



خطر التصادم ونشأة وتطور أحكامه.

تعتبر الملاحة البحرية من أهم أنواع النشاط البشرى نفعاً للجماعات الدولية نظراً لقدرتها الفائقة على الربط بين أجزاء المعمورة من خلال تيسير انتقال الأشخاص من بقعة إلى أخرى^(١). كما أنها تعد أحد أهم العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية، ولعل ذلك يبدو جلياً من خلال الإحصاءات^(٢) التي تشير إلى أن أكثر من ٩٠٪ من حجم التجارة العالمية يتم نقله عن طريق البحر ومن المتوقع أن تزداد كميات البضائع المنقولة بحراً إلى ثلاثة أضعاف في الفترة ما بين ١٩٩٨، ٢٠٢٠م.

والملاحة البحرية بصفة عامة ذات طبيعة خاصة^(٣)، نظراً لما تتعرض له السفن من أخطار خلال الرحلة البحرية، حيث تؤدي تأثيرات الطقس وطبيعة الممرات المائية والأخطاء البشرية وكذلك طبيعة المواد والبضائع المنقولة بحراً إلى جعل السفن وسيلة مهددة بالأخطار في كثير من الأحيان، وبالرغم من عدم نجاح الوسائل التكنولوجية التي تم التوصل إليها عبر السنين في درء تلك الأخطار، إلا أنها أسهمت بشكل واضح في توفير بعض الأمان وسلامة الرسالة البحرية إلى حد كبير.

ومما لا شك فيه، أنه من بين المخاطر البحرية العديدة التي تتطوى عليها الملاحة البحرية، يأتي التصادم البحري في مقدمة تلك المخاطر،

(١) انظر د / محمود سمير الشرقاوى ، القانون البحرى، دار النهضة العربية ، ١٩٩٣

(2) See, craighAllen, farwell's rules of the nautical road, 8thED.,Navel institute press, Annapolis, Maryland, 2005 p.1.

(٣) انظر د/ محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحرى ودور العنصر البشرى فى وقوعه ،

كما أنه يعد أخطرهما على الإطلاق^(١)، حيث غالبا ما يسفر التصادم عن أضرار جسيمة تلحق بالسفن المتصادمة والبضائع المنقولة عليها وبأفراد الطاقم والمسافرين فضلا عن تلوث البيئة البحرية بالزيت، كما أنه من شأن المصادمات البحرية التى تقع بين تلك السفن وغيرها من السفن الأخرى^(٢) النيل من قوة السلاح البحرى للدول المتصادمة سفنها مما يؤثر على قدرتها العسكرية فى الدفاع الوطنى عن مسطحاتها المائية وبالتالي عن أراضيها.

كما تتجلى أهمية وخطورة التصادم البحرى، كأبرز الحوادث البحرية التى تتعرض لها السفن فى أن التقدم التقنى فى صناعة السفن وان كان قتل من حالات التصادم، الا انه لم يستطع أن يحد من نتائجه التى زادت خطورة عن ذى قبل، فضخامة السفن الحديثة وازدياد سرعتها أثناء السير ضاعفت من حجم الكوارث التى تتجم عن التصادم سواء من حيث عدد المصابين أو الخسائر فى الأموال، وبالتالي فإنه من المتوقع أن تزداد أهمية وخطورة التصادم البحرى كلما ازداد التقدم التكنولوجى والتقنى فى وسائل الملاحة البحرية، كما أنه من المتوقع أيضاً أن يقابل ذلك تطورا فى القواعد القانونية التى تحكم المسئولية بين السفن المتصادمة.

وفى ضوء ما تقدم، تبدو أهمية تناولنا لموضوع المسئولية عن الاضرار الناشئة عن التصادم البحرى، ذلك الموضوع الذى يستمد أهميته من تطور التجارى البحرية والنقل البحرى، ومن سعى المشرع الدولى

(١) انظر د/ على حسن يونس، أصول القانون البحرى، دار الفكر العربى، ١٩٦٩

(2) see, craigH.Allen, op cit,p.1

والوطني وكذلك الفقه والقضاء لمواجهة المشكلات القانونية التي قد تؤثر على نشاط الملاحة البحرية بسن قواعد قانونية حديثة واصدار أحكام قضائية تواكب التقدم التقنى الهائل الذى أصاب مجال الملاحة البحرية وتحد من الحوادث البحرية بصفة عامة ومن وقوع مصادمات بحرية بصفة خاصة.

ولذا نرى، أن هذا الموضوع قد بلغ حدا من الاهمية تجعلنا نتعرض له بالبحث، للوقوف على اخر ما توصلت اليه المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية والاحكام القضائية من قواعد ومبادئ تتعلق بأركان المسؤولية عن التصادم ومدى الاعتراف بالقرائن القانونية فى مادة التصادم البحرى وصور المسؤولية الناشئة عن التصادم، وكذلك الحلول التى تم التوصل اليها بشأن الاختصاص القضائى بنظر دعوى التصادم، ومدى تحمل المسئول عن التصادم للتعويض الكامل لأضرار التصادم.

ويفى سبيل الوصول الى تلك الغاية، رأينا أنه من المناسب أن نعرض للمسئولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحرى من خلال الدراسة المقارنة بين دول الـ Civil Law، متمثلة فى مصر وفرنسا، وبين دول الـ Common Law متمثلة بشكل أساسى فى انجلترا وأمريكا، على أن تتضمن الدراسة أيضاً مقارنة بين كيفية معالجة ذلك الموضوع داخل النظام القانونى الواحد، أملين أن يؤدي هذا النهج الى اثراء الموضوع وازافة الجديد اليه.

ونود أن نشير الى اننا سنستخدم طوال هذه الدراسة تعبير دول الـ Common Law، ونقصد به الدول المتأثرة بالنظام القانونى

الانجليزى الذى يقوم على مجموعة من الاحكام والنظريات الفقهية التى نشأت ونمت واستمدت سلطانها من العرف المتوطد فى البلاد منذ القرن الثانى عشر، ثم أضيفت اليها كافة الاوامر والمراسيم الصادرة عن المحاكم الانجليزية تشبيهاً للعرف المذكور وبناء عليه، ومن أمثلة تلك الدول أمريكا وأستراليا وبالطبع إنجلترا، وفى مقابل هذا النظام، دول الـ Civil Law التى يقوم نظامها القانونى على القوانين المكتوبة الصادرة من سلطاتها التشريعية، ومن أمثلة تلك الدول مصر وفرنسا، ونرى الاشارة الى هذين النظامين باللغة الانجليزية، لأن ترجمة مصطلح Common Law، فى نظرنا، بانها تعنى القانون العام، ترجمة تخلو من الدقة.

نشأة وتطور قانون التصادم البحرى

بالرغم من أن القانون البحرى، يعد قانوناً قديماً نبت فى العصور القديمة منذ أن عرف الانسان البحر واستطاع أن يروضه ويسخره لخدمه مصالحه، الا انه يمكننا القول بأن قانون التصادم البحرى، بمعنى تلك القواعد الخاصة والمميزة عن القواعد العامة السائدة فى القانون البحرى، واتلى تحكم المسئولية الناشئة عن التصادم وكذلك العلاقات المتشعبة المترتبة على التصادم، يعد قانوناً حديثاً نسبياً اذا ما قورن بغيره من قواعد ومبادئ القانون البحرى، كمبدأى الخسارات المشتركة والانقاذ البحرى^(١).

1- see, F.Sanborn , origins of the early English maritime and commercial law , new york and London 1930 p.5

ويمكننا تتبع نشأة وتطور قانون التصادم البحري من خلال ثلاثة عصور مختلفة وهى: العصور القديمة والعصور الوسطى والعصور الحديثة.

أولاً: العصور القديمة.

نستطيع تلمس الارهاصات الاولى للقانون البحرى والمحاكم البحرية بصفة عامة، ولقانون التصادم البحرى بوجه خاص، لدى الاغريق أو اليونان القديمة ولدى الامبراطورية الرومانية. حيث عرفت اليونان القديمة نظاما متطورا للقانون البحرى وللمحاكم البحرية، وذلك فى جزيرة رودس، والتي كانت احدى مستعمرات الفينيقيين⁽¹⁾ فى البحر المتوسط، و الذين خلفوا العديد من المبادئ والقواعد البحرية فى تلك الجزيرة، لعل أهمها على الاطلاق قانون الرمى فى البحر الذى يعد أساس مبدأ الخسارات المشتركة، وكذلك قرص المخاطر الجسيمة الذى يعد أساس عقد التأمين البحرى.⁽²⁾

(1) حيث أقام الفينيقيون حضارات مختلفة فى البلاد التى حلوا بها، وأهمها الحضارة التى وجدت فى جزيرة رودس. ويعد قانون الرمنى البحر ، الذى يعتبر اصلاً لفكرة الخسارات المشتركة ، أهم القوانين البحرية التى عرفت فى هذه الجزيرة، والذى يقضى بأن يشترك فى الخسارة اتلى تحدث بسبب القاء البضائع فى البحر لتخفيف حمولة السفينة وانقاذها، كل من عاد عليه نفع من هذا الانقاذ، وقد نقل الرومان من خلال مجموعة جوستينيان هذا القانون وعرف لديهم باسم LexRhodia. انظر د / محمود سمير الشرتاوى، المرجع السابق، ص ١٠، د/محمود مختار بربرى، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية ، ١٩٩٩م، ص ٥ ، ٦.

(2) see, F.sanborn op cit , p.8.

ومع ذلك لم يكن هناك قانوناً خاصاً بالتصادم البحري في اليونان القديمة، حيث كانت السفن صغيرة الحجم ومصنوعة من الأخشاب وكانت تسير بقوة الرياح^(١). وبالتالي لم تكن الحاجة ماسة الى افراد قواعد خاصة تحكم المسؤولية عن التصادم ، ومميزة عن تلك التي تحكم المسؤولية المدنية بصفة عامة^(٢).

وتعتبر نشأة قانون التصادم البحري غامضة بعض الشيء فبينما ذكرت مدونة جوستتيان "٥٢٣م" مبدأ الخسارات المشتركة ونسبته الى القانون الروديني، فانها لم تتضمن أية اشارة الى قانون التصادم البحري، الا انه يمكن القول بأن أول قانون روماني مكتوب خاص بالتصادم البحري هو قانون Lex Aquilia، والذي صاغ نصوصه Aquilio Gallo عام ٤٦٧م، بينما اكتفت مدونة جوستتيان بذكر بعض دعاوى التصادم البحري، والتي أخضعها لمبدأ المسؤولية المؤسسة على الخطأ واجب الاثبات، وكذلك لمبدأ الاهمال المساهم "Contributory Negligence"، والذي بموجبه يحرم المدعى من التعويض اذا ارتكب خطأً أو اهمالاً وفقاً للقواعد العامة السائدة انذاك في جميع دعاوى المسئلية التقصيرية.^(٣)

(١) انظر د / محمود عبد اللطيف، التصادم البحري، مجلة ادارة قضايا الحكومة، السنة

الاولى، العدد الاول، مارس ١٩٥٧ (الطبعة الثانية) ص ١٤ ، ٢٣

(2) In the greek maritime court cass were accepted only during the months of September to april, which enabled merchants to navigate during the summer and litigate during the winter. See W. ashburner, the rhodian sea – law, oxford, 1909, p. cxlli.

(3) see, Nicholas j. healy and joseph C. sweney, basic principles of the law of collision, 22 j. Mar.l& com. 1991.p.360

ويعد القانون البحري الروديني (The Rhodian Sea Law)،^(١) أقدم قانون يعرض للتصادم البحري بشيء من التفصيل ، وهو ذو أصل فينيقي وتم تقينه في الفترة ما بين عامي ٦٠٠ ، ٨٠٠ م ، ليصبح القانون البحري للإمبراطورية الرومانية^(٢) ، وتضمن هذا القانون ثلاثة أحكام لثلاثة احتمالات للتصادم^(٣) البحري:-

١- في حالة التصادم نهاراً بين سفينتين إحداهما رأسية علي" المخطاف والأخرى متحركة ، فإن المسؤولية عن التصادم تقع علي عاتق السفينة المتحركة مع اشتراك ملاك البضاعة المنقولة عليها في التعويض .

يري Ripert، أن نسبة القانون البحري الرودينيالي جزيرة رودس أمر يخلو من الدقة ، ولأن هذا القانون لم ينشأ في جزيرة رودس ، ولقد لاحظ باردوسي أن عدة نسخ من القانون البحري الروديني تحمل العنوان التالي "loi de Rhodion" وعلي ذلك تساءل عما إذا كان أحد الكاتب يدعي روديون هو الذي حرر هذا القانون ، ومن ثم تم نسبته إليه ، راجع في ذلك د/ مصطفى محمد رجب ، القانون البحري الإسلامي كمصدر لقواعد القانون البحري المعاصر ، المكتب العربي الحديث ، الإسكندرية ، ١٩٩٠ ص ٢٢ .

2See W. Ashburner, op cit, P.Lxxv.

3"if a ship in sail runs against another ship which in lying at anchor or has slackened sails and it is day, all the collision and the damage regards the captain and those who are on board moreover, let the cargo too come into contribution. If this happens at nigh, let the man who slackened sail light a fire if he has no fire, let him shout. If he neglects to do this and a disaster takes place, he has himself to thank for it. If he ran on shallows and let him keep harmless him whom he strikes". See W. Ashburner, op cit. p .110.

- ٢- إذا حدث التصادم ليلاً ، ولم تضيئ السفينة الرأسية في المرسى أو الميناء الأنوار ، أو لم تصدر إشارات صوتية للسفينة المتحركة ، فتكون هي المسئولة عن تعويض خسائر السفينة المتحركة .
- ٣- في حالة عدم وجود مراقبة كافية من جانب إحدى السفينتين ، تكون هذه السفينة مسؤولة عن تعويض السفينة الأخرى عن الأضرار والخسائر الناشئة عن التصادم .

ثانياً: العصور الوسطى :-

نشأت قواعد القانون البحري بصفة عامة بمعناه الحديث في العصور الوسطى ، حيث كان لنشوب الحروب الصليبية في القرن الحادي عشر الميلادي دور بارز في رواج الملاحة البحرية بسبب نقل الجنود والمؤن من غرب البحر المتوسط إلى شرقه ، مما أدى إلى ازدهار التجارة البحرية في غرب أوروبا وظهور قوانين ومدونات بحرية هامة تشتمل على القواعد والأعراف التي كانت سائدة وقتئذ في التجارة والملاحة البحرية^(١).

وبرغم وجود العديد من القوانين البحرية في دول المدينة "City-States" بالبحر المتوسط إلا أنه لم يرد أي ذكر لقانون التصادم البحري إلا من خلال أربعة قوانين فقط ، وذلك في القانون المعروف باسم The Constitutum Usus Piza عام ١١٦٠م ، والذي تضمن المبادئ العامة للقانون الروماني في مجال التصادم البحري ، وكانت معظمها قواعد متعلقة بالتصادم البحري الواقع في الموانئ ، وكذلك قوانين Ancona عام ١٣٥٠م، وضمنت أيضاً قواعد خاصة بالتصادم الواقع في الموانئ

(١) أنظر د/ محمود سمير الشرقاوي - المرجع السابق ، ص ١٠ ، ١١

وأُسست المسؤولية علي فكرة الخطأ ، غير أنها تضمنت حكماً غريباً وفريداً من نوعه ، حيث ألزمت فرد الطاقم الذي تثبت مسؤليته عن التصادم ألتزاماً شخصياً بأن يدفع غرامة في حدود ١٠٪ من قيمة الخسائر التي لحقت بالسفينة الأخرى وبحد أقصى مائة جنية^(١) "Pound"

وبعد هذا الجزاء حكماً غريباً وشاذاً في تاريخ قانون التصادم البحري منذ نشأته حتي الآن . لأنه بافتراض انعقاد مسؤولية الريان عن التصادم ، ورجوع مالك السفينة المصدومة أو ملاك البضاعة المنقولة عليها علي الريان ، فإنه يجب إلزام الأخير بدفع التعويض كاملاً وليس حصره بطريقة تحكيمية في نسبة ١٠٪ من قيمة الأضرار والخسائر وبحد أقصى مائة جنية ، كما أنه لا يمكن القول بأن إلزام فرد الطاقم بدفع هذه الغرامة يعد نوعاً من تحديد مسؤليته عن التصادم ، لأنه يلتزم بهذه الغرامة حتي في حالة رجوع المضرور من التصادم علي مالك السفينة ، ويستفاد ذلك من عمومية وإطلاق هذا الحكم .

ولكن أهم القوانين التي كانت سائدة في منطقة حوض البحر المتوسط والتي كان لها تأثير كبير في القوانين البحرية المعاصرة وأيضاً في تطوير قانون التصادم ، هي قواعد أوليرون وقوانين وسبي .

١- قواعد أوليرون Rules of Oleron :

الراجح أن تاريخ هذه القواعد ، يرجع إلي القرن الثاني عشر الميلادي ، وبالتحديد سنة ١١٥٠م ، وقد قبل أن الذي أصدر هذه القواعد هو ريتشارد الأول "Richard I" ، الذي حكمت والدته الملكة إلينور "Eleanor" ، إقليم غرب فرنسا والذي يضم جزيرة

(1) See, David R. Owen, The Origins Development of Marine Collision Law, 51Tul. I.Rev, 1977p.761.

أوليرون ، والواقعة في خليج بسكاي " Biscay " ، حيث كانت توجد بها محكمة بحرية قام أحد الموثقين بهذه الجزيرة بتدوين أحكامها وأطلق عليها قواعد أوليرون ، وقد قبل Eleanor هي التي أتت بهذه القواعد وهي عائدة من رحلتها للأراضي المقدسة في ذات الوقت الذي كانت فيه القوانين والأعراف البحرية سائدة في الشرق فتأثرت بها وقررت جمعها في قواعد اسمتها قواعد أوليرون.⁽¹⁾

وأيا كان الأمر حول الذي أصدر هذه القواعد ، وأيا كان مصدرها سواء كانت مقتبسة من العادات والأعراف والأحكام البحرية التي كانت سائدة في الشرق العربي ، أم كانت وليدة بيئتها ، إلا أن الأمر الذي لا يقبل أي شك⁽²⁾ هو التأثير القوي الذي أحدثته هذه القواعد أو القوانين البحرية في البلاد المجاورة لجزيرة أوليرون ، ذلك التأثير الذي بدا واضحاً في القوانين البحرية للدول الواقعة على ساحل المحيط الأطلسي وبحر الشمال وعلى ساحل بحر البلطيق .

ونظراً لأن الملاحة البحرية في ذلك الوقت كانت محصورة في رقعة ملاحية معينة ، حيث كان النادر الإبحار في أعالي البحار نظراً للخطورة الشديدة التي كانت تكتشف السفينة والرسالة البحرية ، بالنظر إلى ضآلة إمكانيات السفن في ذلك الوقت ، الأمر الذي انعكس على قواعد أوليرون ، فاقترنت في تنظيم المسؤولية الناشئة عن التصادم على التصادم الواقع في المواني ، حيث نصت المادة XIV " ١٤ " من هذه القواعد ، على أن تقسم المسؤولية عن التصادم بالتساوي بين

(1) See David R. Owen, p.762.

(2) " it is clear that at least by the 14th century the rolls of Oleron were recognized as law in the maritime courts of England as well as those of Normandy and Brittany". See W. Holdsworth , A History of English law, 6th Ed., Vol. 17, London.1938p.763

السفن المتصادمة وذلك بعد أن يقسم ريان وبحارة السفينة الصادمة بأن هذا التصادم لم يحدث عمداً أو يقصد الإضرار بالسفينة الأخرى^(١) وبذلك تكون قواعد أوليرون ، أول قانون مكتوب يطبق قاعدة التقسيم المتساوي للخسائر والأضرار الناشئة عن التصادم حتي لو تعلق الأمر بتصادم سفن متحركة وسفن راسية في الميناء أو المرسى ، ولم ترتكب الأخيرة أية أخطاء ، بل الأكثر من ذلك ، أن تلك القواعد ألزمت ملاك البضاعة علي السفينة الصادمة بالاشتراك في تعويض السفينة الأخرى ، وهي تعد أيضاً أول قانون مكتوب ينص صراحة علي التقسيم المتساوي للمسئولية في حالة عدم إمكانية نسبة أي خطأ أو إهمال إلي السفن المتصادمة.^(٢)

٢- قوانين وسبي **Lows of Wisby**

يرجع تاريخ هذه القوانين إلي القرن السادس عشر الميلادي (١٥٠٥م)، حيث صدرت في مدينة Wisby بالسويد واقتبستها أممشمال أوروبا ثم أتخذت فيما بعد أساساً لمدونة اتحاد مدن Hanse الألمانية ، الاتحاد المعروف بأسم "Hanseatic league". ومن خلال استقراء هذه القوانين . يتضح تأثيرها الشديد بقواعد أوليرون . فتضمنت هذه القوانين مادة خاصة بالتصادم البحري (م٢٤) مشابهة تماماً لتلك الواردة في قواعد أوليرون ، فيما عدا النص الخاص بمسئولية ملاك البضاعة في المساهمة في دفع التعويضات إذا ما حدث التصادم بخطتها أو كان بإمكانها

(1) See, D R..Owen, op cit p. 762,763

(2) Ibid-763

تجنب التصادم ، كما تضمنت قوانين وسبي ايضاً ثلاث مواد خاصة بالخسارات المشتركة^(١).

ثالثاً: العصر الحديث :-

بعد أن استطاعت فرنسا تحقيق وحدتها الشاملة وأصبحت تتمتع بسلطان مطلق علي أراضيها ، وذلك في القرن الرابع عشر الميلادي ، اتجه الرأي إلي ضرورة العمل علي توحيد القانون في المملكة كلها فأسفر هذا الرأي عن ظهور أول تقنين بحري في عهد لويس الرابع عشر والمعروف باسم أم البحرية Ordonnance de la Marine عام ١٦٨١ ، والذي يعد قانون بحرياً شاملاً ، جمع قواعد القانون البحري سواء ما تعلق منها بالقانون البحري العام أو القانون البحري الخاص^(٢).

وتضمن أمر البحرية نصوصاً خاصة بالتصادم حيث نص صراحة علي التقسيم المتساوي للمسئولية بين السفن المتصادمة بخطأ مشترك ولقد أكتسب أمر البحرية أهمية كبيرة عندما تم دمج نصوصه بالكامل في القانون التجاري الفرنسي عام ١٨٠٧ ، وأصبح القانون البحري الفرنسي الحديث^(٣)

كما أن ، المحكمة الأدميرالية بإنجلترا لعبت دوراً بارزاً في تطوير قواعد التصادم البحري ، ويرجع تاريخ نشأة هذه المحكمة إلي عام ١٢٦٠م ولكنها لم تكن تنظر سوى دعاوى قليلة جداً خاصة بالتصادم ، إلا أنه في العصر الحديث تعرضت العديد من دعاوى

(1) See, Healy and Sweeney, Op cit, p.704. , Owen, op citp . 763, 764

(٢) انظر د/محمود سمير الشرفاوي ، المرجع السابق ، ص ١١

(3) See, E.S.Roscoe, Admiralty Jurisdiction and Practice, 4th Ed. Stevens and sons limited, London, 1920p 501.

التصادم وكانت تطبق قاعدة التقسيم المتساوي للمسئولية ، والتي استمرت كقاعدة في القانون الإنجليزي حتى عام ١٩١١ وفي الولايات المتحدة الأمريكية حتى عام ١٩٧٥.^(١)

ولقد بدأ تعاضم دور المحكمة الأدميرالية في إرساء وتطوير قانون التصادم البحري عام ١٧٨٩ ، حيث بدأ منذ هذا التاريخ إصدار تقارير دورية للأحكام الصادرة من هذه المحكمة ، وقضت عام ١٨١٥ في دعوى تصادم بحري^(٢) ، وبالرغم من أن الدعوى كانت متعلقة بتصادم بخطأ وحيد ، إلا أن المحكمة تعرضت في حكمها لأنواع أخرى من التصادم ، حيث قضت^(٣) أنه في حالة التصادم القهري ليس هناك أي مسئولية ، وفي حالة التصادم بخطأ من جانب السفينة التي حدثت لها خسائر أو أضرار فلا مجال للمسئولية في مواجهة السفينة الأخرى ، ولم يشر هذا الحكم إلي إمكانية حدوث تصادم بخطأ مشتبه في سببه "Inscrutable Fault".

أخيراً ، وبعد أن تنبته الدول البحرية ، خاصة ، إلي الأهمية البالغة لتوحيد قوانينها البحرية عامة ولأحكام التصادم خاصة ، وكذلك الأهمية البالغة لوضع قواعد دولية للسير في البحر تهدف إلي منع وقوع مصادمات بحرية ، تم إبرام معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ ، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري وقبلها ، وتحديداً عام ١٨٤٠ ، تم إقرار قواعد للطرق البحرية . وقد تطورت هذه القواعد تطوراً كبيراً بعد ذلك عام ١٨٨٩ ، من خلال مؤتمر واشنطن الذي ترتب عليه وضع قواعد للسير في البحر ، وأحكام متعلقة بالأنوار ،

(1) See, E.S. Roscoe, op cit, p 501

(2) See, Healy and Sweeney, op. cit. p 361

(3) 165 Eng.Rep.1422(Adm.1815)

وعلامات الضباب ، وأصبحت هذه القواعد نافذة المفعول في يوليو ١٨٩٧. ولقد خضعت تلك القواعد لتعديلات طفيفة من خلال مؤتمر بروكسل سنة ١٩١٠ ، كما خضعت لتعديلات أخرى علي نحو موسع من خلال مؤتمر لندن سنة ١٩١٤ ، والذي كان ما انتهى إليه من قواعد اساساً لمؤتمري لندن المنعقدان عامي ١٩٢٩ ، ١٩٤٨ علي التوالي ، وللذين أسفرا عن وضع قواعد خاصة بسلامة الأرواح في البحر ، تعرف باسم "Safety of life at (SOLA)Sea" ، وأخيراً خضعت قواعد ١٩٤٨ للعديد من التتقيحات ، وذلك أعوم ١٩٦٠ ، ١٩٧٢ ، ١٩٨١ ، ١٩٨٧ ، ١٩٨٩ ، ١٩٩٣ ، ثم ٢٠٠١ . وفي كل واحدة من هذه التتقيحات تصبح هذه القواعد باسم COLREGS ، وهي عبارة عن مجموعة قواعد دولية ذات طابع فني خاصة بمنع التصادم في البحر

تقسيم :

وعلي هدي ما سبق أن بينا من أهمية وخطورة التصادم البحري ، نري أن البحث في موضوع المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري والوصول إلي آخر ما استقر عليه الفقه والتشريع والقضاء بشأنه يتحقق بتقسيم البحث إلي القسمين التاليين :-

القسم الأول : أحكام المسؤولية عن التصادم البحري .

القسم الثاني : دعوى التصادم البحري .

علي أن ، نسبق هذين القسمين بفصل تمهيدي نتناول فيه تعريف التصادم البحري وتعريف السفينة ، بحسب أنها أداة الملاحة البحرية موضوع التصادم .

ماهية التصادم البحري وشروطه

التصادم البحري واقعة مادية^(١) تتيح الفرصة لتنظيم خاص لمسئولية المجهز، ولسريان ذلك التنظيم الخاص ، يجب تحديد تلك الواقعة بوضع تعريف وشروط لها متي توافرت عد الحادث بحرياً ، ومن ثم تطبيق أحكامه.

تعريف التصادم البحري

لم يتضمن القانون البحري الملغى ، الصادر سنة ١٨٨٣ ، تعريفاً للتصادم البحري ، بل أن الأكثر من ذلك أن تناول المشرع المصري للتصادم البحري في ظل القانون كان فقيراً للغاية ، حيث لم يتضمن سوى ثلاث مواد فقط خاصة بالتصادم ، وهي علي الترتيب المادة ٢٤٢ التي تعرضت لبيان أنواع التصادم و أحكام المسئولية فيها والمادتان ٢٧٤ ، ٢٧٥ ، واللتان تناولتا الدفع بعدم قبول الذي كانت تخضع له دعوى التصادم البحري في ظل القانون الملغى ، وقد ألغى هذا الأجزاء بمقتضى المادة ١/٦ من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري والمبرمة عام ١٩١٠ وعند صدور القانون البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ لم يأخذ المشرع المصري بهذا الإجراء أسوة بالمعاهدة.^(٢)

(١) أنظر د/ أحمد حسني ، الحوادث البحرية ، التصادم والإنقاذ ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، لم تذكر سنة الطبع ، ص ٦

(٢) أنظر د/ محمد بهجت عبد الله قايد ، الخطأ في التصادم البحري ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٢ ص ٦

وإزاء صمت المشرع المصري ، من خلال القانون البحري الملغي ،
عن إيراد تعريفاً للتصادم تصدي الفقه لوضع هذا التعريف فأنقسم إلي
رأين:-

يذهب الرأي الأول إلي تعريف التصادم ، بأنه ارتطام مادي يقع في
البحر بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحه داخلية ، ويرى أنصار
هذا الرأي ضرورة توافر احتكاك مادي بين منشأتين عائمتين ووجوب
وقوع هذا الاحتكاك في البحر ، وبالتالي لا يعد تصادماً بحرياً الارتطام
الذي يقع بين عائمتين في المياه الداخلية ولو كانت إحدى هاتين
العائمتين سفينة.^(١)

بينما من الرأي الثاني إلي القول بأن التصادم البحري ، هو إرتطام
مادي بين سفينتين بحريتين أو أكثر ، أو بين سفينة بحرية ومركب
ملاحه داخلية بصرف النظر عن مكان وقوع التصادم أي سواء كان في
البحر أو في المياه الداخلية.^(٢)

ويتبين من الرأي الفقهي الثاني في تعريف التصادم ، تأثره الشديد
بمعاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ من حيث عدم اهتمامه بمكان التصادم ،
إلا أنه كالرأي الأول وخلافاً للمعاهدة يشترط أن يكو هناك احتكاك
فعلي بين العائمتين .

(١) أنظر د/ علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، ١٩٦١

، بند ٦٦٦ ، ٦٦٩ ، د/ محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص ٧ ، ٨

(٢) أنظر د/مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية

١٩٩٨م ، ص ٣٥٩ ، ٣٦٠ ، أيضاً د/ محمد سمير الشرتاوي ، المرجع السابق ،

ص ٣٩٠ ، د/ محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص ١١-١٥ .

ويلاحظ أيضاً أن التعريف الفقهي للتصادم يتفق مع التعريف اللغوي^(١) له ، والذي يفيد أن التصادم البحري يعني التضارب والاحتكاك بين أجسام المنشآت العائمة ، من حيث اشتراط حدوث ارتطام مادي بين المنشآت البحرية العائمة المتصادمة .

ونتيجة لهذا الخلاف الفقهي حول تعريف التصادم البحري ، حسم المشرع المصري الأمر من خلال نص المادة ١/٢٩٢ من القانون البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، لقد أنحاز المشرع المصري في هذه المادة إلي الرأي الفقهي الثاني ، غير أنه جاء متفقاً مع معاهدة بروكسل فلم يشترط ضرورة حدوث التصادم في البحر فنصت علي أنه " في حالة وقوع تصادم بين سفينة بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية تسوي 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 وفيما عدا العائمات

(1) "the Revised fourth edition of black's law dictionary defined the term collision as " the act of ships or vessels striking together".
See, Nicholas J. Healy and Joseph C. Sweeney, The Law of Marine Collision, Cornell Maritime Press. Maryland, 1988, p.3

- وأنظر أيضاً في بيان المعني اللغوي للتصادم د/ محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص ٦ .

(٢) حيث تعرف هذه المعاهدة التصادم البحري في مادتها الأولى بأنه ، في حالة حصول تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية وسفن ملاحية داخلية تسوي التعويضات المستحقة عن الخسائر اللاحقة بالسفن والأشياء والأشخاص الذين يكونون علي ظهرها طبقاً للنصوص الأتية بقطع النظر عن المياه التي حصل بها التصادم".

See Jin Huaming, . Marine Collision Liabitiy : A Comparative Study of American English, and Chinese Law, . Thesis for the degree of the master of law . Dalhousie University, Halifax, 1989. P . 9

المقيدة بمرسي ثابت تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال.^(١)

ويلاحظ من خلال الجزء الأخير من الفقرة الأول يمن المادة السالفة الذكر أن المشرع المصري ، قد تأثر بنص المادة الأولى فقرة ٢ من تشريع التصادم الفرنسي رقم ٤٤٥ - ٦٧ الصادر في ٧ يوليو ١٩٦٧ ، والتي تعد إضافة جديدة من أبتكار المشرع الفرنسي ، لم ينص عليها في معاهدة بروكسل ، وهي الإضافة التي اقتبسها المشرع المصري من نظيره الفرنسي تستهدف التوسع في مفهوم المنشآت العائمة التي تخضع لقانون التصادم البحري^(٢)

وكذلك أيضاً ، تصدي المشرع الإنجليزي لتعريف التصادم من خلال المادة ٢٠ فقرة ٢ من قانون المحكمة العليا لسنة ١٩٨١ والتي عرفته بأنه " الأضرار والخسائر الناتجة عن ارتطام سفينتين بحريتين أو أكثر علي أن يشمل أيضاً التصادم بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية ، وبالرغم من أن الأضرار الناشئة عن ارتطام سفينة بجسم أو منشأة بحرية ثابتة لا تعد سفينة أو مركب ملاحية داخلية ، لا تعد أضراراً ناتجة عن تصادم بحري ، إلا أنه من الناحية العملية يختص القضاء البحري الإنجليزي بنظر تلك الدعاوي ويخضعها لقانون التصادم البحري ، وهو ذات الاتجاه المتبع من قبل القضاء الأمريكي والقضاء الصيني.^(٣)

(١) أنظر د/ أحمد حسني ، المرجع السابق ، ص ٣٢ .

(٢) انظر : د/محمود مختار بربري ، المرجع السابق ، ص ٤٩٩ ، ٥٠٠ ، د / محمد

بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص ١٣ ، ١٤

(1) see Jin Huaming, op. cit.p . 8

ونري أن هذا الاتجاه القضائي فيكل من إنجلترا وأمريكا والصين لا يخلو من الوجهة ، فإن كان ارتطام سفينة بحرية بأحد الأجسام أو المنشآت البحرية الساكنة لا يعد تصادماً من الناحية القانونية ، إلا أنه هناك أي مبرر لحرمان ملاك البضاعة والمسافرين من الحصول علي تعويض من مالك أو مجهز السفينة التي اصطدمت بهذا الجسم الساكن طبقاً للقواعد الخاصة في قانون التصادم البحري ، لأن تلك الأضرار لا تختلف سواء في طبيعتها أو جسامتها عن تلك الناتجة عن التصادم بمعناه القانوني ، كما أن ذلك يحقق مصلحة مالك السفينة لاسيما بخصوص مدة التقادم القصيرة بالنسبة للدعاوي المرفوعة عليه - سنتين من تاريخ حدوث التصادم ، بالمقارنة بمدة التقادم طبقاً للقواعد العامة .

وكذلك الأمر ، عرف المشرع الأمريكي التصادم البحري تعريفاً مشابهاً لنظيره الإنجليزي ، حيث عرفه بأنه ارتطام بين سفينتين أو أكثر أو بين سفينة ومركب ملاحه داخلية ، ومصطلح التصادم "Collision" في اللغة الإنجليزية يشير إلي التصادم الواقع بين منشأتين بحريتين متحركتين وهو اصطلاح عام يشمل أيضا التصادم الواقع بين سفينة متحركة وأخرى ساكنة ، والذي يعرف باسم "Allision"⁽¹⁾

أيضاً ، عرفت المادة ١٦٥ من القانون البحري الصيني التصادم البحري تعريفاً مشابهاً لكل التعريفات السابقة ، حيث تنص علي أي " التصادم بين السفن ، يعني أي ارتطام بين سفن بحرية أو سفينة بحرية

(2) "allusion is defined as the running of one vessel into or against another , as distinguished from collision i-e the running of two vessels against each other". See, Healy and Sweeney, the Law of Marine Collision, op cit. p . 3

ومركب ملاحه داخلية والذي ينتج عنه خسارة أو ضرر للسفن والأموال أو الأشخاص الذين عليها وبصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم⁽¹⁾.

ونلخص من كل ما تقدم إلي أن التصادم البحري هو ذلك الارتطام الذي يحدث بين سفينتين أو أكثر أو بين ومركب أو عدة مراكب للملاحة الداخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم .

وتجد الإشارة أخيراً إلي أن مدلول التصادم البحري بالمعني السابق بيانه يختلف عن مدلوله في مادة التأمين البحري وذلك فيما يتعلق بنطاق تغطيه المؤمن البحري للمسئولية² عن التصادم وتبدو مظاهر الاختلاف⁽³⁾ فيما يلي :-

أولاً: بينما لا يشترط في مادة القانون البحري لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً وقوع ارتطام مادي بين عائمتين ، فإنه يشترط لضمان

(1) Art 165 stats that, " a Collision between vessels means any contact between seagoing vessels or between seagoing vessels and vessels of inland navigation, which cause loss or damage to vessels , property and persons on the vessels , property and persons on the vessels no matter on which water the collision occurs " see, John Shijan Mo Shipping Law in China, Sweet and Maxwell, London, 1999 at p. 245. See also , Jin Huaming, op cit. p. 9 see also , Baer Herbert R. Admiralty Law of the Supreme Court, 3rd Ed, Chralottesville, Va: Michie Co. 1979 , p. 311

(٢) حيث يكون للمجهز أو المالك السفينة ، التأمين من المسئولية عن أضرار التصادم من خلال شرط خاص يرد في عقد تأمين البحري يسمى التصادم أو (R.D.C) " Running Down Clause " وسنعرض لهذا الشرط بالتفصيل من خلال القسم الثاني عند تعرضنا في الفصل ، الثالث من الباب الثاني للتأمين البحري من المسئولية عن التصادم .

(1) See, Jin Huaming, Op. cit. p . 11,12

المؤمن البحري للمسئولية الناشئة عن التصادم أن يقع ارتطام مادي بين العائمتين .

ثانياً: ينطبق قانون التصادم البحري من الناحية العملية علي حالات التصادم التي تحدث بين السفن البحرية والمنشآت والأجسام الثابتة أو الساكنة ، بينما في مادة التأمين البحري يكون للتصادم البحري مدلول ضيق ، فعلي سبيل المثال في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها مع سفينة غارقة فإنه من الضروري طبقاً لشرط التصادم الوارد في وثيقة التأمين البحري "RDC" تحديد ما إذا كانت السفينة الغارقة تعد سفينة أو حطاماً قبل وقوع الحادث ، فإذا كانت محتفظة بحالتها كسفينة بحرية فإن شرط التصادم يغطي مسؤولية مالكها عن التصادم والعكس صحيح.

شروط التصادم البحري

يتبين لنا من خلال تعريف التصادم ، أنه يشترط لاعتبار حادثة بحرية ما تصادماً بحرياً توافر شرطين هما :-

أولاً: أن يقع الحادث بين سفينتين بحريتين ، أو بين سفينة بحرية وأحد مراكب الملاحة الداخلية .

ثانياً: حدوث ارتطام مادي بين المنشآت العائمة ، أو أضرار بسبب فعل أو إهمال أو عدم مراعاة قواعد الملاحة البحرية المتعلقة بالسير في البحر .

ونتناول هذين الشرطين بالتفصيل :-

أولاً: وقوع الحادث بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية وأحد مراكب الملاحة الداخلية .

يتعين وفقاً للتعريفات السابقة للتصادم البحري ، أن يتعلق التصادم بسفينة بحرية واحدة علي الأقل ، وذلك بالمعني الذي سيرد ذكره للسفينة في المبحث الثاني من هذا الفصل ، فمتي توافر وصف السفينة في إحدي العائمت المتصادمة نكون بصدد تصادم بحري ولو كانت العائمة الأخرى من مراكب الملاحة الداخلية أو غيرها من المنشآت البحرية المخصصة للملاحة ، فإذا لم تتوافر الصفة القانونية للسفينة في أحدي المنشأتين فلا نكون بصدد تصادم يخضع للأحكام الخاصة بالتصادم البحري ، وإنما تطبق القواعد العامة للمسئولية ، مع الأخذ في الاعتبار أو وصف السفينة لا ينطبق فقط علي هيكلها أو جسمها وإنما يشمل أيضاً ملخقاتها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو كانت منفصلة عنها.^(١)

وعلي ذلك ، لا يعد تصادماً يخضع لأحكام التصادم البحري ذلك الذي يقع بين مراكب الملاحة الداخلية ولو وقع في البحر ، وكذلك الارتطام بجسم ثابت أو طاي في علي سطح الماء طالما لا يمكن اعتباره سفينة أو مركب ، أي أنه غير صالح للملاحة البحرية ، ومن أمثلة ذلك ارتطام السفينة بجسم عائم أو برصيف الميناء أو بحطام سفينة غارقة أو كراكة أو رافعة غير مخصصة عادة للملاحة البحرية .

(١) أنظر د/ طلعت حلمي حسانين ، المسئولية المترتبة علي التصادم البحري والحوادث الواقعة علي ظهر السفن ، في الفقه الإسلامي والقانون الدولي الخاص ، دار النهضة العربية ، لم تذكر سنة الطبع ، ص ١٢ ، د/ محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص ١٤ ، ١٥ .

مكان حدوث التصادم :-

يثور التساؤل التالي ، هل يشترط للقول بوجود تصادم بحري أو يحدث هذه التصادم بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية في البحر ؟

لم تشترط معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ ، مثل هذا الشرط بل استبعدته صراحة من خلال النص في المادة الأولى علي أنه لا عبرة بالمياه التي حصل فيها التصادم ولقد اقتني المشرع المصري ، من خلال المادة ٢٩٢ فقرة أولى ، أثر المعاهدة بأن ذكر صراحة أنه لا عبرة بمكان حدوث التصادم .

وبالرغم من ذلك فإن البعض يري أنه يجب تفسير عبارة " In Whatever water the Collision Taker Place " ، الواردة في المادة الأولى من معاهدة بروكسل ، تفسيراً مقيداً يتفق مع اشتراط هذه المادة وجوب كون إحدي المنشأتين العائمتين علي الأقل سفينة بحرية ، وبالتالي يجب قصر مكان حدوث التصادم فقط علي المياه التي تذهب إليها السفن البحرية ، أي في أعالي البحار والمياه الإقليمية والمياه المدية والمساحات المائية التي تربط بين كل المياه السابقة ، ويترتب علي ذلك عدم اعتبار الحادث الواقع في المياه غير المدية أو المياه الداخلية تصادماً بحرياً تسري عليه أحكام المعاهدة.^(١)

(1) See, Chula Sukmanop. The Collision and Arrest Conventions, their Interpretation for the Purpose Navigational=Implementation, Thesis University of Southhampton, 1992. p .38, 39

وعلي النقيض من الرأي السابق ، نجد أن المشرع الإنجليزي بتوسعه في تعريف السفينة ، وتطبيق القضاء الإنجليزي لأحكام التصادم البحري ولو لم يكن هناك سفينة بحرية ، مما يثير التساؤل حو لمدي انطباق القانون الاتفاقيات البحرية لسنة ١٩١١ ، والذي صدر تنفيذاً لمعاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ علي التصادم الواقع في المياه الداخلية .

ذهب بعض الفقه الإنجليزي^(١) إلي ضرورة تفسير المادة ٩ فقرة ٣ من قانون الاتفاقيات البحرية ، والتي تنص علي تطبيق أحكام هذا القانون بصرف النظر عن المياه التي تحدث فيها الضرر أو الخسارة ، تفسيراً يتفق مع الرأي القائل بضرورة قصر تطبيق معاهدة بروكسل علي المياه التي تذهب إليها السفن البحرية فقط واستبعاد المياه غير المدية أو المياه الداخلية ، واستند هذا الرأي إلي حكم مجلس اللوردات في القضية المعروفة باسم **Goring** ، والتي قضي فيها بأن المحاكم البحرية ليست لها ولاية نظر دعاوي الإنقاذ البحري الحاصل في مياه غير مدية ، فهم يرون أن هذا الحكم ينطبق أيضاً علي دعاوي التصادم البحري الحادث في تلك المياه من حيث عدم تطبيق قانون أو أحكام التصادم البحري عليها .

ولكن الراجع ، أن حكم مجلس اللوردات السابق يقتصر فقط علي دعاوي الإنقاذ البحري الذي يحدث في المياه غير المدية أو المياه الداخلية ، وأن هذا الحكم قد صدر لاعتبارات تاريخية تتعلق بتاريخ اختصاص المحكمة الأدميرالية في إنجلترا بالدعاوي البحرية بصفة عامة ، ومن ثم فإنه لا ينسحب علي دعاوي التصادم الواقع في تلك المياه ونتيجة

(1) Ibid, p. 39

لذلك فإن أحكام قانون الاتفاقات البحرية تنطبق علي التصادم البحري الحاصل في المياه الداخلية.^(١)

ونتفق مع الرأي الأخير ، حيث أن كل القوانين البحرية علي مستوى العالم لم تستثني التصادم الواقع في المياه الداخلية من الخضوع لأحكام التصادم البحري ، وإنما اعتبرت الحادث تصادماً ولو وقع في المياه الداخلية كالأنهار أو القنوات فالعبرة في بحرية التصادم ليس في مكان وقوعه، وإنما في صفة المنشآت التي تحدث بينها التصادم ، فلا عبرة بنوع الملاحة^(٢) التي تقوم بها السفن المتصادمة .

ثانياً : حدوث ارتطام مادي أو أضرار بإحدى المنشآت العائمة نتيجة فعل أو إهمال أو عدم مراعاة القواعد الملاحية المتعلقة بالسير في البحار .

المعني الذي يتبادر إلي الذهن من كلمة " تصادم " ، هو وقوع ارتطام مادي أي احتكاك فعلي بين العائمتين المتصادمتين ، وهذا المعني عنته بالقطع المادة ٢٩٢ فقرة أولي من القانون البحري الجديد ، وكذلك المادة الأولي من معاهدة بروكسل ١٩٦٠ ، وهذا المعني يتطابق مع المعني اللغوي للتصادم .

(1)See, Chula Sukmanop, op . cit. p 42, see also D.R Thomas. Maritime liens. Stevens & sons , London, 1980. P 147.

(٢) أنظر د/ محمود سمير الشرفاوي ، القانون البحري الليبي ، المكتب المصري الحديث ، ط ١٩٧٠ ص ٥٢٢ ،

غير أنه ، وطبقاً للمعاهدة^(١) وللقانون البحري المصري^(٢) الجديد فإن التصادم البحري لا يقتصر فقط علي حدوث ارتطام مادي بين عائمتين ولكن يكون هناك تصادماً ولو لم يحدث ارتطام مادي ، أي أنه لا يشترط أن يكون هناك تصادماً بالمعنى الفني لانطباق قانون التصادم ، وذلك رغبة من المشرع الدولي والوطني في تعويض الأضرار والخسائر ،

(١) تنص المادة ١٣ من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ علي أن " تطبق المعاهدة الحالية علي تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو الأشخاص الذي يكونون علي ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال أو عدم اتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم " . أنظر د/ أحمد حسني ، المرجع السابق ، ص ١٧٨

(٢) تنص المادة ٢٩٢ فقرة ٢ من القانون البحري الجديد علي أنه " وتسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل ولو لم يقع ارتطام مادي علي تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين علي السفينة إذا كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عن عدم مراعاة الأحكام التي يقرها التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية السارية في جمهورية مصر العربية بشأه تنظيم السير في البحار " أنظر د/ محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ص ١١ ، ١٢ . ولقد عبرت المذكرة الإيضاحية من القانون البحري الجديد عن عدم اشتراط وقوع ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين لتطبيق أحكام التصادم البحري بقولها " لا يشترط وقوع تصادم مادي بين السفن ، أي ارتطام بعضها ببعض الآخر فيكفي أن ينشأ الحادث عن قيام إحدى السفن المتصادمة بحركة ومناورة ، خاطئة أو إهمال القيام بحركة واجبة او مخالفة قواعد السير في البحر ، ومثال ذلك أن تسير سفينة عل ي مقربة من سفينة أخرى دون مراعاة السرعة أو المسافة التي تقضي بها قواعد السير في البحر فتتحرك الأمواج من حولها وتحدث الضرر ، أو أن تسير سفينة في الضباب دون إطلاق الصفارات أو الأجراس المعتادة ثم تفاجأ سفينة أخرى علي مقربة منها فتقوم بحركة مفاجئة لاجتتاب الارتطام بها ويحدث الضرر بسبب هذه الحركة " أنظر د/ أحمد حسني ، المرجع السابق ص ٣٤ .

وذلك يجعل المجهز أو الناقل ضامناً لتلك الأضرار والخسائر التي أحدثتها سفينته للسفينة الأخرى أو للأشخاص أو للبضاعة الموجودة عليها.^(١)

ولقد عبرت المادة الأولى من قانون الاتفاقات البحرية الإنجليزي عن المعنى المستفاد من نص المادة ١٣ من معاهدة بروكسل ، إلا أنها جاءت مختلفة في الصياغة عن نص المادة ١٣ حيث نصت علي ، أنه إذا حدث بسبب خطأ إحدى العائمتين ضرر أو تلف للأخرى فإن أحكام هذا القانون تطبق علي دعوى المسؤولية ، مما يستفاد منه أن المشرع الإنجليزي لم يشترط حدوث ارتطام مادي بين العائمتين.^(٢)

ولقد كان القضاء المصري^(٣) ، ممثلاً في محكمة النقض ، بشرط تطابق المعنى القانوني للتصادم مع المعنى اللغوي ، أي : وجوب حدوث احتكاك أو ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين ، فلا يعد تصادماً طبقاً لذلك القضاء الضرر اللاحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التي أحدثتها سفينة أخرى مارة بجوارها دون حدث ارتطام مادي بينهما .

ومن الصور التصادم البحري بدون احتكاك فعلي بين السفن المتصادمة ، تلك الأضرار التي تصيب بالمرسى نتيجة للأمواج التي تحدثها سفينة أخرى مبحرة بجوارها بسرعة كبيرة ، ولقد قضت محكمة استئناف إنجلترا بأن الأضرار أو التلفيات التي تحدث لسفينة من التصادم

(١) أنظر د/ محمود سمير الشراوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٥٩٣ ،

د / محمود مختار برزبي ، المرجع السابق ، ص ٥٠٢ ، ٥٠٣ .

(2) See, Chula Sukmanop, op cit. p . 47, 48

(٣) أنظر د/ احمد حسني قضاء النقض البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية ،

١٩٩٧ ، ص ٢٤٢

مع سفينة أخرى نتيجة لحركة مفاجئة من سفينة الثالثة جعلتها تصطدم بالسفينة الأخرى يعد تصادماً بحرياً ، بالرغم من عدم وجود ارتطام مادي بين السفينة المسئولة عن التعويض وبين السفينتين المتصادمتين.⁽¹⁾

كما استقر القضاء الإنجليزي علي أنه ، يعد تصادماً بحرياً الأضرار التي تلحق بسفينة صغيرة بسبب الأمواج التي تحدثها سفينة كبيرة نتيجة الإبحار بسرعة عالية بالقرب منها.⁽²⁾

وبذلك نجد أن القضاء الحديث ، لم يعد متشدداً إزاء تحديد مفهوم التصادم كما كان عليه الحال في الماضي ، حيث كان يشترط ضرورة حدوث ارتطام مادي بين السفن المتصادمة ، ويتضح ذلك جلياً من اتجاه محكمة النقض المصري ، السالف الإشارة إليه ، والذي كان سائداً في ظل القانون البحري الملغى والذي لم يكن يتضمن نصاً مشابهاً لنص المادة الثالثة عشر من معاهدة بروكسل .

من كل ما تقدم ، نخلص إلي أن التصادم البحري ، يعني كل حادث يقع بين عائمتين إحداهما سفينة بحرية ، يستوي في ذلك أن يحدث ارتطام مادي أو لا يحدث ، طالما كانت هناك أضرار لإحدى العائمتين من جراء قيام العائمة الأخرى بحركة أو مناورة أو إهمالها القيام بمناورة أو مخالفتها لإحدى القواعد المتعلقة بالسير في البحر ، ويصرف النظر عن طبيعة المياه التي تحدث فيها التصادم .

كما يستوي ، ان يحدث التصادم بين سفينتين متحركتين أو أن تكون إحداهما فقط متحركة ، كما يستوي أن يكون التصادم بين

(1) [1989] 1 Lloyd's Rep.593

(2) [1974] 1 Lloyd's Rep.434

سفينتين مملوكتين لمجهز واحد ، وهو ما يطلق عليه التصادم الشقيقة " Sister Ships " ، أو لمجهزين مختلفين ، علي أساس أن كل سفينة تعد ثروة بحرية مستقلة .^(١)

وبالرغم من أن المشرع الصيني ، يشترط لاكتساب عائمة ما وصف السفينة ألا يقل وزنها الإجمالي عن عشرين طناً ، إلا أنه تتطبق أحكام التصادم البحر ، الواردة في القانون البحري الصيني علي التصادم الذي يحدث بين عائمتين ولو كانت أحدهما أقل من عشرين طناً.^(٢)

الأحوال التي لا تطبق فيها أحكام التصادم البحري :-

نشير أخيراً إلي أن هناك حالات تتوافر فيها شروط التصادم البحري ، إلا أن أحكام التصادم لا تتطبق عليها . هذه الحالات هي :

- ١- في حالة وقوع تصادم بين سفن حربية أو بين سفينة خاصة وسفينة حربية .
- ٢- في حالات التصادم التي تحدث بين سفينة الإرشاد والسفن التي تستخدمها ويهدف هذا الحكم إلي تأمين من يعمل بوظيفة الإرشاد البحري .
- ٣- التصادم الذي يحدث بين القاطرة والمقطورة علي أساس أن عقد القطر البحري هو الذي ينظم العلاقة بينهما .

(1) See, Hopkins F.N. Business and Law for The Shipmaster, 6th E. Brownson and Ferguson, 1979. P . 620.

(2) See, John Shijan Mo. Op. cit. 698

(٣) أنظر د/ محمود سمير الشرفاوي القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٥٩٥ ، د/

مصطفى كمال طه المرجع السابق ، ص ٢٦١ ، د/ محمد عبد الفتاح ترك ،

المرجع السابق ، ص ٣٩

تعريف السفينة وشروطها

الملاحة البحرية مهنة قديمة زاولها الإنسان منذ أن عرف البحر ، ومنذ ذلك الوقت كانت الحاجة ماسة إلي مجموعة قواعد قانونية تحكم وتنظم هذه المهنة الحيوية ، والتي تلعب دوراً بارزاً في ازدهار التجارة الدولية ، وذلك لإسباغ حماية قانونية علي العاملين بها والمتعاملين معها ولذا ، ظهر القانون البحري لينظم العلاقات بين هؤلاء الأفراد وينظم المسؤولية ويرسم الحقوق والالتزامات فيما بينهم .

ولكن يبقى هناك آخر أكثر أهمية من تلك القواعد التي تطبق علي مزاولي ومحتري مهنة الملاحة البحرية ، ألا وهو أداة تلك الملاحة وهي السفينة فلا يمكن أن توجد ملاحه بحرية ما لم توجد سفينة . وبالتالي ، يمكننا القول بأنه إذا كان القانون البحري بوجه عام هو قانون الملاحة البحرية ، وقانون التصادم البحري يوجه خاص هو القانون الذي ينظم المسؤولية الناشئة عن التصادم ، فإن السفينة هي أداة أو وسيلة الملاحة البحرية والتي لا تقوم لها قائمة بدون السفينة .

ولذلك ، يبدو ضرورياً أن تحدد المقصود بالسفينة والشروط التي يجب توافرها في منشأة بحرية ما ، حتي تكتسب وصف سفينة ، وعلي ذلك نقسم هذا المبحث إلي المطلبين التاليين :-

تعريف السفينة

السفينة هي عصب الملاحة البحرية وأداتها الحيوية وموضوع التصادم البحري ، وبالرغم من الأهمية التي تتمتع بها السفينة في الملاحة والتجارة البحرية ، إلا أنه لا يوجد تعريف عام للسفينة ، بل أن تعريفها

يختلف تبعاً لاختلاف الهدف أو الغاية من المعاهدة الدولية أو القانون الذي تناولها بالتعريف .

أولاً: التعريف الدولي للسفينة .

تعرض المشرع الدولي من خلال المعاهدات الدولية المختلفة لتعريف السفينة ، والملاحظ علي كل المعاهدات ، أن إسباغ صفة السفينة علي منشأة بحرية ما كان يضيق ويتسع حسب هدف المعاهدة ، ومدى رغبتها في إضفاء وصف السفينة علي أكبر عدد من العائمت البحرية ، وبالتالي إضفاء الحماية القانونية علي هذه العائمت والعاملين عليها ، أو رغبتها في حصر وتقييد مفهوم السفينة وقصره علي عائمت بحرية معينة.

وتعد معاهدة لاهاي⁽¹⁾ أول معاهدة دولية تعرضت لتعريف السفينة ، والتي أبرمت سنة ١٩٢٤ ، حيث عرفت مادتها الأولى فقرة ٤ السفينة بأنها " أي منشأة بحرية تستخدم في نقل البضائع بحراً" ويتبين من هذا التعريف ، أن هدف المعاهدة قد انعكس علي تعريف السفينة حيث أسبغت وصف السفينة علي أية منشأة بحرية قادرة علي نقل البضائع بطريق البحر ، وهو نفس النهج الذي اتبعته معاهدة أثينا ، المبرمة سنة ١٩٧٤ ، والخاصة بنقل الأشخاص وأمتعتهم بحراً حيث

(١) أبرمت هذه المعاهدة في مدينة بروكسل في ٢٥ اغسطس ١٩٢٤ واصبحت نافذة المفعول في ٢ يونيو ١٩٣١ ، وتتعلق بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن ، وتعرف في دول الـ Civil Law باسم معاهدات بروكسل الخاصة بسندات الشحن ، بينما تعرف في دول الـ Common Law باسم معاهدة لاهاي الخاصة بسندات الشحن .

See, Stephen Girvin, Carriage of Goods by Sea, Oxford, London, 2007 p.180

تقضي المادة الأولى فقرة ٢ منها بأنه ينطبق وصف السفينة علي كل منشأة بحرية تستخدم لغرض نقل الأشخاص مستبعدة مركبات الوسائد الهوائية.^(١)

أيضاً عرفت المعاهدة الخاصة بالمسئولية المدنية عن التلوث بالزيت، والمعروف باسم معاهدة CLC لسنة ١٩٦٩، السفينة في مادتها الأولى فقرة ١ بأنها " أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع تنقل بشكل فعلي الزيت (النفط) سائياً كبضاعة."^(٢)

ومن ذلك التعريف يتبين أن معاهدة CLC، قد تبنت تعريفاً للسفينة يتماشى مع الغرض الذي تسعى لتحقيقه والمتعلق بالتلوث البحري بالزيت، كما يلاحظ من التعريف أنه يوسع من مفهوم السفينة، ويجعله شاملاً لكل المنشآت والعائمات البحرية التي لها القدرة علي نقل الزيت سائياً كبضاعة.

وتعرض بروتوكول ١٩٩٢ المعدل لاتفاقية عام ١٩٦٩ لتعريف السفينة، حيث تنص المادة ١/٢ من بروتوكول سنة ١٩٩٢، والمعدلة للفقرة الأولى من المادة الأولى من معاهدة ١٩٦٩ علي أن السفينة تعني " أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع تشيد لنقل الزيت سائياً كبضاعة.

(1) See, William Tetley, International Maritime and Admiralty Law,. YvonBlais, Montreal,. 2002 p.33

(2) Art.1(1)" Ship" means " any seagoing vessel and any seaborne craft of any type whatsoever actually oil in bulk as cargo"
See, Z OyaOzcayir, Liability for Oil Pollution and Collision, London, 1998 p. 35

- د/ محمد توفيق سعودي، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، دار

ولا تعد من قبيل السفينة طبقاً للبروتوكول السفينة القادرة علي نقل الزيت وبضائع أخرى إلا في حالة نقلها بالفعل الزيت سائياً كبضاعة ، وفي حالة ثبوت وجود بقايا الزيت في أي حالة تالية لهذا النقل " وبالرغم من اتسام هذا التعريف بالإسهاب والتطويل ، إلا أنه يحمل نفس معنى ومدلول السفينة كما تناولته المعاهدة الأصلية الخاصة بالمسئولية المدنية عن التلوث بالزيت.⁽¹⁾

ومن المعاهدات التي وسعت من مفهوم السفينة معاهدة ١٩٨٩ ، الخاصة بالإنقاذ والمساعدة البحرية حيث أسبغت وصف السفينة علي كل منشأة بحرية من أي نوع قادرة علي الملاحة البحرية⁽²⁾ ، وأيضاً نفس المدلول تضمنته القاعدة ٣(د) من القواعد الدولية الخاصة بمنع التصادم⁽³⁾ في البحر ١٩٧٢ ، حيث نصت علي أنه تتضمن كلمة سفينة كل أنواع المركبات المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات المائية التي

-
- (1) The 1992 Protocol at art 2(1) reflected the definition of ship at art 1(1) of the CLC Convention 1969 as the following, ship means " any seagoing vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adopted for the carriage of Oil in bulk as cargo provided that a ship capable of carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage of oil unless it is proved that, it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard" see, William Tetley, op cit. p 35
 - (2) International Convention on Salvage, adopted at London April 28, 1989 and in Force July 14, 1996m defined the vessel in art. 1(b) the vessel means" any ship or craft or any structure capable of navigation " , ibid p. 35
 - (3) COLREGS 1972 at Rule 3(a) " the word vessel includes every description of water craft including non- displacement craft and seaplanes used capable of being used as a means of transportation on water " see CraigeH.Allen, op. cit.p. 13

ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح وسيلة للإستخدام كوسيلة للنقل المائي".

ثانياً: التعريف المحلي للسفينة :-

بالرغم من أن بيان المدلول القانوني للمصطلحات هو وظيفة الفقه وليست وظيفة المشرع وهو ذات النهج الذي سلكه القانون البحري الملغى، إلا أن المشرع المصري في القانون البحري الجديد تصدي لتعريف السفينة كغيره من قوانين التجارة البحرية علي مستوي العالم ، ففي ظل القانون البحري الملغى لم يعن المشرع المصري بإيراد تعريف للسفينة ، وإنما تصدي الفقه^(١) لهذه المهمة ، فعرفها البعض بأنها كل منشأة تستخدم للسير في البحر ، وعرفها البعض الآخر ، بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية علي وجه الاعتياد.

وعرفت الفقرة الأولى من المادة الأولى من القانون البحري الجديد السفينة بأنها كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلي الريح.^(٢)

بهذا التعريف ، الذي وضعه المشرع المصري في القانون البحري الجديد يكون قد تبني ذات التعريف الذي أستقر عليه الفقه قبل صدور هذا القانون ، وأن إضافة عبارة ولو لم تهدف إلي الرياح تعد تزييداً لا يضيف أي جديد ، لأن لفظ الملاحة البحرية لفظ عام ومطلق يشمل الملاحة التجارية وملاحة الصيد وملاحة النزهة والبحث العلمي وغيرها

(١) أنظر د/ محمود سمير الشرتاوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٤٥

(٢) أنظر د/ حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، لم تذكر دار النشر ، ١٩٩١

من أنواع الملاحة البحرية^(١) والأنواع الأخيرة من الملاحة (ملاحة النزهة والبحث العلمي) لا تهدف إلي تحقيق الربح .

ولقد عرف غالبية الفقه الفرنسي^(٢) السفينة بأنها أي مركبة عائمة أو متحركة مصممة لأغراض الملاحة البحرية ، ويعد هذا التعريف شاملاً للتعريف الفقهي والتشريعي في مصر ، بينما عرفها بعض^(٣) الفقهاء الفرنسيين بأنها أي منشأة أو مركبة بحرية معرضة لأخطار البحر .

وتصدي أيضاً المشرع الأمريكي لتعريف السفينة ، وذلك في المادة ٨٠١ من قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٢٠ ، والتي عرفت السفينة بأنها " كل منشأة بحرية أو مركبة من أي نوع ، وفي أي مرحلة من مراحل البناء سواء كانت مبحرة أو بالمرسي ، وتكون مستخدمة أو ممكن استخدامها أو تكون معدة للاستخدام كوسيلة للنقل المائي".^٤

(١) أنظر د/ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، الجزء الأول ، السفينة ، مكتبة ومطبعة الإشعاع بالإسكندرية ، ١٩٩٣ ص ٤٩ .

(2) Rodiere & du pontavice, Droit Maritime, Dallpaz, Paris , 1997n°4, Ripert, Droit Maritime 4 Ed vol. 1, Paris 1950 n° 305

(٣) راجع في ذلك د/ سميحة القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، ١٩٨٧ ص ١٩

(4) the merchant marine act of 1920 in art 801 , defines vessels as" all watercraft and other artificial contrivances of whatever description and at whatever stage of construction, whether on the stocks or launched, which are used or capable of being or are intended to be used as a means of transportation on water" see, Thomas J. Schoenbaum., Admiralty and Maritime Law, 4th Ed. Thomson West, 2004 p. 36,37

ولقد استقر القضاء الأمريكي ، علي أن هناك معيار يمكن الاستناد إليه لتحديد ما إذا كانت منشأة بحرية ما تعد سفينة ، وهو الغرض أو الغاية من المنشأة ، ويعد هذا المعيار هو المحدد الأول لوصف السفينة بصرف النظر عن حجم المنشأة أو شكلها أو وسائل دفعها أو تسييرها. وعلي هذا الأساس ، قضي⁽¹⁾ بإسباغ وصف السفينة علي العديد المضخات " Pump – Boats " ، بينما لا تعد الطائرات المائية سفناً حيث أن هدفها الأول هو الطيران وليس الملاحة في البحار .

ولكن ، مع تعدد وتنوع المنشآت والمركبات التي تستخدم في البحر توصل القضاء الأمريكي⁽²⁾ إلي وضع معايير معينة لتحديد ما إذا كانت هذه المنشآت تعد سفناً أم لا ، وذلك بالإضافة إلي معيار الهدف أو الغاية هذه المعايير هي :-

كون المركبة أو المنشأة مصممة للحركة والقدرة علي النقل في الماء والعكس.

مدى التعرض لمخاطر البحر .

مدى مطابقة المنشأة للشروط التي يتطلبها القانون البحري .

وعرف المشرع الإنجليزي⁽³⁾ السفينة في المادة ٣١٣ من قانون التجارة البحري لسنة ١٩٩٥ بأنها أي وصف لسفينة تستخدم في الملاحة

(1)191 U.S.30 (1887) see also, 1996 AMC. 1783 (2nd cir. 1996) also, 1998 AMC. 1393 (5th cir. 1998)

(2)715 F.2d. 196(5th cir.1983)

(3)Art. 313 stats that vessel is" every description of vessel used in navigation" see , William Tetley, op . cit. p . 40.41

البحرية " وهناك العديد من التعريفات للسفينة في العديد من القوانين البحرية الإنجليزية ، إلا أنها تدور حول نفس المدلول المذكور أنفا.

شروط السفينة

بعد أن بينا المقصود بالسفينة ، وكيف أن المشرع في الغالب الأعم تصدي لتعريفها علي عكس ما هو شائع ومعروف من ترك تلك المهمة للفقه والقضاء نعرض للشروط الواجب توافرها في المنشأة البحرية حتي تكتسب وصف سفينة ، حيث يشترط أن تكون هذه المنشأة مخصصة للملاحة البحرية ، وأن تمارس الملاحة البحرية علي وجه الاعتياد .

أولاً: التخصيص للملاحة البحرية :-

تبين لنا من خلال النصوص القانونية المختلفة ، والتي عرضنا لها سابقاً ، أن تخصيص السفينة للعمل في الملاحة البحرية هو العنصر المميز لها ، والعامل المشترك بين كل النصوص التي تناولت تعريف السفينة ، ولا تستطيع السفينة القيام بالملاحة البحرية وأن تتخصص في ذلك إلا إذا كانت صالحة للملاحة البحرية ، أي لا بد أن تتوافر لدي السفينة القدرة علي السير في البحر ومواجهة مخاطره^(١)

(١) أنظر استاذنا الدكتور / محمود مختار بربري ، المرجع السابق ، ص ٣٣ ، استأذنا الدكتور / رضا عبيد ، العقود البحرية ، عقود النقل البحري وعقود البيع البحري، الطبعة الثانية ، لم تذكر دار النشر ، ١٩٩٥ ص ٤٠ ، رسالة استاذنا الدكتور حمد الله محمد حمد الله .

ولقد اختلف الفقه ^(١) في تعريف الملاحة البحرية ، فذهب رأي إلى تعريفها عن طريق أداتها ، أي هي الملاحة التي تقوم بها العائمات البحرية ، وهو تعريف لا يخلو من الغرابة ، حيث سبق أن عرفنا السفينة بأنها كل عائمة تخصص للملاحة البحرية ، ومن ثم فإنه يتعين تحديد المقصود بالملاحة البحرية ، وذهب رأي أخري إلى تعريف الملاحة البحرية بأنها ، الملاحة التي تتم في البحر ، وهذا التعريف يجعل مناط الملاحة البحرية المكان الذي تتم فيه وهو التعريف الراجح .

ولقد اختلف الرأي حول تحديد المقصود قانوناً بالبحر ، لا سيما في الأماكن التي يختلط فيها النهر بالبحر ، فذهب رأي في فرنسا إلى الأخذ بتعريف قانون الجمارك ، والذي يعرف البحر بأنه هو الذي لا يجاوز آخر مبني للجمارك ، بينما يري البعض الآخر أن الأجر الأخذ بتعريف المادة الأولى من قانون القيد البحري الفرنسي الصادر في ٢٤ ديسمبر سنة ١٨٩٦ ، التي تطبق قواعد القيد البحري في الأنهار والقنوات حتي النقطة التي يصل إليها المد ، أو حتي المكان الذي يمكن أن تصل إليه العائمات البحرية ، في حالة عدم وجود مد ويستند هذا الرأي إلى أنه عندما يقرر قانون القيد البحري خضوع جزء من الأنهار للقيد البحري فإن ذلك يرجع إلي أن هذا الجزء تتوافر فيه ذات الأحوال الطبيعية والسياسية في الملاحة في البحر بينما يري رأي آخر أن الملاحة البحرية تنتهي عند أول كوبري ثابت يقابل السفينة علي النهر ولا تستطيع عبوره ^(٢).

(١) أنظر د/ محمود سمير الشرفاوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ١٥-١٨

، د/ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ص ١٥

(٢) أنظر د/ محمود سمير الشرفاوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ١٦=

إلا أن الآراء السابقة قد تعرضت للنقد ، لأنها لا تضع معياراً عاماً وثابتاً لتحديد المقصود بالبحر ، حيث منها ما يرتكز علي قانون مالي (قانون الجمارك) ، وبعضها يرتكز علي قانون إداري (قانون القيد البحري) ، والرأي الثالث يستند علي واقعة مادية قد توجد وقد لا توجد (الكوبري المقام علي النهر)^(١)

ويري أستاذنا الدكتور حمد الله محمد حمد الله ، أنه يفضل عند تحديد المقصود بالبحر الرجوع إلي رأي العلم والمتخصصين ، حيث يكون للبر مفهوماً جغرافياً وبيولوجياً وطبيعياً ثابتاً وعماماً ، وبذلك يقصد بالملاحة البحرية تلك التي تتم في البحر بمفهومه العلمي ، دون الملاحة التي تتم في المياه الداخلية أو الأنهار ، ولو لم تتضمن مخاطر خاصة بالنسبة للسفينة.^(٢)

بينما عرف القضاء الإنجليزي الملاحة البحرية ، بأنها الفن البحري أو علم قيادة السفن وفق خطط سابقة وبحركة منتظمة من مكان إلي آخر ، وبالتالي فإنها لا تعد ملاحة بحرية حركة السفينة دون هدف أو خطة سابقة والتي تنتج أحياناً عن القوي الطبيعية كحركة الأمواج أو شدة الرياح التي تدفع السفينة من مكان إلي آخر ، ولا يلزم أن تكون الملاحة البحرية بواسطة القوة الدافعة أو المحركة

= Bonnacase, Traite de DroitCommerical Maritime, Paris,1923 no 107. DanjonTraite de Droit Maritime 2e ed. Paris, 1926 ,no 14

(١) أنظر د/ حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، ٢٠٠٨ ، ص ١٥

(٢) أنظر د/ حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، طبعة ٢٠٠٨ ، المرجع السابق ، ص ١٦ ،

في المنشأة ذاتها ، بل يمكن أن تمارس الملاحة بواسطة قوة دفع أو تحريك خارجية ، كما هو الحال في السفينة الخاضعة للقطر البحري والسفن التي تجري في البحر بقوة الرياح.^(١)

بينما يري القضاء الفرنسي أن الملاحة البحرية تستلزم تعرض السفينة للأخطار الخاصة التي تكتنف الرحلة البحرية ، وأن جانباً من الفقه المصري يؤيد هذا الاتجاه علي أساس أن الملاحة البحرية تتضمن مخاطراً لا تتعرض لها الملاحة النهرية ، وأن فكرة الأخطار البحرية هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية.^(٢)

إلا أن الفقه الفرنسي أنتقد ما ذهب إليه القضاء الفرنسي من تبني فكرة الأخطار البحرية كمعيار لإسباغ وصف الملاحة البحرية علي النشاط الذي تقوم به السفينة ، علي أساس أن القول بانطواء الملاحة البحرية علي أخطار أكبر من الملاحة النهرية يعد قولاً غير دقيقاً.^(٣)

وبعد تحديد المقصود بالملاحة البحرية ، يثور التساؤل التالي ، هل تكتسب منشأة بحرية ما وصف السفينة بمزاولة الملاحة البحرية ، أم أنه يلزم أن تكون هذه المنشأة معدة لأغراض الملاحة البحرية ، فمثلاً الطائرة المائية Flying Boat تمارس الملاحة البحرية لمسافات قصيرة بغرض الإقلاع والهبوط في الماء ، فهل تعد سفينة تمارس فعلاً الملاحة البحرية ولو لمسافات قصيرة؟

(1)[1992] 2 Lloyd's Rep.166

(٢) أنظر د/ محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ١٧

(٣) أنظر د/ محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، المرجع السابق ص ١٧

أجاب مجلس الملك الخاص^(١) علي هذا التساؤل فقضي بأن العبرة في تحديد مفهوم السفينة ليس فقط بممارسة الملاحة البحرية ، وإنما أيضاً بأن تكون المنشأة معدة لغرض الملاحة ، ولما كان الهدف الرئيسي للطائرة المائية هو الطيران وأن إبحارها عارضاً ، لغرض الإقلاع أو الهبوط من وفي الماء فإنها لا تعد سفينة .

ويتبين من الحكم السابق ومما سبق عموماً أنه لا يلزم بالضرورة أن تبدأ المنشأة في الملاحة البحرية لكي تكتسب وصف السفينة ، وإنما يكفي أن تكون معدة وخصصة لذلك ، ويترتب علي ذلك أن المنشأة مكتملة الصنع تعد سفينة بمجرد تخصيصها للملاحة ولو لم تبدأ فيها بعد ، لكن قد يحدث أحياناً أن تبحر السفينة دون أكتمال بنائها أو صنعها ، فهل تعد السفينة . أجاب القضاء الإنجليزي^(٢) علي هذا التساؤل ، بأن اعتبر المنشأة غير مكتملة البناء سفينة علي أساس أنها ، وإن كانت غير قادرة علي الملاحة الذاتية ، إلا أنها معدة لغرض الملاحة البحرية .

وخلافاً للقضاء الإنجليزي السابق ، يري الفقه المصري^(٣) أنه يشترط لاكتساب المنشأة وصف السفينة ، أن تكون صالحة للملاحة البحرية وتخصصت في القيام بها . ومع ذلك فقد اعتبر المشرع المصري المنشأة في دور البناء سفينة في أحوال معينة (م ١٥ من قانون ٣٥ لسنة

(1) [1943] 1 K.B.167.

(2) [1878] 3 p. 182

(٣) أنظر د/حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري، طبعة ٢٠٠٨ ، المرجع السابق،

ص ٢٩ ، ٣٠ ، د/ سميحة القليوبي ، المرجع السابق، ص ٢١، د/ جلال وفاء

محمد ، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة ١٩٩٧ ، ص ٣٨ ، ٣٩

١٩٥١) رغبة منه في تيسير الائتمان البحري لذوي الشأن كالمجهر والبانى . ومن ثم فإنه يمكن رهن المنشأة وورود امتياز بحري عليها وهي في دور البناء ومعاملتها كسفينة علي سبيل الاستثناء . وتظل القاعدة العامة مطبقة وقائمة ، وهي اكتساب المنشأة وصف السفينة إذا أصبحت صالحة للملاحة البحرية ، أي بعد اكتمال بنائها وتخصيصها للملاحة البحرية .

ويدور وصف السفينة مع شرط صلاحيتها للملاحة وجوداً وعدمها فبمجرد أن تكتسب المنشأة هذه الصلاحية تكتسب وصف السفينة ، ويزول عنها هذا الوصف إذا فقدت تلك الصلاحية نتيجة لحادث بحري.

ونظراً لأن العبرة بالتخصيص للملاحة البحرية ، فإن المنشآت الطافية كالأرصفة العائمة والكباري العائمة والمدارس العائمة والحفارات لا تعد سفناً ، لأنها لا تقوم بالملاحة البحرية ، وبالمثل لا تعد سفناً بعض المنشآت البحرية التي تخصص لتقديم بعض الخدمات داخل الموانى مثل الرافعات البحرية "Floating Cranes" ، والصنادل "Barges" ، والكراكات "Dredger" وزوارق التجسير "Pontoons" ، لأنها غير معدة أو مخصصة للملاحة البحرية.^(١)

كما قضت محكمة استئناف إنجلترا بأن الـ Jet Ski لا يعد سفينة ، لأن لفظ السفينة يشير عادة إلي منشأة بحرية مجوفة ذات أبعاد تجعلها قادرة علي نقل البضائع أو الأشخاص ، فضلاً عن ان الجيت

(١) أنظر د/ حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، طبعة ١٩٩١ ، المرجع السابق

، ص ٢٩ ، ورسالة سيادته السابق الإشارة إليها ، ص ٢ ، ٣ ،

سكي لا يستخدم في الملاحة البحرية ، لأنه لا يصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي.^(١)

ولقد ثار جدل كبير حول تكييف الزحافات الهوائية "Hovercrafts" ، هل تعد من السفن أو العريبات أم تعد من الطائرات ؟ والزحافات الهوائية مركبات تسير منزلقة علي وساده هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسياً علي سطح اليابسة أو الماء. ولا يثور أمر تكييفها كسفينة أو طائرة إلا في الفرض تنزلق فيه فوق سطح البحر.^(٢)

ويرجع مصدر الصعوبة في تكييف الزحافات الهوائية ، عندما تنزلق فوق سطح البحر ، إلي أن الوسائد الهوائية التي تمكنها من السير تفصلها عن البحر . وطبقاً للقانون النرويجي تعد الزحافات الهوائية سفناً عندما تنزلق فوق سطح البحر ، ويستفاد ذلك من نص المادة السادسة من القانون البحري النرويجي ، والتي تقضي بخضوع الزحافات الهوائية عندما تنزلق فوق سطح البحر لقواعد الجنسية التي تطبق علي السفن البحرية.^(٣)

وطبقاً للقانون المصري ، تعرف المادة الأولى بند ٧ من قانون الطيران المدني رقم ١٢٨ لسنة ١٩٨١ الطائرة بأنها " أي أداة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض.....) وإذا كانت السفينة هي كل منشأة عائمة ،

(1)[1992] 2 Lloyd's Rep.163.

(٢) أنظر د/ هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص ٥٠ ، ٥١

(3) See, Falkanger Thor, Scandinavian Maritime Law: The Norwegian Perspective, Oslo ,2004 p.43

فإنه يترتب علي ذلك استبعاد الزحافات الهوائية في مصر من مفهوم والطائرة ، وبالتالي تعد مركبة من نوع خاص يستلزم تنظيمها بنصوص خاصة^(١)

ولقد أصدرت إنجلترا قانوناً خاصاً يحكم وينظم الزحافات الهوائية ، هو قانون الزحافات الهوائية الصادرة عام ١٩٦٨ والذي تم تعديله عام ١٩٨٦ ، ولبيان طبيعة الزحافات الهوائية ، يميز قانون ١٩٨٦ بين وظيفتين للزحافات الهوائية ، فإذا تم استخدامها لنقل المسافرين وأمتعتهم فيطبق عليها القانون الخاص بالنقل الجوي ، وذلك طبقاً للمادة الثالثة من هذا القانون ، أما إذا استخدمت لنقل البضائع فإنه يطبق عليها القانون الخاص بنقل البضائع بحراً طبقاً للمادة الرابعة ، بما في ذلك القواعد الخاصة بالتصادم البحري^(٢)

ثانياً: ممارسة الملاحة البحرية علي وجه الاعتياد :-

يلزم أن تمارس المنشأة الملاحة البحرية علي وجه الاعتياد لكي تكتسب وصف السفينة ، ولا يزول عنها ذلك الوصف إذا زاوت الملاحة النهرية بشكل عرضي في الأنهار أو القنوات ، وبالعكس لا يثبت وصف السفينة للمنشأة التي تمارس الملاحة النهرية ولو قامت برحلة بحرية

(١) أنظر د/ هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص ٥١ ، ويرى الدكتور رفعت فخري، أن الزحافات الهوائية تعتبر سفناً إذا كانت تمارس نشاطها فوق سطح البحر لأنها تكون أقرب إلي ظروف الملاحة البحرية والمخاطرة التي تكتنفها ، أنظر د/ رفعت فخري أبادير ، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد دار الثقافة الجماعية ، القاهرة: ١٩٩٢ ، ص ٧٠

(2) See, Marsden on Collision at Sea, 13th Ed. Sweet & Maxwell, London. 2003. P.282,283

عارضه ، فإذا كانت المنشأة تقوم بعدة رحلات بحرية ونهرية (وهو ما يسمى بالملاحة المختلفة والتي تقوم بها السفن في البحر والنهر خلال رحلة واحدة) فالعبارة في هذه الحالة بالنشاط الغالب علي المنشأة ، في تحديد مدي انطباق وصف السفينة عليها ، ويتم تطبيق أحكام القانون البحري إذا كان الجزء البحري من الرحلة هو الغالب ، والجزء النهري ثانوياً أو أقل أهمية ، فإذا كان الجزء النهري من الرحلة هو الأكثر أهمية فنطبق أحكام القانون التجاري أو المدني تبعاً لكل حالة علي حده.^(١)

ويجب أن تقوم المنشأة بالملاحة في البحر علي وجه الاعتياد ، فلا تكتسب المنشأة وصف السفينة لمجرد أن طريقة بنائها تمكنا من الملاحة في البحر إذا كان نشاطها الملاحي يقتصر علي الملاحة في الأنهار والقنوات فقط ، وقد يحدث أحياناً أن تغير المنشأة نوع استغلالها التجاري فتقوم برحلة أو رحلات بحرية متقطعة فلا يثبت لها وصف السفينة لعدم ممارستها للملاحة البحرية علي وجه الاعتياد ، فإن مارست الملاحة في البحر وهلكت بعد أول رحلة بحرية فتعامل معاملة

(١) أنظر د/ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ص ٢١ ، د / كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، ١٩٩٧ ص ٣٢. ويرى أستاذنا الدكتور محمود سمير الشرقاوي أنه في حالة أنعدام عناصر الترتيب بين أهمية كل من الملاحة البحرية و الملاحة النهرية بالنسبة لرحلة واحدة ، يخضع كل نوع من الملاحة لنظامه القانون الخاص به ، أنظر مؤلف سيادته ، القانون البحري ، المرجع السابق ص ٢٥ .

السفينة ويطبق عليها أحكام القانون البحري ، وذلك في القتره التي مارست فيها نشاطها البحري.⁽¹⁾

وبعد أن عرضنا لتعريف وشروط السفينة ، بقي أن نذكر أن تحديد ما إذا كانت منشأة بحرية ما سفينة أم لا مسألة واقع تحددها المحكمة طبقاً لوقائع كل حالة علي حدة وقضي،⁽²⁾ باعتبار المنشآت التي تستخدم في أعمال الحفر والتقيب عن البترول في البحار سفناً بما في ذلك الغواصات التي تسير علي دعامات "Jacks up" ، طالما كانت قادرة علي التحرك من مكان إلي آخر عن طريق قوتها الذاتية أو عن طريق القطر ، وكذا المنشآت التي تستخدم في نقل معدات الحفر والتقيب ، تعد أيضاً سفناً ، بينما لا تعد الأرصفة والمنشآت المعدة لتكون ثابتة ومتصلة بقاع المحيط أو البحر .

ملحقات السفينة .

تعد ملحقات السفينة جزءاً منها ، مثل الأهلاب والصواري والرافعات والأوناش ، ولقد استقر القضاء النرويجي علي أن المعيار المحدد لاعتبار الأشياء أو الآلات والأجهزة الموجودة علي السفينة جزءاً منها ، هو كون هذه الأشياء أو الأجهزة لازمة لملاحة السفينة ، وبالتالي لا تعد شباك الصيد والحاويات جزءاً من السفينة أو من ملحقاتها ، وهو الأمر الذي ينسحب أيضاً علي أدوات المطبخ والأثاث والمفروشات في

(1) See, Schoenbaum, op cit. p. 39 , Chauvean. Traite de Droit Maritime, Paris, 1958, p 72, J. G. Schians, L' engine Flottant, D.M.F. 1980. P. 45

(2) 266 F. 2d.769(5th cir.1959)

السفينة ، إلا أن بعض المحاكم النرويجية ، وخلافاً للمعيار السابق ، قضت باعتبار الأشياء الأخيرة من ملحقات السفينة.^(١)

وذهب الرأي الراجح في الفقه^٢ إلى أن ملحقات السفينة لا تقتصر فقط ما يلزم لصلاحياتها وتسييرها ، وإنما تشمل أيضاً كل ما يلزم لاستغلالها ، ومن ثم تعد الشباك الموجودة علي متن سفن الصيد من الملحقات لأنها لازمة لاستغلال سفن الصيد ، بينما لا تعد المواد التموينية من ملحقات السفينة ، ولقد أخذ المشرع المصري بهذا الرأي ، حيث نصت المادة الأولى فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية الجديد علي " وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها " .

ويري أستاذنا الدكتور علي حسن يونس ، عدم صحة تسمية الأدوات اللازمة لملاحة السفينة واستغلالها بملحقات السفينة ، علي أساس أن هذه الأدوات ما هي إلا أجزاء في السفينة ذاتها ، فهي ليست منقولات تضاف إليها أن تلحق بها ، إنما هي جزء من كيانها ، ويتفق رأي أستاذنا مع نص الفقرة الثانية من المادة الأولى من القانون البحري الجديد السالف الإشارة إليها.^(٣)

(1)See Falkanger Thor, op. cit. p.46

(٢) أنظر د/ حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري، طبعة ١٩٩١ ، المرجع السابق

ص ٣٢ ، د/ جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص ٤١ ، ٤٢

(٣) أنظر الاستاذ الدكتور / علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص ٧١

وفي جميع الأحوال ، يكون للأطراف حرية تحديد ما يعتبر من ملحقات السفينة إما توسيعاً أو تضييقاً ، مثل ذلك أجرة النقل لا تعد من الملحقات إلا بناء علي وجود اتفاق خاص بين الأطراف يجعلها من ملحقات السفينة.^(١)

أنظر رسالة الاستاذ الدكتور / حمد الله محمد حمد الله ، السابق الإشارة إليها ، ص ٥٠ وما بعدها ، د/ جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص ٤٢ .
D. Geta, La Nature Juridique de Navire, D.M.F 1965. P . 339