت في شك في أن الأجزاء التي تقوم به السفينة الأخرى كافيا لتفادى التصادم فيجب على السفينة التي في حالة شك أن تظهر شكوكها فوراً بإطلاق ما لا يقل عن خمس صفارات قصيرة وسريعة ويجوز إلحاق تلك الإشارة بإشارة ضوئية لا تقل عن خمس ومضات قصيرة وسريعة.

ح- يجب على السفينة التي تقترب من منحى أو منطقة في قناة أو ممر ملاحي حيث قد يتعذر رؤية السفن الأخرى نتيجة وجود عائق بينهما أن تطلق صفارة طويلة واحدة ويجب على أي سفينة أخرى تقترب وقد تكون في مدى السمع حول منحنى أو خلف هذا العائق أن ترد بإطلاق صفارة طويلة.

خ- إذا كانت السفينة مجهزة بصفارات تفصل بينهما مسافة أكثر من ١٠٠ متر فإنه يجب استخدام صفارة واحدة فقط لإطلاق إشارة المناورة والتحذير.

القاعدة (٣٥) الإشارات الصوتية في الرؤية المحدودة.

في المنطقة ذات الرؤية المحدودة أو القريبة منها سواءً بالنهار أو بالليل يجب استخدام الإشارات المنصوص عليها في هذه القاعدة طبقاً لما يلي:

أ- يجب على السفينة الآلية عندما تكون سائرة أن تطلق صفارة طويلة واحدة على فترات لا تتجاوز كل منها دقيقتين.

ب- يجب على السفينة الآلية المبحرة إذا توقفت وأصبح ليس لها سير في الماء أن تطلق صفارتان طويلتان

متتاليتان والفترة بينهما حوالي ثانيتان وذلك على فترات لا يتجاوز كل منها دقيقتين.

ت- يجب على السفينة التي ليست تحت السيطرة أو السفينة المحدودة القدرة على المناورة أو السفينة المقيدة بغاطسها أو السفينة الشراعية أو السفينة القائمة بالصيد أو السفينة التي تقوم بالقطر أو بالدفع لسفينة أخرى تطلق ثلاث صفارات متتالية الأولى صفارة طويلة تتبعها صفارتان قصيرتان على فترات لا تتجاوز الدقيقتين وذلك بدلاً من الإشارات المنصوص عليها في الفقرتين (أ) أو (ب) من هذه القاعدة .

ث- يجب على السفينة القائمة بالصيد وهي مستقبلة على المخطاف وكذلك السفينة المحدودة القدرة على المناورة وتقوم بعملها وهي مستقبلة على المخطاف أن تطلق الإشارات المنصوص عليها في الفترة (د) بدلاً من الإشارات المنصوص عليها في الفقرة (ج) من هذه القاعدة.

ج- يجب على السفينة المقطورة أو السفينة الأخيرة من السفن المقطورة إذا ما تواجد عليها أفراد أن تطلق ٤ صفارات متتالية الأولى صفارة طويلة تليها ثلاث صفارات قصيرة وذلك على فترات لا تتجاوز كل منها دقيقتين ويجب أن تطلق هذه الإشارة عقب الإشارة التي تطلقها السفينة القاطرة مباشرة كلما كان ذلك عمليا.

ح- عندما تكون السفينة الدافعة و السفينة المدفوعة ملتحمتان كوحدة واحدة فينبغي اعتبارها كسفينة آلية واحدة وعليها إطلاق الإشارات المنصوص عليها في الفقرة (أ) أو (ب) من هذه القاعدة.

خ- يجب على السفينة المستقبلة على المخطاف أن تدق الجرس بسرعة لمدة حوالي ٥ ثوان على فترات لا تتجاوز كل منها دقيقة واحدة ويجب على السفينة التي طولها ١٠٠ متر فأكثر أن تدق الجرس في الجزء الأمامي منها على أن يعقبه مباشرة دقات سريعة على الطبلة في الجزء الخلفي من السفينة ولمدة حوالي ٥ ثوان ويجوز للسفينة المستقبلة على المخطاف أن تطلق علاوة على ذلك ٣ صفارات متتالية الأولى صفارة قصيرة وتتبعها صفارة طويلة ثو صفارة قصيرة لتعطي تحذيراً عن موقعها وعن احتمال التصادم مع السفينة المقتربة منها.

د- يجب على السفينة الجانحة أن تعطي إشارة الجرس وإذا لزم الأمر إشارة الطبلة المنصوص عليها في الفقرة (خ) من هذه القاعدة وبالإضافة إلى ذلك فإنه يجب أن تعطي فوراً ٣ دقات منفصلة وواضحة على الجرس قبل وبعد الدقات السريعة مباشرة وبالإضافة إلى ذلك يجوز للسفينة الجانحة أن تطلق إشارة مناسبة بالصفارة.

ذ- السفينة التي يقل طولها ١٢ متراً ملزمة بإعطاء الإشارات المذكرة أعلاه ولكن إذا لم تقم باعطائها يجب عليها أن تعطى إشارات صوتية أخرى فعالة على فترات لا تزيد عن دقيقتين.

ر- يجوز لسفينة الإرشاد القائمة بنوبة إرشاد أن تطلق إشارات صوتية للتميز مكونه من أربعة صفارات قصيرة وذلك علاوة على الإشارات الأخرى المنصوص عليها في الفقرات (أ) أو (ب) أو (ز) من هذه القاعدة.

القاعدة (٣٦) إشارات لجذب الانتباه.

إذا كان من الضروري لسفينة أن تجذب انتباه سفينة أخرى فيجوز لها أن تحدث إشارات ضوئية أو صوتية بحيث لا تلتبس مع أي إشاراة مسموح بها في أي من هذه القواعد كما يجوز لها أن توجه شعاع نور كشافها في اتجاه الخطر بطريقة لا تربك أي سفينة أو تحدث لبس مع أي أنوار لمساعدات ملاحية مع تجنب الأنوار المبهرة والدوارة.

القاعدة (٣٧) إشارات الاستغاثة.

يجب على السفينة التي في محنه وتطلب مساعدة أن تستعمل أو تظهر الإشارات المنصوص عليها في الملحق رقم (٤) من هذه القاعدة.

الفصل الخامس

الإعفاءات التي يمكن أن تسري على بعض السفن. القاعدة (٣٨)

القاعدة (٣٨) الاستثناءات.

يجوز لأي سفينة أو طراز من السفن المطابقة لمتطلبات القواعد الدولية لمنع التصادم بالبحار لسنة ١٩٦٠م. جزء (أ) ومدت قرينتها أو وصلت إلى مرحلة مماثلة في البناء قبل حلول تاريخ سريان هذه القواعد الخاصة بمن التصادم في البحار أن تعفى من تطبيق المتطلبات التالية على النحو التالي:-

أ- تجهيزات الأنوار فيما يتعلق بمدى الرؤية المنصوص عليها في القاعدة (٢٢) وذلك حتى مرور أربعة سنوات من تاريخ سريان هذه القواعد.

ب- تجهيزات الأنوار فيما يتعلق بمواصفات الألوان كما هو منصوص عليها في القسم السابع من الملحق رقم (١) لهذه القواعد حتى مرور أربعة سنوات من تاريخ سريان هذه القواعد.

ت- أعادة تحديد موقع الأنوار نتيجة للتحول من نظام المقاييس الإنجليزية إلى النظام المتري، على أن يكون هذا الإعفاء مستديما.

ث- ١- إعادة تحديد موقع أنوار الصاري على السفن التي يقل طولها عن ١٥٠ متر تنفيذ للنصوص الموضحة بالقسم الثالث (أ) من الملحق رقم (١) من هذه القاعدة، على أن يكون هذا الإعفاء بصفة دائمة.

٢- إعادة تحديد موقع أنوار الصاري على السفن التي يبلغ طولها ١٥٠ متر فأكثر تنفيذا للنظم الموضحة بالقسم الثالث (أ) من الملحق رقم (١) من هذه القواعد حتى مرور تسعة سنوات من تاريخ تنفيذ هذه القواعد.

ج- إعادة تحديد موقع أنوار الصاري تنفيذا للنظم المبنية بالقسم الثاني فقرة (ب) من الملحق رقم (١)من هذه القواعد حتى مرور تسعة سنوات من تاريخ سريان هذه القواعد.

ح- إعادة تحديد موقع أنوار الجانبين تنفيذا للنظم المبنية بالقسمين الثاني فقرة (خ) والثالث فقرة (ب) من الملحق رقم (١) من هذه القواعد حتى مرور تسعة سنوات من تاريخ السريان هذه القواعد.

خ- المتطلبات الخاصة بأجهزة الإشارة الصوتية المنصوص عليها في الملحق رقم (٣) من هذه القواعد حتى مرور تسعة سنوات من تاريخ هذه القواعد.

د- إعادة تحديد موقع الأنوار كاملة الاستدارة تنفيذا للنظم المبنية بالقسم التاسع فقرة (ب) من الملحق رقم (١) لهذه القواعد، على أن يكون هذا الإعفاء مستديماً.

الملحق رقم (١)

تحديد مواقع الأنوار والأشكال والتفاصيل الفنية الخاصة بهما.

أولاً: تعريف .

الاصطلاح (الارتفاع فوق بدن السفينة) يعني الارتفاع فوق أعلى سطح كامل للسفينة ويقاس هذا الارتفاع رأسياً من أسفل موقع النور.

ثانياً: الموقع الرأسية والمسافات الفاصلة بين الأنوار.

أ- توضع أنوار الصاري على كل سفينة مسيرة آلياً طولها٢٠متر فأكثر كما يلي:

١- يوضع نور الصاري الأمامي أو في حالة سفينة تحمل نور الصاري واحد فقط فيوضع ذلك النور على ارتفاع لا يقل عن ٦ أمتار فوق بدن السفينة وإذا كان عرض السفينة يزيد عن ستة أمتار فيجب أن لا يقل ارتفاع النور فوق بدن السفينة عن هذا العرض هذا على ألا يوضع هذا النور على ارتفاع أكثر من ١٢ مترا من فوق بدن السفينة.

٢- في حالة جمل نورين صاري فيجب وضع النور الخلفي مرتفعا بمقدار ٤،٥ مترا على الأقل فوق المستوى الأفقي للنور الأمامي.

ب- يجب أن يكون الفاصل الراسي بين نوري الصاري للسفن المسيرة آلياً في جميع أحوال الميل الطولي العادي للسفينة بحيث يرى نور الصاري الخلفي فوق مستوى نور الصاري الأمامي ومنفصلا عنه عند النظر إلى تلك السفينة من مستوى سطح البحر مسافة ١٠٠٠ متر من مقدمتها.

ت- يجب وضع نور الصاري للسفينة المسيرة آلياً التي لا يقل طولها عن ١٢ متراً، ولا عن ٢٠ متراً على ارتفاع لا يقل عن ٢،٥ متراً فوق مستوى الحافة العليا لجانبيها.

ث- يجوز لأي سفينة مسيرة آلياً ويقل طولها عن ١٢ متراً أن تحمل النور الأعلى على ارتفاع يقل عن ٢،٥ مترا فوق مستوى الحافة العليا لجانبها ومع ذلك عند حمل نور الصاري علاوة على نور الجانبين ونور المؤخر فيجب حمل نور الصاري على ارتفاع لا يقل عن متر واحد فوق مستوى نور الجانبين.

ج- يجب وضع أحد أنوار الصاري من النورين أو الثلاثة المنصوص عليها لأية سفينة صغيرة مسيرة ألياً وقائمة بعملية قطر أو دفع سفينة أخرى في نفس مكان نور الصاري الأمامي أو الصاري الخلفي المخصص لأية سفينة مسيرة آلياً بشرط انه في حالة حملهم على الصاري الخلفي أن لا يقل الارتفاع الراسي للنور السفلي للصاري الخلفي عن ٤،٥ متر فوق نور الصاري الأمامي.

ح- (١)- يجب وضع نور أو أنوار الصاري المنصوص عليها في القاعدة (أ- ٢٣) بحيث تكون واضحة وفي مستوى يعلو جميع الأنوار الأخرى والعوائق فيما عدا ما هو منصوص عليها في الفقرة الفرعية التالية.

(٢)- عندما يصعب عمليا حمل الأنوار كاملة الاستدارة المنصوص عليها في القاعدة (٢٧ ب ١) أو القاعدة

(٢٨) أسفل أنوار الصاري فإنه يجوز حملهم أعلى نور أو أنوار الصاري الخلفي أو رأسياً في الوسط مابين نور أو أنوار الصاري الأمامي ونور أو أنوار الصاري الخلفي بشرط أنه في الحالة الأخيرة يتم تطبيق متطلبات القسم الثالث فقرة ج من ها الملحق.

خ- يجب وضع أنوار الجانبين للسفينة المسيرة آلياً على ارتفاع فوق بدنها لا يزيد عن ثلاثة أرباع ارتفاع نور الصاري الأمامي كما يجب الأ تكون على ارتفاع منخفض حتى لا تتداخل مع أنوار السطح.

د- إذا كانت أنوار الجانبين موضوعه في مصباح واحد مشترك ومحمول على السفينة مسيرة آلياً يقل طولها عن ٢٠ متراً فيجب وضع هذا المصباح على مسافة لا تقل عن متر واحد تحت نور الصاري.

ذ- عندما تنص القواعد على وضع نورين أو ثلاثة أنوار في خط رأسي فان المسافة الفاصلة بينهما يجب أن تكون وفقاً مايلي:-

١- يجب على السفينة التي يبلغ طولها ٢٠ متراً فأكثر أن لا تقل المسافة الفاصلة بين هذه الأنوار عن مترين كما يجب ألا يقل ارتفاع النور السفلي لهذه الأنوار عن ٤ أمتار فوق بدن السفينة إلا إذا اقتضى الأمر حمل نور القطر.

٢- يجب على السفينة التي يقل طولها عن ٢٠ متراً أن لا تقل المسافة الفاصلة بين هذه الأنوار عن مترين كما يجب ألا يقل ارتفاع النور السفلي لهذه الأنوار عن مترين فوق بدن السفينة إلا عندما يقتضي الأمر حمل نور القطر.

٣- يجب عند حمل ٣ أنوار أن تكون المسافة الفاصلة بينهما متساوية.

ر- يجب أن يوضع النور السفلي من النورين الكاملي الاستدارة المنصوص عليهما السفينة صيد قائمة بالصيد على ارتفاع فوق مستوى نوري الجانبين لا يقل عن ضعف المسافة التي تفصل بين هذي النورين الرأسين.

ز- في حالة حمل نور للمخطاف يجب أن لا يقل ارتفاع النور الأمامي منهما المنصوص عنه في القاعدة (٣٠ أ ١) عن ٤،٥ مترا فوق مستوى النور الخلفي وفي حالة السفينة التي يبلغ طولها ٥٠ مترا أو أكثر يحب أن لايقل ارتفاع هذا النور الأمامي عن ٦ أمتار فوق بدن السفينة.

ثالثاً: المواقع الأفقية والمسافات الفاصلة للإنارة.

أ- يجب ألا تقل المسافة الأفقية لنوري الصاري المنصوص عليهما لأية سفينة مسيرة آليا عن نصف طول السفينة على أن لا تزيد هذه المسافة عن ١٠٠ متر ويجب أن يوضع الصاري الأمامي على مسافة لا تزيد عن ربع طول السفينة من مقدمتها.

ب- يجب ألا يوضع نوري الجانبين أمام أنوار الصاري المقدمة على السفينة التي يبلغ بطولها ٢٠ مترا فأكثر بل يجب وضعهما عند جانبي السفينة أو بالقرب منها.

ت- عند وضع الأنوار المنصوصعليها في القاعدة (٢٧ ب ١) أو القاعدة (٢٨) في وضع رأسي مابين نور أو أنوار الصاري الأمامي ونور أو أنوار الصاري الخلفي تلك الأنوار الكاملة الاستدارة يجب أن تكون

المسافة الأفقية بينهما وبين الخط الطولي المنصف للسفينة لا تقل عن ٢ متر في الأتجاه العرضي للسفينة.

ث- بالنسبة للسفن المسيرة آلياً عندما ينص على رفع نور صاري واحد فان هذا النور يجب أن يظهر إلى الأمام من منتصف السفينة فيما عدا السفن التي يقل طولها عن ٢٠ متر فهي ليست مطالبة بذلك ولكن عليها لظهار النور إلى الأمام من منتصف السفينة بقدر المستطاع حسبما تسمح به الظروف عملياً.

رابعاً: تفاصيل عن مواقع أنوار تحديد الاتجاه لسفن الصيد والسفن التي تقوم بالأعمال تحت سطح الماء.

أ- يجب أن يوضع النور الدال على الاتجاه الموجودة فيه شباك أو أدوات الصيد كما هو منصوص عليه في القاعدة ٢٦ ج ٢ بالنسبة للسفينة القائمة بالصيد على مسافة أفقية لا تقل عن مترين ولا تزيد عن أمتار من النورين الأحمر والأبيض الكاملي الاستدارة ويجب ألا يوضع هذا النور أعلى من مستوى النور الأبيض كامل الاستدارة المنصوص عليه في القاعدة (٢٦ ج ١)ولا أسفل من مستوى أنوار الجانبين.

ب- يجب على كل سفينة تقوم بالتعميق أو عمليات تحت سطح الماء أن تضع الأنوار والأشكال التي تدل على الجانب الموجود به عوائق أو الجانب الأمن للمرور كما هو منصوص عليه القاعدة (٢٧ د ١، ١) على أقصى مسافة أفقية ممكنه عمليا بحيث لا تقل بأي حال من الأحوال عن مستوى ارتفاع النور أو الشكل السفلي من الأنوار أو الأشكال الثلاثة المنصوص عليها في القاعدة (٢٧ ب ١، ٢).

خامساً: حواجز أنوار الجانبين.

أ- يجب أن يثبت بأنوار الجانبين لسفينة طولها ٢٠ متراً فأكثر حواجز داخلية ذات طلاء أسود مط (غير براق) ومطابقة للمتطلبات القسم التاسع من هذا المحلق أنوار الجانبين بالنسبة للسفن الأقل من ٢٠ متر طولا يجب أيضاً تثبيت حوجز داخلية لها ذات طلاء مط إذا كان من الضروري تطبيق متطلبات القسم التاسع من هذا الملحق في حالة المصباح المشترك الذي يستخدم شعله رأسية واحدة مع وجود تقسيم رفيع جدا بين القسمين الأخضر والأحمر لن يكون هناك احتياج لتثبيت الحواجز الخارجية به.

سادساً: الأشكال.

أ- يجب أن تكون الأشكال سوداء وتكون أحجامها طبقاً لما يلي:

١- يجب ألا يقل قطر الكرة ٦،٠ من المتر.

٢- يجب ألا يقل قطر القاعدة المخروط عن ٦،٠ من المتر وان يكون ارتفاعه مساويا لقطر قاعدته.

٣- يجب ألا يقل قطر الأسطوانة عن ٦،٠ من المتر وان يكون ارتفاعها ضعف القطر

٤- يكون الشكل المعين من المخروطين بنفس المواصفات السابق ذكرها في البند ٢ عالية وقاعدتها مشتركة.

ب- يجب أن تكون المسافة الراسية بين الأشكال ١،٥ متر على الأقل.

ت- يجوز للسفينة التي يقل طولها عن ٢٠ متراً أن تستخدم أشكالاً بمقاييس أقل تناسب مع حجم السفينة ويجوز

تبعاً لذلك تقليل المسافة الفاصلة بينهما.

سابعاً: مواصفات ألوان الأنوار.

يجب أن تتفق الخواص اللونية لجميع الأنوار الملاحية مع المعايير التي تنحصر في نطاق حدود السطح البياني الذي حددته اللجنة الدولية للإنارة، لكل لون على حدة وقد تحدد نطاق كل لون بواسطة تحديد الإحداثيات.

ثامناً: شدة إضاءة الأنوار.

أ- يحسب الحد الأدنى لشدة إضاءة الأنوار باستخدام المعادلة التالية:

ش ض = ٣، ٤٣ X ١٠ ^{٦} X ع X ن م X م^{٢}

حيث ش ض : تعني شدة الإضاءة بالشمعة تحت ظروف التشغيل.

ع: هو العامل الحدي ٢X ١٠$^{-٧}$ وحدة إضاءة.

م: هو مدى الرؤية للنور (مدى الإضاءة) بالأميال البحرية.

ن: هو شفافية الجو.

بالنسبة للأنوار السابق توصيفيها يجب أن تكون قيمة ن ٨ مناظرة لمدى رؤية جوية حوالي ١٣ ميل بحري.

ب- يبين الجدول التالي من الأرقام المستنبطة من المعادلة:

مدى رؤية مدى الإضاءة النور بالأمي البحرية	شدة إضاءة بالشمعة على اعتبار (ن)=٨، ض
١	٠،٩
٢	٤،٣
٣	١٢
٤	٢٧
٥	٥٢
٦	٩٤

ملحوظة: يجب تحديد النهاية العظمى لشدة إضاءة الأنوار الملاحية لتجنب الضوء المبهر على ألا يتم ذلك بواسطة التحكم في تغيير شدة الإضاءة.

تاسعاً: القطاعات الأفقية.

أ- (١)- يجب أن تظهر أنوار الجانبين المركبة على السفنية الحد الأدنى لشدة الإضاءة المطلوبة وذلك في الأتجاه الأمامي ويجب أن تقل شدة الإضاءة حتى تصل عمليا إلى العدم عندما تكون بين درجة واحدة وثلاث درجات خارج حدود القطاعات المنصوص عليها لهذه الأنوار.

(٢)- يجب المحافظة على الحد الأدنى لشدة الإضاءة المطلوبة لكل من الأنوار المؤخر وأنوار الصواري إلى ٢٢،٥ درجة خلف خط حذاء السفينة لأنوار الجانبين وذلك حول قوس من الأفق حتى ٥ درجات داخل حدود الطقاعات المنصوص عليه في القاعدة ٢١ ويجوز أن تقل شدة الإضاءة إلا حوالي ٥٠% لزاوية مقدارها ٥ درجات تبدأ من داخل حدود قطاعات تلك الأنوار وحتى نهايتها كما يجب أن تقل شدة الإضاءة باستمرار إلى أن تنعدم رؤيتها عمليا عندما تكون على زاوية لا تزيد عن ٥ درجات خارج الحد المنصوص عليه تلك الأنوار.

ب- (١)- يجب أن تكون الأنوار الكاملة الاستدارة في موقع ملائم بحيث لا تحجبها الصواري أو قمة الصواري أو الإنشاءات إلى أكثر من ٦ درجات في نطاق قطاعاتها ماعدا أنوار المخطاف المنصوص عنها في القاعدة ٣٠ والتي لا يوجد أية ضرورة لوضعها على ارتفاع غير عملي فوق بدن السفينة.

(٢)- إذا كان غير عمليا تطبيق ما ورد بالفقرة (ب -١)المذكورة أعلاه بإظهار نور واحد فقط كامل الاستدارة فانه يجب في هذه الحالة إظهار نورين كاملي الاستدارة في مكان ملائم بحيث يظهر أن كنور واحد ميل كلما كان ذلك من الممكن تنفيذه عملياً.

عاشراً: القطاعات الرأسية.

أ- باستثناء الأنوار الخاصة بالسفن الشراعية السائرة يجب أن تكفل القطاعات الرأسية للأنوار الكهربائية ما يلي:

١- الاحتفاظ على الأقل بالحد الأدنى لشدة الإضاءة المطلوبة خلال جميع الزوايا من ٥ درجات فوق مستوى الأفقى إلى درجات تحت المتسوى الأفقي.

٢- الاحتفاظ بنسبة ٦٠% على الأقل من الحد الأدنى لشدة الإضاءة المطلوبة من ٧،٥ درجة تحت المستوى الأفقي.

ب- يجب أن تكفل القطاعات الراسية للأنوار الكهربائية في حالة السفن الشراعية السائرة مايلي:

١- الاحتفاظ على الأقل بالحد الأدنى لشدة الإضاءة المطلوبة خلال جميع الزوايا من ٥ درجات فوق المستوى الأفقي إلى ٥ درجات تحت المستوى الأفقي.

٢- الاحتفاظ بنسبة ٥٠% على الأقل من الحد الأدنى لشدة الإضاءة المطلوبة من ٢٥ درجة فوق المستوى الأفقي إلى ٢٥ درجة تحت المستوى الأفقي.

ت- يجب أن تتحقق هذه المواصفات بقدر الإمكان في حالة الأنوار الغير كهربائية.

الحادي عشر: شدة إضاءة الأنوار الغير كهربائية.

يجب أن تكون الأنوار الغير كهربائية مطابقة للحد الأدنى لشدة الإضاة وذلك وفقا لما هو منصوص عليه في الجدول المبين في القسم الثامن من هذا الملحق كما أمكن ذلك عملياً.

الثاني عشر: نور المنارة.

بصرف النظر عن الشروط المنصوص عليها في القسم ٢ ومن هذا الملحق يجب أن يوضع نور المناورة المنصوص عليه في القاعدة (٣٤ب) في نفس المستوى الراسي لخط المقدم والمؤخر مثل نور أو أنوار قمة الصاري وعلى ارتفاع لا يقل عن مترين راسيا فوق مستوى نور قمة الصاري الأمامي ومع مراعاة وضعه على ارتفاع لا يقل عن مترين راسيا فوق أو تحت مستوى نور قمة الصاري الخلفي ما أمكن ذلك أما ذلك أما السفن التي تحمل نور صاري واحده فانه يجب حمل نور المناورة في حالة تزويدها به في أحسن مكان يمكن فيه رؤية وعلى ارتفاع لا يقل عن مترين رأسياً فوق نور الصاري.

الثالث عشر: العائمات ذات السرعة .

من الممكن وضع نور الصاري الخاص بالعائمات ذات السرعة العالية عندما يكون طول العائمة أقل من ثلاثة أضعاف عرضها على ارتفاع يتناسب مع عرض العائمة وعلى مسافة أقل مما نص عليه في الفقرة ٢ (أ-١) من هذا الملحق وذلك عندما تكون زاوية القاعدة في المثلث المتساوي الساقين والمحصورة بين نوري الجانب ونور الصاري لا تقل ٢٧ درجة عندما ترى من طرف قاعدة المثلث.

رابع عشر: اعتماد السلطات للمصابيح والأشكال.

يجب أن يكون تصنيع بالمصابيح والأشكال والتجهيزات الخاصة بالمصابيح على ظهر السفينة على نحو تقبله السلطة المختصة في الدولة المسجلة بها السفينة.

الملحق رقم (٢)

الإشارات الإضافية لسفن الصيد التي تقوم بالصيد على مقربة من بعضها البعض

أولاً: عام.

يجب في حالة إظهار الأنوار المذكورة في هذا الملحق تطبيقاً (٢٦ –د)أن توضع في أحسن مكان تسهل منه رؤيتها وان تكون المسافة الفاصلة بينهما ٠،٩ متراً على الأقل ولكن على ارتفاع منخفض عن مستوى الأنوار المنصوص عليها في القاعدة(٢٦ ب١)، (٢٦ ج ١) يجب أن تكون هذه الأنوار مرئية من جميع جهات الأفق على مسافة لا تقل عن ميل واحد مع مراعاة أن تكون مدى رؤيتها هذه على أقل من مدى رؤيتها هذه اقل من مدى رؤية الأنوار المنصوص عليها في هذه القواعد لسفن الصيد.

ثانياً: إشارات سفن الصيد بالجر.

أ- يجب على سفن الصيد التي طولها ٢٠ متراً فأكثر عندما تكون قائمة بالصيد بطريقة الجر سواء كانت تستخدم أدوات الصيد الجر على القاع أو تحت سطح الماء أن تظهر الآتي:

١- نورين أبيضين في خط راسي عند إطلاق شباكها.

٢- نور أبيض فوق نور أحمر في خط راسي عند سحب شباكها.

٣- نورين أحمرين في خط راسي عندما تتشابك شباكها مع أي عائق.

ب-يجوز على أي سفينة طولها ٢٠ متر فأكثر تقوم بالصيد بطريقة الجر المزدوج مع مع سفينة أخرى أن تظهر:

١- كشافاً موجهاً نحو الأمام وفي اتجاه السفينة الأخرى المشتركة معها في الصيد أثناء الليل.

٢- الأنوار المنصوص عليها في (٢أ) أعلاه عندما تقومان بإطلاق أو سحب شباكهما أو عند تشابك شبائكهما مع أي عائق.

ت-يجوز للسفينة التي يقل طولها عن ٢٠ متر وتقوم بالصيد بالطريقة الجر سواء كانت تستخدم أدوات الصيد بالجر على القاع أو تحت سطح الماء أو الجر المزدوج أن تظهر الأنوار المنصوص عليها في الفقرات أ وب من هذا القسم بما يتناسب مع الحالة القائمة.

ثالثاً: إشارات سفن الصيد بشباك التحويط.

يجوز للسفن التي تقوم بالصيد بشباك التحويط أن تظهر نورين أصفرين في خط راسي يومض هذان النوران على التوالي كل ثانية على أن تكون فترة إضاءتها وفترة ظلامها متساوية ويجوز إظهار هذه الأنوار فقط عندما تكون السفينة معرقلة الحركة بسبب أجهزة الصيد.

الملحق رقم (٣)

التفاصيل الفنية لأجهزة الإشارات الصوتية

أولاً: الصفارات.

أ- الترددات ومدى قوة السمع.

يجب أن تكون مدى تردد الأساسي للإشارة الصوتية بين ٧٠ – ٧٠٠ (هرتز) ويجب أن تكون تحديد مدى السمع للإشارة الصادرة من الصفارة بواسطة هذه الترددات التي يمكن أن تضمن الترددات الأساسية وتردد واحد أو أكثر من الترددات الأعلى التي يكون مداها بين ١٨٠ – ٧٠٠ هرتز ١% والتي تعطي مستويات ضغط الصوت منصوص عليها في الفقرة (ج) التي سيأتي ذكرها فيما بعد.

ب-حدود التردد الأساسية.

لضمان الحصول على تنوع كبير الخصائص الصفارة يجب ان يكون التردد فيما بين الحدود التالية:

١) من ٧٠ – ٢٠٠ هرتز بالنسبة للسفينة التي يبلغ طولها ٢٠٠ متر فأكثر.

٢) من ١٣٠ – ٣٥٠ هرتز بالنسبة للسفينة التي يبلغ طولها ٧٥ متر وأقل من ٢٠٠ متر.

٣) من ٢٥٠ – ٧٠٠ هرتز بالنسبة للسفينة التي يقل طولها عن ٧٥ متراً.

ت-شدة الإشارة الصوتية ومدى قوة السمع.

ث-يجب أن تعطي الصفارة المثبتة في السفينة مستوى ضغط الصوت في الاتجاه الذي يمثل أقصى شدة للصوت الصادر من الصفارة وعلى مسافة متر واحد واخذ منها مساويا على الأقل ثلث الطبقة الصوتية (أو كتاف) في مدى الترددات ١٨٠ – ٧٠٠ هرتز ١% بما لا يقل عن الرقم المناسب الموضح بالجدول الآتي:

طول السفينة بالأمتار	مستوى ثلث الطبقة الصوتية (أوكتاف)عند متر واحد بالديسيبل بالنسبة إلى (٢×١٠^{-٥})	مدى قوة السمع بالأميال البحرية
٢٠٠ متر أو أكثر	١٣٤	٢،٠
٧٥ وأقل من ٢٠٠	١٣٨	١،٥
٢٠ واقل من ٧٥	١٣٠	١،٠
اقل من ٢٠	١٢٠	٠،٥

والغرض من ذكر مدى السمع الموضح في الجدول عالية هو للاسترشاد وهو يعبر عن المدى التقريبي الذي يمكن عنده سماع صوت الصفارة على كحورها الأمامي باحتمال ٩٠% في حالة الهواء الساكن على ظهر السفينة التي ضوضاء خلفية ذات مستوى متوسط عند مراكز الاستمتاع(باعتبار أنه ٦٨ ديسيبل في الطبق الصوتية أوكتاف المتمركزة في ٢٥٠، هرتز ٦٣٠ ديسيبل في الطبقة الصوتية أوكتاف المتمركزة في ٥٠٠ هرتز).

ث الخواص الاتجاهية .

يجب ألا يزيد مستوى ضغط الصوت للصفارة الموجهة عن ٤ ديسيبل تحت مستوى ضغط الصوت على المحور وذلك بالنسبة لأي اتجاه في المستوى الأفقي في حدود ٤٥ درجة من المحور كما يجب ألا يزيد مستوى ضغط الصوت في أي اتجاه آخر في المستوى الأفقي عن ١٠ ديسيبل تحت مستوى ضغط الصوت على المحور حتى يصبح المدى يصبح المدى في أي اتجاه يعادل على الأقل نصف المدى على المحور الأمامي ويجب أن يقاس مستوى ضغط الصوت في ثلث الطبقة الصوتية أوكتاف التي تحدد مدى قوة الصوت.

ج- تحديد موقع الصفارة .

يجب عند استخدام صفارة موجهة واحدة في السفينة أن يتم وضعها بحيث تعطى أقصى شدة للصوت في الاتجاه الأمامي للسفينة ويجب وضع الصفارة في أعلى مكان ممكن عمليا بالسفينة حتى لا يعترض عن طريق صوتها أي عوائق وكذا لتقليل مخاطر الأضرار السمعية للأفراد العاملين على السفينة ذاتها عن مراكز الاستمتاع عن ١١٠ ديسيبل (A) ولا يجب أن يزيد عن ١٠٠ ديسيبل (A) ما أمكن ذلك عملياً.

ح- تركيب أكثر من صفارة واحدة .

إذا كانت الصفارت مركبة على السفينة على مسافة أكثر من ١٠٠ متراً من بعضها فيجب ترتيب إطلاقها بحيث لا تنطلق صفارتها جميعها في وقت واحد.

خ- أنظمة الصفارات المشتركة.

إذا نشأ عن وجود عوائق في المجال الصوتي لصفارة وحيدة أو في إحدى الصفارات المركبة بالسفينة والمنصوص عليها في الفقرة (ح) أعلاه مما ينتج عنه حدوث مجال ينخفض فيه مستوى صوت الإشارة كثيراً فانه يوصى بتركيب نظام الصفارات المشترك للتغلب على هذا الانخفاض.

وتطبيقاً لهذه القواعد يعتبر نظام الصفارات المشترك كما ول كان صفارة واحدة ويجب أن تركب صفارات النظام المشترك بحيث لا تزيد المسافة بين كل منها عن ١٠٠ متر وان تطلق في وقت واحد كما يجب أن تختلف تردد كل صفارة عن الأخرى بما لا يقل عن ١٠ هرتز.

ثانياً: الجرس أو الطبلة المعدنية.

أ- شدة الإشارة.

يجب أن يحدث صوت الجرس أو الطبلة المعدنية أو أي جهاز له نفس الخواص الصوتية مستوى من ضغط الصوت لا يقل عن ١١٠ ديسيبل في مدى المتر الواحد.

ب- التصنيع .

يجب أن تصنع الأجراس والطبل النحاسية من مواد غير قابلة للصدأ، وأن تكون مصممة بحيث تعطي نغمة واضحة وبالنسبة للسفن التي يزيد طولها عن ٢٠٠ متراً فيجب أو يقل قطر فوهة الجرس عن ٣٠٠ سم وبالنسبة للسفن التي طولها من ١٢ إلى ٢٠ متر فلا يقل قطر الفوهة عن ٢٠٠مم يفضل استخدام الجرس تدار آليا لضمان الحصول على قوة ثابتة على أن يكون من الممكن استخدام الطرق اليدوي ويجب ألا يقل كتلة المطرقة عن ٣% من كتلة الجرس.

ثالثاُ: الموافقة على التصنيع.

يجب أن يكون تصنيع أجهزة الإشارة الصوتية وأداؤها وتجهيزاتها على نحو تقبله السلطات المختصة بالدولة التي تم تسجيل السفينة بها.

الملحق رقم (٤)
إشارات الاستغاثة

أ- عند إظهار أو استعمال الإشارات التالية منفردة أو مجتمعة فغنها تدل على أن السفينة في محنه وتطلب المساعدة:

١- إطلاق مدفع أو إشارة تفجير على فترات كل منها حوالي دقيقة.

٢- صوت مستمر بأي جهاز إشارة للضباب.

٣- صواريخ أو مفرقعات تطلق نجوم حمراء واحده بعد الآخرى على فترات قصيرة.

٤- إشارة بالتلغراف اللاسلكي أو بأية طريقة للإشارة مكونه من المجموعة SOS الموجودة في شفرة مورس.

٥- إشارة بالتليفون للاسلكي مكونه من الكلمه المنطوقة (MAYDAY).

٦- إعلام الإشارة الدولية للاستغاثة المكونة من الحرفين (N.C).

٧- إشارة مكونة من علم مربع فوقه أو تحته كرة أو أي شيء يشبهها.

٨- لهب على السفينة مثل: (برميل قطران، برميل زيت مشتعل....الخ).

٩- قنديل صاروخ بالمظلة أو شعلة تمسك باليد يظهر منها نور أحمر.

١٠- إطلاق إشارة دخان بلون برتقالي.

١١- تكرار رفع وخفض أنواع ممتدة جانباً وببطء.

١٢- إشارة الإنذار للتلغراف للاسلكي.

١٣- إشارة الإنذار للتلغراف للاسلكي.

١٤- الإشارات المرسلة من أجهزة الطوارئ اللاسلكية لتحديد الموقع.

١٥- الإشارات المعتمدة المرسلة بواسطة أنظمة الاستقبال بالراديو بما في ذلك الإشارات الصادرة عن محدد الاتجاه الراداري المحمول على العائمات النجاة.

ب- ممنوع استعمال أو إظهار أي من الإشارات السابق إلا في حالات الدالة على المحنه وطلب المساعدة وكذلك ممنوع استعمال إشارات أخرى يمكن أن تحدث من أي هذه الإشارات.

ت- يلفت النظر إلى الأقسام المرادفة من الدليل الدولي للإشارات وكذلك دليل البحث والإنقاذ للسفن التجارية كذلك الإشارات الآتية:

١- قطعة قماش من القلع البرتقالي اللون مع أما مربع أو دائرة سوداء اللون أو أي رمز مناسب وذلك بغرض التعرف عليهما من الجور.

٢- علامة تترك لون مميز في الماء بالنهار.

Civil Liability Arising From Maritime Collision

Prepared by:

Ahmed Abdulaziz Abdul Rahman Baqer Mohamed

Supervised by:

Dr. Ghaith Mustafa Al - Khasawneh

ABSTRACT

This study highlights the importance of talking about collisions maritime laws and treatment since ancient times some provisions for the maritime collisions indicating that the collision of the most important maritime accidents experienced by naval vessels because of the large number of hindsight and the resulting serious damage.

It was a collision of maritime subject to customary norms global maritime apply without a significant difference in the seas, but the codification and codification of these norms Navy in the form of international laws make it look more varied, in addition to holding states to apply their laws Navy made it difficult to set the law applicable to suit collision maritime, so

the whole nations sought to conclude international agreements aimed at unifying the rules for maritime collisions.

The Brussels Convention for the year (1952) for the Unification of the rules relating to jurisdiction of civil collision sea has claimed the fruit when I took most of the legislation of the Arab Sea, including brought him almost this agreement, especially with regard to the court having jurisdiction over the civil suit for collision and the law applicable to them in addition to obsolescence.

However, we believe that the best solution lies in a concerted international effort to agree on the establishment of an international tribunal freely jurisdiction over maritime accidents which are located in the seas public, through legal rules show the mechanism and ways to raise the lawsuit before this court and the procedures to be followed to prosecute them.

Key Words:

Collision - Ship - Port of destination - Coastal navigation - Territorial sea - Marine adventure - Master liability