



الفصل الثاني  
التصادم الخطئي



## التصادم الخطئي

لم تهتم التشريعات البحرية بوضع تعريف للخطأ في مادة التصادم بل اكتفت بوضع أحكام للمسئولية المترتبة عنه فقط، ولعل ما يفسر ذلك هو أن التعريفات تعد من عمل الفقه من جهة وأن مفهوم الخطأ في مادة التصادم لا يختلف عن مفهومه في القواعد العامة من جهة ثانية، نظراً الي أن المسئولية في التصادم مسئولية تقصيرية أساسها الخطأ، فقد عرفه المشرع المغربي في الفصل ٢/٧٨ من ق.ل.ع المغربي علي أنه أي الخطأ في المسئولية التقصيرية "فعل ما كان ينبغي الامتناع عنه وترك ما كان يجب عمله"<sup>(١)</sup>. وعلي خلاف ذلك لم تضع التشريعات المدنية الأخرى تعريفاً للخطأ تاركه للشرح الذين حاولوا منذ صدور تقنين نابليون تعريف الخطأ، وكانت تعاريفهم أياه كثيراً ما تتباين وذلك وفقاً لنزاعاتهم الشخصية، وحسب تطور ظروف المجتمع الذي يعيشون فيه من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية ومتطلبات هذا التطور<sup>(٢)</sup>.

والخطأ في المسئولية التقصيرية<sup>(٣)</sup>، كما جاء في تعريف قانون الالتزامات والعقود المغربي الفصل ٢/٧٨ لا يختلف عنه في مادة التصادم،

---

(١) راجع قانون الكزري نظرية الالتزامات في ضوء قانون الالتزامات والعقود المغربي - الجزء الأول. مصادر الالتزامات مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء ص ٣٧٤ فقرة ٣٠٤ .

(٢) راجع سليمان مرصص المسئولية المدنية في تقنيات البلاد العربية. القسم الأول الأحكام العامة ١٩٧١ ص ١٧٨ وما بعدها معهد البحوث والدراسات العربية - القاهرة.

(٣) وقد تضارت الآراء في تحديد معني الخطأ في المسئولية التقصيرية فمن الفقهاء من يقول ان الخطأ هو العمل الضار غير المشروع، أي العمل الضار المخالف للقانون بينما نجد بلانيول يعرف الخطأ بأنه هو الاخلال بالتزم سابق ويحاول أن = يحصر

حيث يتعين علي من الحق ضرراً بالغير نتيجة خطئه أن يلتزم بتعويض المضرور بما لحقه من ضرر<sup>(١)</sup>، ويشكل الخطأ أهم الأسباب التي تتولد عنها غالبية الحوادث البحرية وبالاخص التصادم البحري.

حيث يمثل الخطأ السبب الأول<sup>(٢)</sup> في المصادمات التي تحدث فقد دلت بعض الدراسات الامريكية التي اهتمت بـ ١٩٩ حالة وقعت لسنوات ١٩٥٧ - ١٩٥٨ - ١٩٥٩ ، ان تصادماً نتج عنه السرعة المفرطة، ٥٨ تصادماً عن اخطاء في السيرو و ٤٥ تصادماً عن الاشارات الناقصة، وترتبت ١٩ مصادمة عن رداءه أحوال الطقس - وفي احدي الدراسات التي تعرض لها Julien Lecler والتي أنجزت علي ضوء ٢٢٢ حالة من الاجتهاد القضائي والمقتطفة من مجلة دور Dor ومجلة القانون البحري الفرنسي<sup>(٣)</sup>.

---

الالتزامات السابقة في أربعة، الامتناع عن العنف والكف عن الغش، والاحجام عن عمل لم تنهياً له الاسباب عن قوة أو مهارة واليقظة في تأديته، انظر الاستاذ الدكتور المرحوم السنهوري، المرجع السابق الوسيط، نبذة ٥٢٦ .

(١) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس القانون البحري (السفينة) ص ٣٣٦  
(٢) فقد حاول القضاء الانجليزي تعريف الخطأ في التصادم وذلك في احدي القضايا فاعتبر بأن الشخص يكون مخطئاً اذا لوحظ عليه قلة الانتباه، والحذر الذي يعتبر بأن الشخص يكون مخطئاً اذا لوحظ عليه قلة الانتباه، والحذر الذي يعتبر واجباً لضمان سلامة السفن الاخرى التي توجد في نفس البحارة - مرسدن ص ٢ هامش رقم ١٩ الا أن هذا التعريف يلاحظ عليه أنه اعتمد علي القرنة والمسئولية في التصادم اساسها الخطأ، ومن ثم يتعين اثبات الخطأ، ولا مجال لاعمال القرنة في مادة التصادم البحري.

(٣) انظر لوكيير المرجع السابق ص ٦٢

اتضح أن هذه القرارات يمكن تصنيفها الي حالات ثلاثة وهي :

- ١- التصادمات الناتجة عن خطأ احد الربانين ٦٩,٣٦٪ في المائة.
- ٢- التصادمات الناتجة عن خطأ مشترك ٢٧٪ في المائة.
- ٣- التصادمات القهرية ٣,٦ في المائة.

ومن خلال هذه النسب المئوية يتضح بأن التصادمات الناتجة عن وقوع الخطأ ، أكثر عدداً لأن مجموعها يفوق ٩٦ في المائة.

والخطأ في التصادم البحري قد يتمثل في فعل ايجابي كالزيادة في السرعة في الاماكن التي يعد فيها ذلك اخلافاً بتنظيمات أو دولية لمنع التصادم مما يؤدي الي وقوع التصادم<sup>(١)</sup>. وقد يتمثل الخطأ في فعل سلبي ، بمعني الامتناع عن القيام بعمل تفرضه التنظيمات المحلية أو الدولية الخاصة بمنع التصادم أو صدور اهمال ، كما اذا اهمل المجهز صيانة آلات السفينة ومحركاتها ، مما يرتب وقوع تصادم بحري<sup>(٢)</sup>.

ولقد أقر القانون في مادة التصادم مبدأ المسؤولية المرتكزة علي فكرة الخطأ ، والخطأ الذي تترتب عنه مسؤولية السفينة المخطئة هو بطبيعة الحال ، خطأ الأفراد الموجودين علي ظهر السفينة (الربان ضباط

---

(١) ريبير Ripert القانون البحري الجزء الثالث ١٩٥٣ فقرة ١/٢٠٨٤ ، وراجع أيضاً دانجون Danjon المرجع السابق فقرة ١٣٤٣ ص ٣٢ ، وانظر الهامش ٢ من نفس الصفحة.

- Rodier La faute dans labordage D.M.F. 1971.

(٢) راجع دانجون Danjon الفقرة ١٣٤٤ - مشار اليه 24 AIX - 7J anv (R.D.M) compt.T-VI P 102.2.1024.  
Robert carron faute du navire dans le droit de la bordage D.M.F 1964-379.

المراقبة، افراد الطاقم والقائد ...) أو المجهز إلا أن هذا الخطأ قد يصدر من جانب سفينة واحدة وهو الغالب، وقد يصدر من كلا السفينتين.

وعادة ما تعبر التشريعات وكذا الفقه والقضاء بالعبارة التالية :-

أن التصادم ناتجاً عن خطأ السفينة ، فنص المادة الثالثة من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ استعملت تعبير خطأ السفينة، وأيضاً فعل القانون الفرنسي المادة الثالثة من قانون ١٩٦٧/٧/٧ ، وقد استعملت اغلبية التشريعات نفس التعبير<sup>(١)</sup> ، كما نص علي ذلك أيضاً المشرع المغربي، حيث ورد في الفصل ٢٩٤ من قانون التجارة البحرية المغربي أنه "إذا كان التصادم ناتجاً عن خطأ احدي السفن المتصادمة، فإن تعويض الضرر يقع علي عاتق السفينة التي تسببت فيه".

ويتفق أغلبية الفقه علي أن الدافع الي استعمال عبارة (خطأ السفينة) هو مواجهة كل الأخطاء التي يمكن أن تقع من الأشخاص المسؤولين عن تسيير ادارة السفينة وكذا تجهيزها وصيانتها، لأنه لا يمكن أن ترتكب الأخطاء الا بواسطة الأفراد<sup>(٢)</sup> ، ولا يمكن أن ينسب الي شئ جامد ارتكاب الخطأ، ولعل أهمية استعمال هذا التعبير يتجلي

---

(١) المادة ٢٣٨ تونسي، ليبي ٢٣٨ ، ٢٣٥ لبناني، ونص المادة الثالثة من قانون ١٩٦٧/٧/٧ الفرنسي تقضي "أنه اذا وقع الخطأ باحدي السفن يتحمل اصلاح الضرر من ارتكب الخطأ" وتقضي المادة الثالثة من معاهدة بروكسيل ١٩١٠ بأنه "اذا وقع التصادم بإحدي السفن يتحمل اصلاح الاضرار من ارتكب الخطأ ... " وعلي خلاف ذلك وز: تعبير القيود أن اذا نصت المادة ٢٤٢ بحري مصري علي أنه "اذا حصل التصادم بتقصير احد القيوم انين فتكون الخسارة علي من تسبب في ذلك.

(٢) روديير ١٩٨-١٩٧١ D.M.F Rodier la faute dans le bordage

في كون مرتكب الخطأ، لا يمكن لنا دائماً معرفته، وان ما يعرف فقط هو السفينة وعن طريقها أفراد الطاقم والمجهر.

ونحن نتفق من وجهة النظر هذه لأن المشرع استهدف من وراء استعمال عبارة (خطأ السفينة) القائمين باستغلال السفينة وادارتها، ومن ثم فإن الخطأ اذا صدر من السفينة، فإن معني ذلك أنه أي الخطأ أما صدر عن أحد افراد طاقم السفينة، وأما انه ترتب عن اهمال من المجهر في عدم الصيانة<sup>(١)</sup>، وأيضاً فإن كون المشرع يتكلم عن تعويض يقع علي عاتق السفينة، فإن ذلك يعني أيضاً أن المتسبب في هذا الخطأ يتحمل وزر خطئه سواء أكان أحد أفراد طاقم السفينة أو المجهر، وقد جاء في حكم لمحكمة ..... أنه لا توجد قرينة ضد السفينة التي لم تقم باضاعة أنوارها وانما كان هناك خطأ ثابت ضد طاقم هذه السفينة<sup>(٢)</sup>. بينما نجد في حالات أخري تتسبب الأخطاء الي الريان باعتباره قائدها وصاحب السلطة علي ظهرها ويمثل المجهر في كثير من الأحيان أمام القضاء، وهو ما يبرر رأي أغلبية الشراح في استعمال تعبير التصادم الناتج عن خطأ أحد الريانيين، وقد اتجه التشريع البحري المصري هذا الاتجاه حيث نص في المادة ٢/٢٤٢ علي أنه "واذا حصل التصادم بتقصير احد القبودانيين فتكون الخسارة علي من تسبب في ذلك .

---

(١) راجع روديير حول الخطأ في التصادم مجلة القانون البحري الفرنسي ١٩٧١-١٩٨٠ انظر أيضاً.

- Robert carron faute du navire dans le droit de la bordage D.M.F 1964 - 379

(٢) ريبير الجزء، الأول الفقرة ٨٣٥ ص ٩٠٩، راجع أيضاً رسالة علي عبد الرحيم السلطات الاستثنائية لزيان السفينة ..... مقارنة - دار الفكر العربي - ١٩٨١

وبطبيعة الحال كما سنري فيما بعد فإن المالك والمجهز يعد مسؤولاً عن أعمال الريان وأن هذه المسؤولية تعتبر تطبيقاً للقواعد العامة المتعلقة بمسؤولية المتبوع عن أعمال التابع<sup>(١)</sup>.

فالمالك مسئول عن جميع أخطاء الريان أثناء تأدية عمله، إلا إذا ثبت أن الخطأ ناتج عن اهمال جسيم أو خطأ فاحش أو متعمد، وفي غير هذه الحالة يبقى المالك أو المجهز مسؤولاً وحده نظراً إلى أنه هو الذي ينظم الرسالة البحرية، وهو الذي يجني النفع من ورائها فعليه ان يتحمل الغرم في سبيل ذلك، بما فيها أخطاء الريان التي قد تؤدي الي حدوث التصادم البحري<sup>(٢)</sup>.

وأخيراً فإن المسؤولية المترتبة عن التصادم الخطئي تختلف بحسب ما إذا كان الخطأ صادراً من أحد الريانين أو من كليهما، بالرغم من أن مفهوم الخطأ لا يختلف في كلتا الحالتين.

وسنعالج هذا الفصل في مبحثين، نخصص الأول منه للتصادم الناتج عن خطأ أحد الريانين، ونخصص الثاني للتصادم الناتج عن خطأ مشترك.

---

(١) انظر ريبير الجزء ١ - ٨٣٧ ، سمير الشرقاوي ص ٢٧٥ بند ٢٣٤ الاستاذ الدكتور

علي حسن يونس (١٩٦٩) بند ٣٨٠

(٢) راجع دانجون Danjon المرجع السابق فقرة ١٣٤٤ ، وأيضاً ريبير القانون البحري

الجزء الثالث ، ١٩٥٣ - فقرة ٢/٢٠٨٤

## التصادم الناتج عن خطأ أحد الربانين

يشكل التصادم الناتج عن خطأ أحد الربانين، الجانب الأكبر من التصادم الخطئي، ويرجع وقوعه في أغلب الأحيان الي الأخطاء المرتكبة من أفراد الطاقم وخاصة ربانها او الحراس، وذلك أما في شكل خرق القواعد الدولية لمنع التصادم أو التنظيمات والقرارات المحلية المتعلقة ببعض الموانئ وغيرها أو نتيجة الإهمال وعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع حوادث التصادم، حتي من لدن المجهز كعدم صيانتة لمعدات السفينة قبل قيامها بالابحار، وحتى يتضح لنا هذا الخطأ الذي يتسبب في وقوع التصادم، يجب ابتداءً أن نبحث عن صور هذا الخطأ، ثم عن كيفية اثبات هذا الخطأ ذلك أن القرينة أصيت من مادة التصادم، سواء في أغلبية التشريعات أو من نصوص أحكام المعاهدة، ولذلك سوف تكون دراستنا لهذا المبحث من خلال فرعين الأول نخصه لصور الخطأ، والثاني لاثبات هذا الخطأ.

### صور الخطأ

ان الخطأ الذي يتسبب في وقوع أغلبية التصادمات قد يتخذ عدة صور، فقد يترتب عن مخالفة احدي قواعد منع التصادم أو التنظيمات المحلية الخاصة بتنظيم الملاحة في مكان معين، وقد يكون نتيجة الإهمال وعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع التصادم.

### الأخطاء الراجعة الي خرق قواعد منع التصادم

ساهمت القواعد الدولية لمنع التصادم بدور لا يستهان به في وضع تنظيم علي الصعيد الدولي لمنع وقوع التصادم البحري وكذا توحيد هذه القواعد، وقد أصبح هذا التنظيم يتجدد كلما ظهرت تقنيات حديثة،

وتم اكتشاف سلبيات النظام القديم، فقد حلت منذ ١٥ يوليو ١٩٧٧ قواعد جديدة لمنع وقوع التصادم محل القواعد السابقة لسنة ١٩٦٠<sup>(١)</sup>.

وتشتمل هذه القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم لسنة ١٩٧٢ علي أعلي ملحقات اضافية تدور كلها حول الجوانب التقنية والفنية لما ورد في هذه القواعد، وأيضاً تفصيل بعض القواعد الجديدة، وذلك علي الشكل التالي :

الملحق الأول : يدور حول الأماكن، والتفاصيل للألوان والأشكال الملاحية.

الملحق الثاني : يدور حول الاشارات الاضافية لسفن الصيد التي تصطاد بالقرب من بعضها البعض.

الملحق الثالث : حول التفاصيل الفنية لأجهزة الاشارات الصوتية.

الملحق الرابع : حول الاشارات التي تدل علي حالة الخطر<sup>(٢)</sup>.

---

(١) راجع القواعد الدولية لمنع التصادم لسنة ١٩٦٠، حيث لا تختلف الا في بعد

الجوانب الجزئية عن القواعد الدولية الجديدة لسنة ١٩٧٢

- Dalloz repertoire de droit comm No.5-P.2

انظر مصطفى محمود عبد العزيز القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، الاسكندرية - ١٩٧٧ .

(٢) راجع الاستاذ الدكتور محمد وسيم غالي (رنا اعالي البحار) خبير بحري - الفن

البحري الحديث لضباط أعالي البحار، الهيئة المصرية العامة للكتاب فرع الاسكندرية، الطبعة الثانية ١٩٧٨، ص ١٣١ وما بعدها، وأيضاً راجع المرجع السابق.

- Bursseret droit maritime principes generaux p.33.

وقد قسمت هذه القواعد الدولية لمنع التصادم الي خمسة أجزاء ، حيث تناول الجزء (أ) ما يتعلق بالمبادئ العامة<sup>(١)</sup> القواعد (١ - ٣) ، وفي الجزء (ب) الذي قسم بدوره الي قسمين ، اشتمل القسم الأول منه علي طريقة السير اثناء الرؤية المختلفة ، والقسم الثاني طريقة السير اثناء رؤية السفن بعضها البعض (القواعد ٤ - ١٩) . وفي الجزء (ج) تم سرد الأنوار والعلامات الملاحية بمختلف أنواعها ، والسفن التي تحملها وعددها شكلها ولونها ... الخ (القاعدة ٢٠ - ٣١) .

وفي الجزء (د) الاشارات الصوتية والضوئية واجهزتها وأنواعها ، وكيفية استعمالها ، والسفن التي تحملها ... الخ ، (القاعدة ٣٢ - ٣٧) .

### **أولاً : نطاق تطبيق قواعد منع التصادم :**

حددت معاهدة ١٩٧٢ مجال انطباق القواعد الدولية لمنع التصادم ، ونصت في القاعدة الأولى ان جميع السفن التي تمارس الملاحة في أعالي البحار وفي جميع الاماكن الصالحة لهذه الملاحة تخضع لقواعد منع التصادم ، كما أوصت أن لا تكون هذه القواعد متعارضة مع

---

(١) راجع القاعدة (١)

وقد عرّفت القاعدة (٣) مختلف أنواع السفن حيث جاء فيها أن السفينة المسيرة ألياً هي التي تسيّر بالآلات ، وأن السفينة المحدودة القدرة علي المناورة وفقاً للقواعد الدولية لمنع التصادم بسبب طبيعة عملها ، وأن السفينة التي ليست تحت السيطرة هي التي لا تستطيع المناورة وفقاً للقواعد الدولية لمنع التصادم بسبب طبيعة عملها ، وأن السفينة التي ليست تحت السيطرة هي التي لا تستطيع المناورة بسبب ظروف استثنائية وأن سفن الصيد هي التي تقوم بالصيد بوسائل تحد من قدرتها علي المناورة وأن السفن الشراعية هي التي تسيّر بالشرع ولا تستخدم آلات محرك "انظر مصطفى محمود عبد العزيز المرجع السابق ص ٦٩

التنظيمات والقرارات التي قد تضعها أية دولة لتنظيم الملاحة في الأنهار والقنوات والبحيرات والموانئ، ويجب قدر الامكان ان تكون القواعد التي تخضع لها السفن الحربية والسفن التي تبحر في قوافل، أو القائمة بالصيد<sup>(١)</sup>، مطابقة لهذه القواعد، وأن لا تتعارض مع الاشارات والاشكال والعلامات وغيرها الواردة في هذه القواعد، وفي حالة ما اذا ترأى لدولة ما أن قاعدة معينة لا يمكن تطبيقها علي نوع معين من السفن فيجب أن تكون القاعدة التي تضعها لا تخالف الي حد ما القواعد الدولية لمنع التصادم<sup>(٢)</sup>.

وقد أضافت المعاهدة في القاعدة الثانية أن لاشئ يعفي الملاك أو الريان أو الطاقم من مسئوليتهم تجاه أي اهمال أو تقصير في الالتزام بما ورد في هذه القواعد وكذا الاهمال في اتخاذ اي اجراء وقائي تتطلبه الممارسة العادية لرجال البحر قصد مواجهة جميع الأخطار البحرية، حتي ولو لم يكن منصوصاً عليه في القواعد الدولية لمنع التصادم<sup>(٣)</sup>.

---

(١) راجع القاعدة الأولى في نص المعاهدة الدولية لمنع التصادم لسنة ١٩٧٢ حيث لا يوجد خلاف بينها وبين القاعدة الأولى من معاهدة منع التصادم لسنة ١٩٦٠، وذلك باستثناء عدم اشارة القواعد الجديدة لمنع التصادم الي الطائرات البحرية، حيث جاء في القاعدة الأولى "انه لا يوجد في هذه القواعد ما يتعارض مع العمل بأي قواعد خاصة وضعتها حكومة أية دولة بالنسبة لاستخدام السفن الحربية والسفن المبحرة في القوافل للأنوار المضاءة لحفظ المواقع ... " الفقرة الثالثة من القاعدة الأولى لسنة ١٩٧٢، انظر مصطفى محمود عبد العزيز المرجع السابق.

(٢) راجع ريبيير المرجع السابق الفقرة ٢٠٨٤ وكذلك روديير.

(٣) راجع القاعدة ١٣ من قواعد منع التصادم لسنة ١٩٦٠ حيث لا تختلف عن القاعدة الثانية لسنة ١٩٧٢ .

وفي القاعدة الثالثة وردت تعاريف لجميع أنواع المنشآت العائمة التي استعملت أسماءها في مضمون هذه القواعد الدولية لمنع التصادم.

### ثانياً : القواعد المتعلقة بالأنوار والأشكال :

تتضمن القواعد الواردة في معاهدة لندن ١٩٧٢ المتعلقة بالوقاية من حوادث التصادم البحري، (قواعد من ٢٠ - ٣١) الخاصة بالأنوار والأشكال الواجب علي مختلف السفن حملها<sup>(١)</sup>، وذلك حتي يتسني للغير معرفة موقعها، ووضعها وطريقها<sup>(٢)</sup>، ويختلف لون هذه الأنوار وكذا عددها باختلاف نوع السفينة والاماكن التي يتعين أن تثبت فيها، وقوة الرؤية لكل نوع من الأنوار، ويستنتج من القواعد (٢٠ - ٣١) ما يلي :-

١- ان قواعد الانوار تطبق في جميع حالات الطقس السيئة، حيث تكون الرؤية محدودة وكذلك من غروب الشمس الي

---

(١) راجع القواعد الدولية لمنع التصادم الواردة بمعاهدة لندن ١٩٦٠ من ٢-١٤ وانظر أيضاً الاستاذ الدكتور عبد الحميد عشوش - القانون البحري الليبي المرجع السابق الجزء الثاني ص ٣١٢

(٢) راجع الأستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض - القانون البحري دار النهضة العربية ١٩٧٢ - ص ٤٥٩ وانظر أيضاً رسالة لوكليز السابق الاشارة اليها حيث أوز: تفسيراً لهذه القواعد ص ٦٤ وما بعدها والمراجع التي أشار اليها في الهامش ١١ ، أنظر القواعد الدولية لمنع التصادم لسنة ١٩٦٠ لدي سمير الشرتاوي القانون البحري الليبي ص ٥٢٥ المرجع السابق.

وراجع أيضاً القواعد من (٢٢ - ٣١) لدي مصطفى محمود عبد العزيز القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر ١٩٧٧ الاسكندرية ص ٤٨ وما بعدها.

شروطها<sup>(١)</sup>، بينما تطبق القواعد الخاصة بالاشكال الملاحية نهائياً فقط (القاعدة ٢٠)<sup>(٢)</sup>.

٢- ان هذه الأنوار تختلف بحسب ما اذا كانت السفينة ميكانيكية أو شرعية، فهذه الأخيرة تحمل بدل نور أبيض في قمة الصاري نورين العلوي الأحمر، السفلي أخضر<sup>(٣)</sup> (القاعدة ٢٣، ٢٥)، كما تختلف بحسب ما اذا كانت السفينة سائرة أو واقفة، ففي حالة السير تحمل السفن بمختلف انواعها، أنوار الاجناب ونور المؤخرة، وفي حالة الوقوف في الجزء الأمامي نور أبيض أو كرة واحد، وفي المؤخرة نور أبيض<sup>(٤)</sup>.

٣- اذا تعلق الامر بسفينة تقطر الأخرى أو عدة سفن يتعين أن تحمل نورين في المقدمة الواحدة فوق الآخر ونور أصفر للقطر اذا زاد المقطور عن ٢٠٠م تحمل علي شكل معين<sup>(٥)</sup>.

٤- اذا حصل ان أصبحت السفينة معطلة يجب أن تحمل نورين أحمر في أحسن مكان يسهل الرؤية منه وتحمل كرتين سوداوين، أما إذا كانت قدرتها علي المناورة محدودة يتعين أن تظهر ثلاثة أنوار،

---

(١) راجع ريبير المرجع السابق الفقرة ٢/٢٠٨٠، تعد القواعد المتعلقة بالأنوار من أقدم القواعد حيث وجدت في قوانين ويسبي، راجع أيضاً رودبير المرجع السابق فقرة ٢٩ ص ٣٧ .

(٢) انظر القاعدة ٢٠

(٣) راجع المرجع السابق ريبير الفقرة ٢/٢٠٨٤ انظر أيضاً المرجع السابق فقرة ٢٩ ص ٢٧

(٤) راجع القاعدة (٢٣) وكذلك القاعدة (٣٠).

(٥) انظر القاعدة (٢٤) راجع لوكلير في هذا الشأن ص ٦٤ .

- العلوي والسفلي احمر والأوسط أبيض وثلاثة أشكال العلوي والسفلي كروين والأوسط معين<sup>(١)</sup>.
- ٥- اذا كانت السفينة رأسية أو شاحطه، نور أبيض وكرة واحدة، ونور أبيض في المؤخرة اضافة الي ذلك تحمل نورين آخرين وثلاث كرات علي خط رأسي<sup>(٢)</sup>.
- ٦- اذا كانت السفينة مركباً للارشاد اثناء قيامها بعملها تحمل نورين علي الصاري العلوي أبيض والسفلي أحمر واثناء وقوفها تحمل المخطاف او شكل المخطاف<sup>(٣)</sup>.
- ٧- اذا كانت السفينة مركباً للصيد، فإنه يجب عليها أثناء مزاوله الصيد أن تحمل نورين العلوي أخضر والسفلي أبيض وشكل مكون من مخروطين الواحد فوق الآخر<sup>(٤)</sup>.

هذه خلاصة بعض الاشارات والاشكال الواردة في الجزء (ج) وأن هذه الدراسة لا تعني باعطاء تفاصيل للقواعد الدولية الفنية لمنع التصادم الا بالقدر الذي يوضح لنا أين يتجلي الخطأ المرتكب من احدي السفن اثناء تعرضنا لقضايا التصادم ومدى مخالفة هذه القواعد، وفعلاً يترتب علي خرق احدي هذه القواعد المتعلقة بالانوار والاشكال وقوع حوادث بحرية وخاصة منها التصادم، ويتمثل عادة خرق هذه القواعد في عدم استعمال هذه الأنوار، أو عدم تحملها<sup>(٥)</sup>.

(١) انظر القاعدة (٢٤) راجع لوكير في هذا الشأن ص ٦٤.

(٢) راجع القاعدة ٣٠.

(٣) راجع القاعدة ٢٩

(٤) راجع القاعدة ٢٦، راجع ريبير المرجع السابق فقرة ٢٠٨٤/٢ رقم ٤٤١.

(5) Lehavre 18 Mars 1889 rev int droit maritime V.217 =

أو في استعمال أنوار غير كافية، أو ابداء أنوار مغايرة لتلك الأنوار الواردة في التنظيم الدولي وخاصة في أعالي البحار، أو أن تكون قوة هذه الأنوار ضعيفة بحيث لا تسري من علي بعد معين، أو إذا حصل أن أضيئت الأنوار بكيفية خاطئة، مما يؤدي بالسفن الأخرى الي الاعتقاد خطأً نوعية السفينة<sup>(١)</sup>، أو طولها أو أنها سائرة أو واقفة.

وعدم مراعاة القواعد المتعلقة بالأنوار يشكل في فرنسا جنحة يسأل عنها الريان أو رئيس المراقبة وفقاً للمادة ٨٠ من القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية الفرنسية<sup>(٢)</sup>.

وبطبيعة الحال فإن عدم حمل السفينة للأنوار الواردة في القواعد الدولية، قد يترتب عنه عدة سلبات كتظليل السفينة الأخرى بأنوار غير نظامية، مما يجعل منها سفينة مخطئة<sup>(٣)</sup>، إذا ترتب علي ذلك حدوث تصادم وتطبيقاً لذلك قضت المحكمة الاميرالية بمسئولية البحرية الانجليزية عن اغراق سفينة البضائع بسبب غواصة كانت تحمل انواراً

---

=Seine 6 Aout 1890 rev.VI.264, le havre 20 NOV VIII, 350 seine 14 Mars 1894 revx.55 le havre 10 avril 1894 rev X 69 Paris 23 J anv 1894 rev X.12 marseille 20 Juill 1899 rev XV. 152 Marseill 1899

(١) نقض فرنسي ١٩ ابريل ١٩٦٩ D.M.F ١٩٦٩ ص ٥٢٩ وكذلك نقض ١٩ ديسمبر ١٩٦٦ . ١٩٦٦ D.M.F . ١٩٦٦-٦١١ ، أنظر أيضاً محكمة داوي ٨ نوفمبر ١٩٢٨ . ٣٣٦-١٩٦٩ D,N,F

(٢) راجع هامش ١٢ للوكليز المرجع السابق ص ٦٥

Dans certains pays lereglement interieur. Que les feux doivent etre allumes une demi au moins après lheure du coucher du solille dans lelieu considere.

(٣) انظر Rennes ١٣٢ ، ١٩٥٤ D.M.F ١٩٥٣ Nov 2 com 4/6/1969 D.M.F 1970.266

كالتي تحملها السفن الصغيرة، وخالفت بذلك حكم التنظيم مما جعل سفينة بضائع تظن أنها سفينة صغيرة<sup>(١)</sup>.

كما قضي بأن زورقاً خفيفاً Canoe لا يحمل أنواراً ليلاً في لوهيو L'ohio يعد مخطئاً لأنه كان يجب أن يفترض امكانيه التقائه بسفن أخرى وتوقع خطر التصادم، مما كان يتعين معه ابداء الانوار<sup>(٢)</sup>، وفي تأكيد حمل هذه الأنوار حتي من المراكب الصغيرة قضي بأنه يعتبر الزورق السائر في البحر أو في المياه البحرية، منشأة بحرية أو سفينة وبالتالي يتعين أن يتم تزويدها بالاشارات المنصوص عليها بما فيها النور الأحمر المرئسي من جميع الأفق<sup>(٣)</sup>. وتعد السفينة الواقفة مخطئة هي الأخرى اذا تركت الأنوار الخاصة والمستعملة اثناء السير مضاء ولم تستعمل الانوار الخاصة بالوقوف او الرسو مما قد يؤدي الي وقوع التصادم<sup>(٤)</sup>، وتطبيقاً لذلك قضي بأنه يجب علي السفينة التي تعطل محركها ولم تستعمل الأنوار المتعلقة بالوقوف وخاصة أنها توجد في

---

(١) المحكمة الأميركية الانجليزية ٣ اكتوبر ١٩٥١ D.M.F ص ٢٧٣، وأنظر أيضاً

لوكلير المرجع السابق ص ٦٦ الهامش ١٥ وكذلك الأستاذ الدكتور علي جمال الدين

عوض ص ٣٨٦ هامش (٢)

- Repertoire de droit commercial Dalloz No jet 23 et rodier No.29

(٢) انظر لوكلير ص ٦٦

(٣) محكمة الاستئناف بروان ١٣ يونيو ١٩٦٦ و ٨ مارس ١٩٦٧ (D.M.F) ١٩٦٨

ص ١٣ وقد حملت المحكمة الزورق نصف المسؤولية نظراً إلي أنه كان يحمل أنواراً

بيضاء للإرساء دون النور الأحمر المرئي من جميع الجهات .. وراجع أيضاً.

- Rappor disur lavitesse ex cessive et le defaut de signaux reglementaires Boulogne surmer 25 oct 1966 D.M.F 1967 P.350

(٤) اونفيرس التجارية ١٥ مايو ١٩٣٣ - ١٥٤ دور ٣٢

مكان تعرقل فيه عملية سير المراكب الآتية من الجهة المعاكسة، أن تتحمل مسؤوليتها عن التصادم<sup>(١)</sup> الناتج بسبب ذلك.

ويعد عدم استعمال الانوار اثناء السير خطأً يستوجب المسؤولية<sup>(٢)</sup>، فالسفينة السائرة يجب عليها استعمال الانوار وذلك من غروب الشمس الي شروقها، بل وقبل ذلك أحياناً اذا غابت الرؤية بسبب الظروف الجوية السيئة كأن تهب عواصف رملية أو ضباب أو كسوف بحيث تصبح رؤية السفينة بالعين المجردة مستحيلة، كما تعد السفينة مخطئة إذا لم تكن الأنوار المستعملة لها من القوة ما من شأنه ان يثير انتباه السفن الاخرى، وذلك علي حسب ما تقضي به القواعد الدولية لمنع التصادم والخاصة بالانوار وتطبيقاً لذلك قضي بمسئولية السفينة الواقفة بسبب عطب في المحرك والمعرضه جنبها الي الجهة اليمني للممر الخاص لخروج السفن من الميناء والتي كان يجب عليها ان تلفت نظر هذه السفن الخارجة من الميناء بواسطة انوار فعالة خصوصاً منها استعمال اشارات نور المصباح<sup>(٣)</sup>.

وخرق القواعد المتعلقة بالانوار لا يؤدي الي مسئولية السفينة المخالفة الا عند وجود علاقة سببية بين المخالفة والتصادم فإذا كان التصادم قد ترتب نتيجة اخطاء ارتكابها سفينة أخرى مع سفينة لم تستعمل الانوار بالكيفية التي نصت عليها القواعد المتعلقة بالانوار فإن هذه الاخيرة لا تتحمل وزر اخطاء السفينة الأولى وانما ستتحمّل المسؤولية بنسبة مشاركتها في ارتكاب الخطأ وترتيب الاضرار، وذلك علي

---

(1) Phister les obligations des navires en matiere de signaux D.M.F. 1961 .29

(2) Trib comm d'anverse 22 Avril 1926 dor XV 13 et lecler P.66

(٣) المحكمة التجارية بكامبير Camper ٣ مارس ١٩٥٠ السلسلة الجديدة ١٩٥١،

حسب تأثير المخالفة في حدوث التصادم، ففي حكم لمحكمة الاستئناف بالرباط جاء فيه حيث انه اذا كان عدم التوفر علي الانوار يشكل بالنسبة للسفينة الأخرى خطأ ومخالفة للتنظيم، فإن مسئوليته لن تثبت الا اذا تثبت الرابطة السببية المباشرة بين ذلك الخطأ والتصادم، ولكن حين تكون ظروف الوقائع التي يبينها ويوضحها البحث أن الليل لم يكن حالكاً وأن الرؤية كانت جيدة، وأن المركبين كانا ظاهرين للرؤية بالرغم من انعدام الانوار وذلك علي مسافة تفوق كيلومتراً، وأن عدم توفر المركب علي الانوار النظامية لم يؤثر في شئ علي وقوع التصادم<sup>(١)</sup>، وفي نفس السياق ذهبت محكمة الاستئناف ببو Pau في قرار لها "أنه بمقتضى المادة ٤٠٧ من القانون التجاري الفرنسي لا يجوز أن تثبت المسئولية عن التصادم الا بوجود خطأ، وعلاقة سببية بين هذا الخطأ والتصادم، وحيث انه من الثابت والمستقر ان السفينة Le leopard كانت مضاءة أنوارها اثناء السير، وانه يتضح للمحكمة ان الخطأ المنشئ للتصادم هو غياب الحراسة علي ظهر السفينة الصادمة<sup>(٢)</sup> ..."

(١) محكمة الاستئناف بالرباط ١٩ يوليو ١٩٥٠ D.M.F ١٩٥ ص ١١٩١ وراجع

أيضاً Cour d'appel de Gand 18 Juin 1928 dorxi 102.lecler P.67 وقد قضت محكمة النقض الفرنسية أنه رغم ان سفينة جانحة لم تحمل علامات فإن السفينة الصادمة انتهت جيداً للموقع الحقيقي للسفينة الجانحة، ولذا وجب ان تحترس وتقوم بالمانورة، التي يتطلبها الموقف، فلم يكن التصادم ناتجة عن الاشارات النظامية التي لم تبديها السفينة الجانحة بل أن السفينة الصادمة هي المسئولة الوحيدة من هذا التصادم.

(2) Cass rap 9 Juillet 1935 dor XIII 387 sur, areet, de la cour de paris dor X 153.

مشار اليه في لوكيز ص ٦٨ هامش ٢٠

وأخيراً فإن القواعد الخاصة بالانوار تعد ذات أهمية بالغة ، وخاصة اذا علمنا أنها تستعمل في جميع الحالات التي تكون فيها الرؤية محدودة وكذا من غروب الشمس الي شروقها ، بمعنى أنها تشكل أهم القواعد التي يتعين علي الريان والطاقم الاهتمام باحترامها ، وذلك بحمل جميع الانوار التي تقتضيها هذه القواعد التي يتعين علي الريان والطاقم الاهتمام باحترامها ، وذلك بحمل جميع الانوار التي تقتضيها هذه القواعد واستعمالها كلما دعت الضرورة الي ذلك ، وكذا صيانتها حتي تكون قابلة للاستعمال عند الحاجة.

### ثالثاً : القواعد الخاصة بالاشارات الصوتية :

تضمنت هذه القواعد تعريف بعض الاشارات وأجهزة الاشارات الصوتية ، وكيفية استعمالها اثناء المناورات وخاصة بالنسبة للسفن الميكانيكية ، وحيث تكون السفن علي مرئي من بعضها البعض مع امكانية ادماجها باشارات ضوئية ، ويستفاد من هذه القواعد (٣٢ الي (٣٧) ما يلي :-

١- تختلف هذه الاشارات الصوتية بحسب ما اذا كان الامر يتعلف بالقيام بالمناورات او ابداء اشارت التتبيه<sup>١</sup> ، أو بخطة الرؤية المحدودة<sup>٢</sup>.

---

(١) انظر الفقرة الأولى من القاعدة (٣٤) من القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البجل سنة ١٩٧٢

(٢) جاء في مقدمة هذه القاعدة انه يجب ان تعطي الاشارات المذكورة في هذه القاعدة عند التواجد أو بالقرب من منطقة رؤية محدودة انظر هذه القاعدة (٣٥) في الجزء (د) المتعلق بالاشارات الصوتية والضوئية.

- ٢- اثناء الرؤية المحدودة تختلف مدة الأصوات التي تطلق بواسطة الصفارات حسب ما اذا كانت السفينة سائرة (صفرة واحدة طويلة لمدة دقيقتين) أو (واقفة) صفرتين طويلتين لمدة دقيقتين) وتستعمل السفينة الراسية دقات سريعة علي الجرس لمدة لا تتجاوز دقيقة وتتبع ذلك بثلاث صفارات احدهما طويلة.
- تستعمل السفينة العاطلة القاطرة، والشراعية وسفينة الصيد، والغير القادرة علي المناورة ثلاث صفارات الأولي طويلة خلال دقيقتين.
- السفينة المقطورة تطلق أربع صفارات متتالية لاتتجاوز دقيقتين الأولي طويلة.
- السفينة الشاطحة تطلق بالاضافة لاشارات الجرس وطبله ثلاث دقات منفصلة قبل وبعد اشارة الجرس.
- سفينة الارشاد تطلق اشارات مكونة من أربع صفارات قصيرة اضافة الي ما جاء في (أ - ب)
- يسمح باستعمال الاشارات الصوتية للتبئية والاستغاثة علي أن لا تختلط الاشارات التنظيمية، هذه خلاصة بعض الاشارات الدولية التي تضمنتها القواعد الدولية لمنع التصادم والخاصة بقواعد الاشارات الصوتية، ويترتب علي خرقها<sup>(١)</sup> وقوع التصادم، كما اذا أهمل حمل هذه التجهيزات الخاصة بالاشارات الصوتية<sup>(٢)</sup>، أو عدم

(١) انظر Com 2/11/1953 D.M.F. 1954, 132-Rennes 24/3/1964

D.M.F.1965.538.poitiers 15/1031968 D.M.F. 1969.150.

(٢) انظر مشار اليه سابقاً 132 . Com 2 Nov 1953 D.M.F 1954 .

راجع أيضاً Repertoire de droit commercial 1972 No23

Rodier précis dalloz 1974.No.441

=

Ripert droit maritime No.2084/3

استعمالها في الوقت المناسب<sup>(١)</sup>، أو تم استعمالها ولكن في وقت متأخر.

- وقد يكون السبب راجعاً في وقوع التصادم الي أن الاشارات الصوتية لم تسمع ففي قضية عرضت علي المحكمة التجارية بكامبير حيث وقع لسفينة عطب فتعطلت في مكان خطير، يعد ممراً لخروج السفن من الميناء، لاحظت المحكمة أن علي هذه السفينة أن تستعمل اشارات لاثارة انتباه السفن الخارجية من الميناء، لأن تغييرها لم يسمع بما فيه الكفاية<sup>(٢)</sup>.

أن استعمال الاشارات الصوتية اثناء قيام السفينة ببعض المناورات<sup>(٣)</sup>، أو اثناء الرؤية المحدودة أمر تقتضيه ظروف الملاحة، فقد اعتبر التصادم الحاصل بين سفينتين اثناء الرؤية المحدودة يقع كله علي عاتق السفينة التي أهملت اصدار اشارات، صوتية، بينما لم يثبت خطأ السفينة الأخرى المتوفرة علي أنوار كافية والمستعملة جيداً لاشارات الضباب<sup>(٤)</sup> وفي كثير من الأحيان يرجع السبب في التصادم الي عدم استعمال الاشارات الصوتية في الوقت المناسب، وتطبيقاً لذلك قررت محكمة الاستئناف ببواتييه Poitier ان الاستعمال المتأخر لصفارة

---

اراجع الأحكام المشار اليها في الفقرة ٢٣ من ٣٠ هامش ١

(١) انظر روديير المرجع السابق الفقرة ٢٩ .

(٢) مشار اليه سابقاً Trib de comm

(٣) انظر القاعدة (٣٤) انظر لوكلير المرجع السابق ص ٧٠-٧١.

(٤) محكمة الاستئناف برين ٢٤ مارس ١٩٦٤ D.M.F ١٩٦٥ ص ٥٣٩، قان في

مادة التصادم Le havre 15 Nov. 1963 D.M.F 1964.401.

Doual II Fev 1960 D.M.F 1961.29.Aix 22 decembre 1959 D.M.F 1961.22.

الضباب يعد خطأ<sup>(١)</sup>، كما يعد خطأ عدم التجاوب مع هذه الاشارات اثناء سماعها، وقد قضت محكمة الاستئناف بدواي Douai بأنه تقع المسؤولية علي عاتق السفينة التي لم تتوقف آلتها اثناء سماعها تغير الضباب<sup>(٢)</sup>.

يعد ابداء الاشارات الصوتية أمراً اجبارياً بالنسبة للربان ورئيس المراقبة تحت طائلة عقوبات جنائية مقررة في المادة ٨٠ من القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية الفرنسية، وقد قضت السلطات الادارية الفرنسية بجزاء التوبيخ علا كلا الربانين لعدم التخفيض من السرعة بما فيه الكفاية ولعدم ابداء اشارات الضباب نظامياً<sup>(٣)</sup>، وعلي خلاف ذلك ذهبت المحكمة البحرية التجارية بلوهافر الي اعفاء الربان من المسؤولية وذلك نظراً لتوقفه، اثناء سماعه للاشارات الصوتية الصادرة من السفينة الأخرى<sup>(٤)</sup>.

---

(١) محكمة الاستئناف بواتيه Poitier ١٥ اكتوبر ١٩٦٨ D.M.F- ١٩٦٩ ص ١٩٥٠  
مشار اليه سابقاً.

(٢) محكمة الاستئناف فبداوي ٧ مارس ١٩٦٧ D.M.F ١٩٦٨ ص ٧٧،

Rouen 18 J anv 1957 D.M.F 1957.541

(3) Cour d'Appel de rouen 16 Juillet 1948 D.M.F 1949.109.

(٤) المحكمة البحرية التجارية بلوهافر ٧ نوفمبر ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٣٦٥  
الافراط في السرعة اثناء حالات الضباب أمر تعود عليه الزبانية باعتبار ان الضباب حالة عادية وهو أي الضباب يتواجد في بعض المناطق بصفة مستمرة، وخصوصاً في بحر الشمال أو في البحار الحارة، ومن ثم فإن الزبانية لا يقومون بابداء الاشارات الصوتية ولا التخفيض من السرعة انظر لوكليز المرجع السابق ص ٦٩ وما بعدها.

ومن خلال دراسة أغلبية الاحكام القضائية نجد أن السبب في وقوع عدة تصادمات أثناء الضباب أو حالة الرؤية المحدودة بصفة عامة أو اثناء قيام السفن ببعض المناورات يرجع أساساً الي الافراط في السرعة أو مخالفة القواعد المتعلقة بالاشارات الصوتية أو عدم سماعها اثناء الاعلان عنها من الطرف الآخر اذ يذكر لوكلير في رسالته أن التجربة اثبتت أنه بعد حدوث التصادم يؤكد كل ربان مدعم بطاقمه ان اشارات قد أبديت نظامياً الا أن السفينة الاخرى لم تسمعها، ويستطرد قائلاً أنه يتعين ان نقبل بأن الاشارات قد أبديت فعلاً غير أن السفينة الأخرى لم تسمعها أو سمعتها جزئياً، ذلك يقول لوكلير ناتجاً عن ثلاثة أسباب :

- ١- يغير الضباب الصوت.
- ٢- الاصوات كيفما كان نوعها الي الأذان الصاغية بصفة خاصة، بينما تكون بعض السفن عادة منشغلة عن ذلك بعملية الصيد.
- ٣- الصفارة وسيلة غليظة للتبئية وغير كافية ولا تناسب التقنية الحديثة<sup>(١)</sup>.

### **رابعاً : قواعد تحديد السرعة والمناورة في جميع الحالات :**

تتضمن القواعد الدولية لمنع التصادم لسنة ١٩٧٢ الاجراءات التي يتعين اتخاذها في جميع الحالات، وذلك حتي لو كانت السفينة مزودة

---

(١) انظر أيضاً لوكلير المرجع السابق ص ٧٠ ، قضت محكمة الاستئناف برين سفينتين نظراً لارتكابهما عدة اخطاء من بينها عدم توقفهما اثناء سماعهما لاشارات الضباب وعدم استعمالهما لجهاز الرادار. محكمة الاستئناف برين ٤ يونيو ١٩٦٩ ، ١٩٧٠ ص ٢٦٦ مشار اليه.

بجهاز الرادار، فالقاعدة توصي أن تكون المراقبة مستمرة ودائمة بجميع الوسائل المتاحة، والتي من شأنها ان تعمل علي تلافي وقوع التصادم.

وينبغي أن تلتزم جميع السفن بالسرعة المأمونة حتي تتمكن السفينة من التوقف في أية لحظة لتفادي وقوع التصادم وذلك مع الأخذ بعين الاعتبار أثناء السير تحديد السرعة بناءً علي الرؤية المتاحة<sup>(١)</sup>، وحركات السفن ومدى القدرة علي المناورة وتأثير الأنوار، وحالة الطقس، والقرب من الأخطار البحرية بمختلف أنواعها<sup>(٢)</sup>.

ويعد التخفيض من السرعة اجراء وقائي في كثير من الأحيان، إلا أن القواعد الدولية لمنع التصادم لم تحدد النسبة التي يجب أن تخفض اليها السرعة، ثم ان هذا التحديد يتعين أن يفرض بشكل أمر بدلاً من تركه لتقدير الربابنة وبالتالي فإن للمحاكم الصلاحية للنظر في كل حالة باعتبار الظروف التي أوجبت التخفيض من السرعة، وما إذا كان هذا التخفيض مناسباً أم لا؟<sup>(٣)</sup>

---

(١) قضي بتقسيم مسئولية التصادم الواقع في ميناء بين زورق وقاطرة ذات محرك كانت تسيير هذه الأخيرة بسرعة تفوق السرعة المحددة في التنظيم ولم يكن رانها منتبها بصفة خاصة لأنوار العائمات الأخرى السائرة في الميناء .... محكمة الاستئناف بروان ١٣ يونيو ١٩٦٦، ٨ مارس ١٩٦٧ D.M.F ١٩٦٨ ص ١٢ مشار اليه سابقاً.

(٢) راجع القاعدة (٥) من القواعد الدولية لمنع التصادم لسنة ١٩٧٢  
(٣) لوكلير المرجع السابق ص ٧٥، وقد قضي أن سبب التصادم الواقع بين يخت النزمة وزورق يرجع الي خطأ اليخت المبحر بسرعة مفرطة ذلك أنه بعد اصطدامه بالزورق لم يتمكن من التوقف الا بعد مسافة ١٠٠ أو ٢٠٠ مت راجع حكم محكمة الاستئناف اكس ١١ مارس ١٩٦٥ D.M.F ١٩٦٥ ص ٣٦٩، = وقضي بتحصيل

وتطبيقاً لذلك حاولت محكمة الاستئناف بنيوروك تحديد السرعة المعتدلة، بالسرعة القصوي التي تمكن السفينة من التوقف في نصف مسافة الرؤية<sup>(١)</sup>، ذلك أن الظروف الواقعية التي تحيط بالسفينة هي التي ينبغي اتخاذها بعين الاعتبار عند التفكير في الزيادة أو النقص من السرعة<sup>(٢)</sup>، وفي نفس السياق أيضاً حاول بعض القضاة أن يحدد السرعة، واعتبر (السرعة المعتدلة) هي التي تدور بين ٥ ، ٧ عقد في أعالي و ٣ أو ٤ عقدة في الموانئ<sup>(٣)</sup>، وقضي أيضاً بأنه تعد سرعة ٤ عقدة في الميناء وحيث امكانيات المناورة ضيقة وقت الضباب مفرطة<sup>(٤)</sup>.

وقد ساهم عدد التخفيض من السرعة في كثير من الأحيان في وقوع الكثير من التصادمات مما دفع بالقضاة الي ادانة السرعة المتهورة وخاصة اثناء الرؤية المحدودة حيث يكثر الضباب<sup>(٥)</sup> أو الاقتراب من الأماكن الضيقة<sup>(٦)</sup>، وتطبيقاً لذلك اعتبرت السفينة التي تخرج من

---

المسئولية علي السفينة التي أغلقت التخفيض من السرعة لترك المجال للسفينة المستفيدة بحق الاسبقية في المرور.

(١) انظر Cour d'appel U.S. 10 Janvier 1927 dor XV 337

(٢) راجع ما ورد في القاعدة (٥) من قواعد منع التصادم لمعاهدة لندن ١٩٧٢

(٣) راجع لوكليير المرجع السابق ص ٧٧

(٤) انظر Cour d'appel de rouen 27 Jin 1932 dor I 365.

المحكمة الاستئنافية بدواي ٢٣ فبراير ١٩٢٧ دور ١٥-١٨٩ حيث تعد أيضاً سرعة ٥ عقدات مفرطة وقت الضباب الكثيف لما تقوم السفينة بمناورة دون انتظار المرشد وعدم توافرها علي نور في المقدمة.

(٥) راجع استئناف روان ١٤ يناير

(٦) راجع اكس ١١ مارس ١٩٦٥ D.M.F ١٩٦٥ - ٣٦٩ .

المضيق بسرعة تفوق ٩ عقدات اثناء الضباب مخطئة<sup>(١)</sup>، وقضي أيضاً بأنه تعد سرعة ١٢، ١٥ عقدة في قناة ضيقة مفرطة والادعاء بأن السفن لم تتعود علي التقليل من سرعتها في هذه القناة ليس عذراً مقبولاً<sup>(٢)</sup>.

وقد جاء في حكم للمحكمة التجارية ببوردو "انه يرتكب جناحاً مقررة ومعاقب عليها بمقتضي الفصل ٨١ الفقرة الأولى من القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية الفرنسية ريان سفينة أو قائدها الذي تأخر في التخفيض من سرعة سفينته من جهة، ومن جهة أخرى القائد أو الريان الذي كان يسير بسرعة قصوي رغم كثافة الضباب القادم من يسار القناة، وانه احتفظ بهذه السرعة المفرطة بالرغم من يسار القناة، وانه احتفظ بهذه السرعة المفرطة بالرغم من استكشافه سفينة قادمة بواسطة الرادار من الاتجاه المعاكسعلي بعد كيلومترين علي الأقل وانه لم يخفض من السرعة عند سماعه للاشارات الصوتية لهذه السفينة<sup>(٣)</sup>، وعلي خلاف ذلك لا تعد السفينة التي تسير بسرعة عقدات مخطئة نظراً لأنها بعد سماعها لاشارة الضباب التزمت بالوقوف.

---

(١) انظر ١٩٣٩ Cour d'appel U.S. 2-Circuit 14 Mai 1939 XXXX 266.  
Cour d'appel U.S. 4-Circuit 9 Janv 1939 XXXX 268.  
Lecler P.78

(٢) المحكمة البحرية التجارية ببوردو ٢٦ اكتوبر ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٤٨٨ في قرار آخر لمحكمة الاستئناف بدواي تم وضع المسؤولية بالتقريب كلها علي عاتق السفينة التي لم تتوقف آلتها حين سمعت نفير الضباب تطبيقاً للقاعدة ١٥ ب محكمة الاستئناف بدواي ٧ مارس ١٩٦٧ D.M.F ١٩٦٨ ص ٧٧ مشار اليه.

(٣) راجع XXXXCour de justice 27 J anv 1939 dor

السرعة المفرطة يتعين حتى تشكل خطأً تترتب عليه المسؤولية ، أن تكون السبب المباشر في وقوع التصادم<sup>(١)</sup> : وإذا كان تحديد السرعة له أهمية بالغة كما قضي بذلك الاجتهاد القضائي سواء في الأماكن الضيقة أو الموانئ وحيث تكثر كثافة السفن وكثافة الضباب. فإن أعالي البحار عادة ما تكون فيه السرعة هي السبب في ازدياد خطر التصادم، ولعل ذلك مرجعه الثقة التي تتواجد لدي ربان السفن من أن خطوط السير تكون بعيدة بعضها عن بعض مما يشجعهم علي مواصلة السير بالسرعة الغير محدودة الا أن الملاحة سواء في أعالي البحار أو في السواحل تقتضي دائماً اتخاذ الاحتياطات وخاصة حيث تكون ظروف الملاحة غير طبيعية ، كقيام الزواج الرملية أو مناطق الضباب الكثيف والذي يجعل الرؤية محدودة مما تكون السرعة المنخفضة وسيلة لاجتناب التصادم.

### خامساً : استعمال جهاز الرادار :-

تعرضت القواعد الدولية لمنع التصادم لسنة ١٩٧٢ لجهاز الرادار والظروف التي قد تقتضي استعمال<sup>(٢)</sup> كل ما من شأنه أن يؤدي فعلاً الي

---

(١) ففي تصادم وقع وقت الضباب بين سفينتين أعطت الادارة الفرنسية تويخاً لكلا الرانين لعدم التخفيض من سرعة سفينتهما بما فيه الكفاية ولعدم ابداء اشارات الضباب نظامياً، وأثناء تقدير مسؤولية هذا التصادم قررت محكمة الاستئناف بروان انه لا يمكن أن نعيب علي Messidon بكونها احتفظت بسرعة رأتها الادارة مفرطة رغم أنها منخفضة الي النصف، وقررت ان عدم مراعاة القواعد الخاصة بالسرعة لم يكن السبب في التصادم.

(٢) راجع القاعدة ٦ من القواعد الدولية لمنع التصادم ١٩٧٢، للضابط الذي يكتسب خبرة في استعمال جهاز الرادار دور هام في اجتناب العديد من الحوادث.

التوصل الي ما اذا كان هناك خطر التصادم أم لا ؟ واستعمال جهاز الرادار للتعرف علي خطر التصادم والحصول علي انذار مبكر أمر مرغوب فيه ، بالرغم من أنه لا يعفي من مراعاة قواعد منع التصادم<sup>(١)</sup> .

مما يعني الاعتماد علي التجربة قصد اتخاذ الاحتياطات اللازمة للوقاية من حدوث التصادم الي جانب الرادار<sup>(٢)</sup> .

وبمناسبة ذكر الرادار كأحد الوسائل التقنية والتي يستعان بها لاكتشاف خطر التصادم نذكر بأن جهاز الرادار يعد من الأجهزة الدقيقة التي تقتضي أن يكون مستعملة ، ذو كفاءة وتجربة لتأويل البيانات التي يوردها ، والتي عادة ما تكون غير دقيقة وغير واضحة نظراً لحالة الطقس السيئة مما يتطلب التجربة والكفاءة.

وتطبيقاً لذلك قضي أنه كان يتعين أن تلتزم وقت الضباب كل من السفينة والقافلة القيام بمناورة لاجتباب التصادم ، بإيقاف سرعة اندفاعها وتخفيض سرعتها المفرطة والبقاء في المكان الذي يجب عليها

---

(١) راجع الدكتور احمد عبد الحميد عشوش القانون البحري الليبي الجزء ٢ بنغازي

١٩٧٧ ص ٢١٣

(٢) انظر القاعدة ٧ من القواعد الدولية لمنع التصادم ١٩٧٢ ، راجع أيضاً تعليقاً علي

حكم لمحكمة الاستئناف بروان ٨ يونيو ١١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٢٣٣

لييولي، وقد تساءل روديير عن حالة عدم استعمال الرادار اثناء الدخول في ركام

من الضباب وما اذا كان يعد ذلك خطأ أم لا، ويرى جواباً علي هذا التساؤل وان ذلك

يتعين اعتبار، خطأ إلا في حالة عدم وجود ضابط قادر علي تأويل بيانات الرادار

ففي هذه الحالة الاخيرة تعد السفينة كأنها غير مزودة بالرادار، روديير الفقرة ٣٢

وانظر ايضاً تعليق De juglard ١٩٦٢ ص ٧٣٣ .

الرسو فيه، وكل ذلك يتم بعد تأويل المعلومات الصارة من الرادار  
بكيفية صحيحة.<sup>(١)</sup>

وقد لعب الرادار دوراً هاماً في التخفيض الي حد ما من نسبة  
حوادث التصادم وان كان قد شجع علي عدم التخفيض من السرعة  
المفرطة مما يؤدي الي وقوع اضرار بليغة حالة حدوث التصادم بين سفن  
حاملة للرادار<sup>(٢)</sup>، وهذا الجهاز يلاحظ أنه لم يفرض بعد، علي جميع  
السفن ثم أن الريان لا يمكن له بأي حال ان يدعي ان التصادم ناتجاً عن  
خطأ الرادار، أو أن هذا الجهاز اشار مثلاً إلي عدم وجود سفن بالقرب  
من السفينة الحاملة له، ويبقي مسئولاً عن كل ما يحدث، وتطبيقاً  
لذلك قضي بأن الغرض من جهاز الرادار، أن يكون مساعداً اضافياً

---

(١) Rouen comm 10 Mai 1963 D.M.F. 1963. 679. راجع

(٢) راجع لوكليز المرجع السابق ص ٧٢ وقد أشار الي انه تعد المحافظة علي السرعة  
الفائقة ولو أثناء الرؤية المحدودة من فوائد الرادار، وأضاف قائلاً أنه قد اشارت مجلة  
The she shipping world في عددها الصادر في نوفمبر ١٩٥٤ الي مناقشة  
دارت في معهد الملاحة حول الرادار كوسيلة لاجتناب التصادم وقت الضباب، حيث  
استدل النرويجي M.Wikborg بأنه في سنة ١٩٥٤ وقعت أربعة تصادمات خطيرة  
تورطت فيها سفن نرويجية مزودة بالرادار، وفي سنة ١٩٥١ بلغ رقم التصادمات ٤،  
وفي سنة ١٩٥٢ ٨ تصادمات ٣٠ تصادماً، وكل هذه السفن مجهزة بالرادار،  
وأوضح أنه لا يعني هذا أن الرادار جهاز لا يستفاد منه وانما يعني أنه لا يؤدي الي  
عدم وقوع تصادمات نهائياً، لأن هذه التصادمات حصلت بين سفن مزودة برادار،  
ويرجع السبب في ذلك الي أخطاء مستعملي هذا الجهاز والي العواربات اللاحقة به  
The shipping world – November 1954 P.555

للريان أثناء الرحلة البحرية وان استخدامه لا يعفي الريان من مراعاة قواعد منع التصادم في البحار بمنتهي الدقة<sup>(١)</sup>.

وصرح القضاء في حالات أخرى بأنه يجب علي من يستعمل الرادار أن يستعمله بذكاء وليس عليه أن يغتم فرصه وجود هذا الجهاز ليسير بسرعة مفرطة وقت الضباب الكثيف<sup>(٢)</sup> ولذلك فقد قضي أن اهمال البيانات التي يشير اليها الرادار يعد خطأ<sup>(٣)</sup>.

وقد أكدت المحكمة البحرية التجارية ببوردوا علي أن الرادار لا يعد سوي جهاز للمساعدة الاضافية، أثناء الملاحة ووسيلة للاستكشاف، ولا يمكن أن يحرر استعماله ريان سفينة متوفرة عليه من عدم مراعاة التنظيم لمنع التصادم في البحر بأي وجه من الوجوه<sup>(٤)</sup>.

### **سادساً : كيفية تغيير خط السير لتفادي وقوع التصادم :**

تشير القواعد الدولية لمنع التصادم الي ملاحظة تمهيدية بمثابة التزام حقيقية له قيمة القواعد الآمرة، ويشكل عدم مراعاتها خطأً يرتب المسؤولية عن السفينة التي لا تحترمها (القاعدة ٨)<sup>(٥)</sup>.

(١) استئناف روان ١٤ يناير ١٩٦٥ D.M.F ١٩٦٦ ، ص ٢٨٧

(٢) مشار اليه D.M.FCour d'amiroute 26 fevrie-1953 D.M.F 1954.307.

(٣) المحكمة التجارية بروان ١٠/٥/١٩٦٣ D.M.F ١٩٦٣ ، مشار اليه

سابقاً، أنظر روديير المرجع السابق ص ٤٠ الهامش

(٤) المحكمة البحرية التجارية ببوردو ٢٦ أكتوبر ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٤٨٨

(٥) تقضي الفقرة الأولى من القاعدة (٨) " أي اجراء يتخذ لتفادي التصادم، اذا ما سمحت

ظروف الحالة أن يكون ايجابياً وأن يتم في الوقت المناسب وأن يكون مطابقاً

للاجراءات - المتعارف عليها في استخدام الفنون البحرية الصحيحة".

ومضمون هذه القاعدة (٨) انه يتعين اثناء التصدي لاتخاذ أي اجراء لمنع التصادم أن يكون فعالاً، وفي الوقت المناسب، وأن لا يخالف الاصول البحرية، وذلك قصد تفادي وقوع التصادم، وهذا الأمر في الواقع يعد هاماً، لأنه غالباً ما يلاحظ في قضايا التصادم، أن المناورة التي قامت بها احدي السفن لما تكن كافية، وذلك حتي تدركها، السفينة الأخرى في الوقت المناسب، حتي يتم تفادي وقوع التصادم<sup>(١)</sup>، وبناءً علي هذه الملاحظة الأخيرة ينبغي اثناء تغيير الطريق أو السرعة لتفادي التصادم القيام بذلك بكيفية واضحة وفي الوقت المناسب مع منح الفرصة، للسفينة الأخرى، حتي تتنبه الي ذلك، ويتعين أخيراً الامتناع عن القيام بتغييرات متكررة في خط السير.

ويترتب علي اتخاذ اجراء تغيير خط السير فائدة مهمة لتجنب التصادم اذا تأتي ذلك في الوقت المناسب ومع مراعاة السفن الأخرى وأن اقتضي الأمر التوقف لتجنب التصادم، وتطبيقاً لذلك تعد السفينة التي لم تتحرف الي اليمين بمجرد ما تلاحظ وهي سائرة في سين مراتيم وجود عائمة آتية في اتجاه معاكس بواسطة الرادار مخطئة لكونها لم تغير طريقها<sup>(٢)</sup>.

---

(١) راجع لوكليز المرجع السابق ص ٨٢ وأيضاً رودبير الفقر: ٢٨. الدكتور عبد الحميد عشوش القانون البحري الليبي ص ٣١٤ وأيضاً ريبير القانون البحري الجزء الثالث الفقرة: ٥/٢٠٨٤.

(٢) المحكمة التجارية بروان ١٠ ماس ١٩٦٣ D.M.F ص ٦٧٩ - مشار اليه سابقاً. وأيضاً انظر محكمة الاستئناف بروان، نوفمبر ١٩٦٦ D.M.F. ١٩٦٧ ص ١٦٢ مشار اليه.

وتقتضي الظروف اثناء المرور في الأماكن الضيقة الالتزام بالسير في اليمين وخاصة بالنسبة لبعض السفن الصغيرة أو الشراعية أو السفن القائمة بالصيد وان اقتضي الأمر استعمال الاشارات الصوتية المنصوص عليها في (القاعدة ٣٤)<sup>(١)</sup> مع اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي تفرضها الاعراف البحرية والخبرة الفنية.

وتطبيقاً لذلك تعد السفينة وحدها مسؤولة عن التصادم الواقع في مضيق L'esco ليلاً وذلك نظراً لمحافظةها علي سيرها بالرغم من خطر الاصطدام المعلن عنه من لدن العائمة الأخرى، وذلك بدلاً من أن تغير خط سيرها وتخفف من سرعتها أو تتوقف أن اقتضي الحال<sup>(٢)</sup>.

ويحدث في بعض الأحيان ان تحاول بعض السفن ادراك غيرها من السفن في الممرات الضيقة ، وحتى يتم ذلك دون أن يترتب، أي تصادم، يتعين علي السفينة ، اطلاق الاشارة الضوئية المنصوص عليها في (القاعدة ٣٤ج١). ويتم الموافقة علي ذلك باطلاق الاشارة المناسبة المذكورة في

---

(١) تقتضي القاعدة (٣٤) بأنه "إذا حدث لأي سبب من الأسباب لم تتمكن سفينة مقترنة من أخري وعلي مرأي من بعضها ، فهم اجراء وقصد السفينة الأخرى ... أو كانت في شك مما اذا كانت السفينة الأخرى قد قامت باتخاذ الاجراء الكافي لتجنب التصادم فعلي السفينة التي لديها شك أن تعلن فوراً عن هذا الشك باطلاق ٥ صفارات علي الأقل قصيرة وسريعة علي الصفارة ..... هذه الاشارات باشارة ضوئية مكونة من خمس ومضات علي الأقل قصيرة وسريعة".

(٢) راجع لوكليز ص ٨٦ أنظر محكمة الاستئناف بو ١٣ يونيو ١٩٥١ D.M.F

(القاعدة ٣٤ج١)، وفي حالة الاقتراب من منطقة غير مرئية يتعين اطلاق  
الاشارات الصوتية المنصوص عليها في (القاعدة ٣٤ هـ ١)<sup>(١)</sup>.

### سابعاً : الملاحه في الجهه اليميني :-

تعرضت (القاعدة ١٤) من قواعد منع التصادم الدولية لسنة ١٩٧٢  
(القاعدة ١٤) من قواعد منع التصادم الدولية لسنة ١٩٧٢ القاعدة الملاحه  
في الجهه اليميني<sup>(٢)</sup>، اذ يتعين في حالة وجود سفينتين مسيرتين آلياً في  
حاله متقابله وفي وضع يخشي معه التعرض لخطر التصادم، أن تتخذ  
كل واحده منهما يمينها وتمر علي الجانب الأيسر من الأخرى، وتعد  
المسالك متقابله لما تري كل سفينه صواري سفينه أخرى. وذلك في نفس  
خطها أو اذا رأت في الليل الضوء الأخضر والأحمر في نفس الوقت  
للسفينه الأخرى أو علي الأقل اذا لم تتجاوز الزاوية المرسومه مع مسلك  
السفينه ١٠ درجات<sup>(٣)</sup>.

---

(١) انظر هذه القواعد المتعلقة بمنع التصادم الواردة بمعاهده ١٩٧٢، لدي محمد وسيم  
غالي. الفن البحري الحديث لضباط أعالي البحار مطبعة مصنع اسكندرية للكراس  
١٩٧٧ ص ١٠٤ .

(٢) انظر

- Comm 30 Mars 1966 D.M.F. 1966.589-comm 19 Avril 1969  
D.M.F.1969-529-Trib com mar lehavr 12 Mai 1954 D.M.F  
1954-495 – Paris 19 fevrie 1966 D.M.F 1966-683.
- G.cass 7 dec 1967 ilfero italiano 1968-1022 rivdir navigaz 1968  
II.240

(٣) انظر 624 . 1968 D.M.F. 1967 21 avril 1967 Trib com seine

إذ تؤكد القاعدة (١٤) أنها تطبق فقط في الحالة التي تتقابل فيها السفينتين أو تكاد ولذلك فإنه لا مجال لتطبيقها حيث تكون السفينتين متقاطعتين.

ويترتب عن عدم احترام قاعدة الملاحة في الجهة اليميني متابعة جنائية ضد الريان، فالقضاء الفرنسي طبقاً للفصل ٨٠ من القانون التأديبي والجنائي الفرنسي يعتبر أن خرق هذه القاعدة يكفي لتحميل المسؤولية علي السفينة التي خرقتها، وتطبيقاً لذلك قضت محكمة الاستئناف بروان أن الزورق الذي اكتفي بالتوقف دون أن ينحرف الي الجهة اليميني هو المخطئ وحده<sup>(١)</sup>.

ويحمل القضاء الطرف الذي خرق قاعدة الجهة اليميني القدر الأكبر من المسؤولية<sup>(٢)</sup>، فقد قضى أن خرق قاعدة الملاحة في الجهة اليميني يعد خطأ مالم يكن هناك خطر قريب الوقوع<sup>(٣)</sup>، وينبغي علي السفينة التي يتعين أن تترك الطريق للأخري القيام بذلك في وقت مبكر، وتطبيقاً لذلك اعتبرت السفينة التي قطعت المسلك علي السفينة الأخرى المستفيدة من الأسبقية في الجهة اليميني هي المسئولة وذلك نظراً

---

(١) محكمة الاستئناف بروان ١٥ فبراير ١٩٣٤ دور ١٢-٢٣٢ مشار اليه في لوكيير

- C.H. la fage sur les conditions D application de tribord D.M.F. 1969-150.

(٢) راجع D.M.F ١٩٦٨ 436-24 Janvie 1968 Trib comm lehavre

وفي قرار تحكيمي 178. D.M.F. (Ripert-Gover-dor) II Juill 1957

- 12 Janvier 1961 (Lereau – silvain) L'informateur de sete du fevr 1961.

(٣) راجع IX/190 Dor Haute cour 9 Juillet 1928.

لقيامها بالمناورة الي اليمين دون ابداء الاشارات القانونية<sup>(١)</sup> ، وبالمقابل يتعين علي السفينة الأخرى تبقي محتفظة بخط سيرها وسرعتها علي انه اذا تأكد لها أن السفينة المطلوب منها ترك الطريق قد اهلمت القيام بما تفرضه عليها (القاعدة ١٦) اتخذت هي الاحتياطات اللازمة لتفادي التصادم، وتطبيقاً لذلك قضت محكمة الاستئناف برين علي أن مسؤولية التصادم الواقع بين زورق وسفينة صيد، يقع علي عاتق هذه الأخيرة بارتكابها عدة أخطاء من بينها قطع الطريق في الوقت الذي كان يتعين عليها العمل بنص (القاعدة ٢٤) من التنظيم المتعلق بمنع التصادم في البحر والذي يفرض الابتعاد اثناء الاقتراب بين السفينتين<sup>(٢)</sup> ، و خلاصة القول في هذه القاعدة أنها تعد من أهم القواعد التي يوليها القضاء أهمية، اذا تم الاخلال بها بحيث تكون العقوبة منها أشد من خرق القواعد الأخرى، فيكفي أن تكون احدي السفن قد خرقت هذه القاعدة (قاعدة الجهة اليمني) حتي تعد المخطئة.

---

(١) المحكمة التجارية Boulogne sur mer ٢٥ اكتوبر ١٩٦٦ - ١٩٦٧ ص ٣٥٠ ، وفي نفس السياق قضت محكمة الاستئناف برين بوضع مسؤولية التصادم الواقع بين سفينتين سائرتين في اتجاهين معاكسين ومتقاطعين علي الزبان الذي رأي السفينة الاخرى في الجهة اليمني لمدة طويلة رغم ذلك لم يترك لها الطريق، محكمة الاستئناف برين ١٣ نوفمبر ١٩٦٢ ، D.M.F. ١٩٦٥ ص ٢٣

(٢) محكمة الاستئناف برين ٢٩ اكتوبر ١٩٦٩ D.M.F ١٩٧٠ - ٥٥٤٥ - ٥٩٧ .

## الاهمال

الي جانب خرق القواعد الدولية لمنع التصادم عن طريق الخطأ، والذي يشكل الجانب الهام من حالات التصادم المعروضة علي القضاء، يشارك الاهمال بدوره في وقوع حصة لا يستهان بها من حوادث التصادم.

وقد سارعت القاعدة الثانية من قواعد منع التصادم لسنة ١٩٧٢ الي التتيبه بأنه لا شئ في هذه القواعد يعفي الريان أو مالك السفينة أو الطاقم من، أي اهمال في اتخاذ الاحتياطات اللازمة والتي تستدعيها الخبرة البحرية العادية أو تمليها الظروف الاستثنائية للحالة<sup>(١)</sup>.

وهذا يعني أن احترام تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم لا يكفي بل يجب اضافة الي ذلك العمل علي اتخاذ جميع الاجراءات المناسبة لتجنب وقوع اي تصادم، ولو لم تكن هذه الاجراءات والتصرفات واردة في القواعد الدولية لمنع التصادم طالما أنها تهدف الي تحقيق النتيجة الايجابية وان التجربة والعادة البحرية تقتضي القيام بذلك<sup>(٢)</sup>، ومن ثم يعد عدم اتخاذ تلك الاحتياطات لتفادي التصادم

---

(١) راجع نص القاعدة الثانية (أ) وتطبيقاً لذلك قضي بانه لا جدوي للتملص من المسؤولية عن التصادم استناداً الي عدم مطابقة القرار الولائي الذي ينظم رسو السفن في الميناء مع التنظيم الدولي لمنع التصادمات، وخاصة ان التنظيم الدولي للوقاية من التصادمات يقضي أنه لاشئ يعفي من عواقب اهمال كيف ما كان نوعه ازاء جميع الاحتياطات التي تقتضيها التجربة والظروف الخاصة، المحكمة التجارية بروان Rouen ٥ يناير ١٩٦٠، ١٩٦٠ ص ٦١٢ .

(٢) استئناف داوي ١٨ فبراير ١٩٦٠ D.M.F ١٩٦١، ٢٨٦ .

اهمالاً، وتطبيقاً لذلك يعد مرور سفينة بجانب السفن الاخرى بسرعة مفرطة، مما ينجم عنه حدوث الضرر للسفن الأخرى نتيجة التموج القوي، إذا كان هذا التموج غير عادي اهمالاً<sup>(١)</sup>، إلا ان هذا لا يعني أن أي تموج ترتب عنه التصادم يتحمل متسببه المسئولية، وانما يتعين أن يكون هذا التموج ناتجاً عن سرعة مفرطة في مكان غير مسموح فيه بهذه السرعة، كالأماكن الضيقة، حيث تتطلب الأصول البحرية أن تكون سرعة السفن جد منخفض حتى لا يترتب عنها أي أضرار للغير، والى جانب ذلك تقتضي أيضاً الأصول البحرية أن تتوقع فعلاً السفن المربوطة بالرصيف التموج العادي الذي تحدثه السفن المارة بجانبها ولذلك ينبغي أن يكون الربط ملائماً والا عدا ذلك اهمالاً<sup>(٢)</sup>.

وتطبيقاً لذلك قضي أنه أظهر الحارس اهمالاً كبيراً، بحيث لم يتواجد أي أحد علي ظهر السفينة، ولم يقم أحد بحراسة دورية وكان من باب الاحتياط البسيط تمديد الروابط عند مد المياه<sup>(٣)</sup>.

---

(٣) وطبقت المحكمة العليا الانجليزية في ٧ فبراير ١٩٢٦ علي تموج ناشئ عن يخت اثر سرعة مفرطة في نهر التايمز ادي الي تحريك يخت مرعوط بالرصيف تحركاً عنيفاً ادي الي انقلاب موقده بداخله فأحرقه، مشار اليه في جمال الدين عوض ص٤٦٤ - المرجع السابق، ١٩٧٢ ص ٢٢٧، دور ٢٤.

(١) المحكمة العليا Hanseatique ٢٥ نوفمبر ١٩٣٨، Dor XXXX ٥٩ محكمة الاستئناف Montpellier ١١ أكتوبر ١٩٣٥، Dor XIX ١٩٥ عن لوكيير ص ٩٣.

(٢) محكمة الاستئناف بروان ١٠ نوفمبر ١٩٥٩ D.M.F ١٩٦٠، ص ٤٩١

ويعد عدم الربط في كثير من الأحيان اهمالاً ، ذلك أن السفينة التي تكون حبالها غير مربوطة جيداً ، كانفكاك حبالها ، أو انقطاعها لمرونتها تعد مسئولة عن التصادم الذي يترتب نتيجة ذلك<sup>(١)</sup>.

وتعد اهمالاً في حالات أخري الحراسة الغير الكافية<sup>(٢)</sup> وخاصة أثناء الرؤية السيئة أو اثناء الاقتراب من الموانئ للرسو، وتطبيقاً لذلك يجب علي السفينة السائرة في واد والتي تري امامها عدة سفن مقبلة في الاتجاه المقابل أن تخفض من السرعة وأن لا تغير اتجاهها قبل أن تتأكد بأن سفينة أخري غير مقبلة أمامها ، مما يعني أنا قد ارتكبت تهوراً أو اهمالاً لا مبرر له حين تري سفينة أخري مقبلة وتحاول رغم ذلك المرور أمامها ، والقول بأنها لم تري السفينة الاربي يعني أن الحراسة لم تكن قائمة<sup>(٣)</sup> وق يؤدي الإهمال أحياناً الي صدور عقوبة جنائية ضد مرتكبه.

---

(٣) محكمة الاستئناف Montepier ٢١ أكتوبر ١٩٤٨ D.M.F ١٩٤٦ - ١١٣ ،  
ويعد الزورق الذي يترك سلم الجنوح دون رطه قد أهمل، ومن ثم يتحمل المسؤولية  
عن الأضرار الناجمة عن ذلك، محكمة الاستئناف برين ١٣ يوليو ١٩٤٩ D.M.F  
١٩٥٠ - ٤٤

(١) المحكمة التجارية بكامبير ٣ مارس ١٩٥٠ D.M.F ١٩٥١ - ١٧ المشار اليه  
سابقاً.

(٢) المحكمة العليا ٢٦ يوليو ١٩٢٦ - ٢٢٥ Dor.XX عن لوكلير ص٦٤، ويعد  
التهور هو السبب الحاسم في وقوع التصادم الذي حدث نتيجة قطع طريق السفن  
أثناء الخروج من الميناء دون القيام بحراسة، المحكمة التجارية Lorient ٧ يوليو  
١٩٦٧ D.M.F ١٩٦٨ - ص٢٢٩.

وتطبيقاً لذلك قررت المحكمة البحرية التجارية بلاغوسيل أنه "يشكل اهمالاً خطيراً في مزاولة العمل البحري كون رئيس مراقبة السفينة وقائدها لم يخفصا من السرعة ولم يوقفا آداتها ولذلك فقد خرقا الفصل ٨١ من القانون التأديبي للبحرية التجارية حيب ترتب عن هذا الاهمال تصادم سفينتهما وهلاكها"<sup>(١)</sup>.

ومفهوم الاهمال لا يعني فقط ما يصدر عن الريان من تهور وعدم اتخاذ الاحتياطات في الربط الجيد، أو عدم القيام بحراسة كافية، بل يتعداه الي اعتبار الاهمال خطأً سواء صدر من الريان أو المالك أو الطاقم، إذ يعد الاعمال في عدم صيانة المعدات من الصور التي تشكل الجانب الهام من أخطاء المجهز، فالسفينة التي تكون مقبلة علي الإبحار يتعين أن تكون في حالة جيدة وقابلة لمواجهة أخطار الملاحة، واذا تسبب في التصادم الاخلال المفاجئ في معداتها (عوار في جهاز القيادة أو توقف المحرك أو كسره ... الخ) نتيجة عدم الصيانة فإن مسؤولية المجهز تطرح بصفة لا نقاش فيه إذا تم اثبات ذلك.

فقد قضي بمسئولية ناقلة النفط Merop عن تصادم وقع في السين Saine ذلك أنها صعدت في الوادي دون أن تقوم بتجريب جهاز القيادة ولا فحص أجهزتها الأساسية، بينما كان يتعين التفكير في الخطر الذي قد ينتج عن العوار الذي أشار اليه دفتر يومية السفينة والي

---

(٣) المحكمة البحرية التجارية بلاغوسيل ١٤ يونيو ١٩٦٣ D.M.F ١٩٦٣ ص ٦٧٣.  
وتعد السفينة التي ارتكب رانها وطاقمها عدة أخطاء ناتجة عن عدم الانتباه والتهور الذي تسبب في وقوع التصادم، المسؤولية الوجيهة عن هذا التصادم، محكمة الاستئناف برن ٥ فبراير ١٩٦٨ ، D.M.F ١٩٧١ ص ٨٢

امكانية توقع العوار في جهاز القيادة، لأن السفينة سبق لها وأن تعرضت لضربات قوية<sup>(١)</sup>.

ولذلك يتعين علي المجهز أن يتأكد من صلاحية السفينة قبل الابحار والا عد مسئولاً عن الاضرار التي قد يتسبب فيه اهماله، والاهمال بوجه عام هو كل اخلال بواجب تقتضيه أصول الملاحة البحرية، وتتطلبه ظروف الحال ولو لم يرد به أي نص قانوني.

### اثبات الخطأ

المسئولية في مادة التصادم البحري أساسها الخطأ، لذلك يتعين استبعاد القرائن أثناء البحث عن مسئولية التصادم البحري والعمل علي اثبات الخطأ بكافة وسائل الاثبات، وهكذا سنعالج هذا الموضوع من خلال مطلبين، الأول نخصه لدراسة نقطة استبعاد القرائن في مادة التصادم، والثاني لطرق الاثبات.

### استبعاد القرائن في مادة التصادم

بعد حدوث التصادم، وخاصة منه، الناتج عن الخطأ، ينشغل المتصادمون بالبحث عن أسباب التصادم، وبالتالي البحث عن كيفية اثبات هذا السبب، وذلك بمختلف وسائل الاثبات.

---

(١) محكمة الاستئناف بروان ٢٧ يوليو ١٩٣٢ ، Dor.X ٣٦٧ وعلي عكس ذلك المحكمة العليا ٣٠ ديسمبر ١٩٢٨ - ١٩٩ Dor.XII انظر أيضاً الحالة التي طبقت فيها المحكمة التجارية الفصل ١٣٤٣ من القانون البلجيكي ١٣٤ وقد قضي بأن شهادة الضمان المسلمة من طرف مصلحة المراقبة لا تكفي لاعفاء المجهز عن المسئولية الناتجة عن تصادم وقع اثر انقطاع وتد، المحكمة العليا ١٩ يناير ١٩٣٤، ص ٢١٩ ، Dor XXXII عن لوكلير المرجع السابق، ص ٩٥ هامش ٧٤ .

واثبات الخطأ في مادة التصادم ضروري لأن المسؤولية التي تترتب عنها تختلف عن مسؤولية حارس الشئ والتي تنظم أحكامها أغلبية التشريعات المدنية<sup>(١)</sup>.

ونظراً الي أن المسؤولية عن التصادم لا تقوم علي قرينة الخطأ المفترض في جانب الحارس، مما يعني التزام المضرور باثبات خطأ ربان السفينة التي تسببت في التصادم<sup>(٢)</sup>، واستبعاد التمسك بالفصل ٨٨ من ق.ل.ع المغربي، لأن أحكام هذا الفصل ينظم المسؤولية القائمة علي قرينة خطأ الحارس وليس ثمة قرائن علي الخطأ في مادة التصادم في ظل أحكام الفصل ٢/٢٩٧ من القانون التجاري البحري المغربي الذي يقضي بأنه "لا يؤخذ بالقرائن القانونية علي الخطأ بشأن المسؤولية عن التصادم البحري".

وتطبيقاً لذلك جاء في قرار لمحكمة الاستئناف بالدار البيضاء انه يتعين استبعاد نص الفصل ٨٨ من قانون الالتزامات والعقود المغربي في ظل الفقرة الثانية من الفصل ٢٩٧ من القانون التجاري البحري المغربي الذي ينفي صراحة وجود قرينة الخطأ فيما يخص الاصطدام بين السفينتين<sup>(٣)</sup>.

---

(١) انظر الفصل ٨٨ من قانون الالتزام والعقود المغربي ونص المادة ١٧٨ مصري ونص المادة ١٣٨٤ من القانون المدني الفرنسي.

(٢) راجع الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض ص ٣٨١ فقرة ٧٠١، وأيضاً ريبير الجزء الثالث فقرة ٢٠٩٩ مكرر.

(١) محكمة الاستئناف بالدار البيضاء ١٣ ابريل ١٩٨٢، القرار ٥٦٧، مجلة القضاء والقانون يناير ١٩٨٤ السنة ٢٣ العدد ١٣٢ ص ١٦٣

ويستفاد ضمناً من المادة ٢٤٢ بحري مصري استبعاد المادة ١٧٨ مدني والتي تقضي بمسئولية كل من تولي حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة، أو حراسة آلات ميكانيكية، لأن هذه المسئولية تقوم عليقرينة خطأ الحارس<sup>(١)</sup>، وقد نصت المادة ٣٣٨ من مشروع القانون البحري المصري علي أنه "لا يفترض الخطأ في المسئولية الناشئة عن التصادم"<sup>(٢)</sup>.

ويجمع الفقه المصري علي عدم اعمال القرائن في مادة التصادم، كما استبعد الفقه في فرنسا القرائن في موضوع التصادم، حيث يري بعض الفقه أن المادة ١٣٨٤ من القانون المدني الفرنسي والمتضمنة لقرينة المسئولية غير مفيدة وعديمة الأثر في مادة التصادم، حيث لا يمكن تطبيق نص عام في ظل المادة ٤٠٧ في القانون القديم ونص المادة ٦ من قانون ١٩٦٧/٧/٧<sup>(٣)</sup>.

نصت معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ صراحة علي استبعاد القرائن علي الخطأ في المادة ٢/٦ "ليست هناك قرائن قانونية علي الخطأ فيما يتعلق بالمسئولية عن المصادمات البحرية"<sup>(٤)</sup>.

---

(٢) راجع الاستاذ الدكتور علي حسن يونس الاستغلال البحري ص ١٤١ ومرجه السابق (السفينة) ص ٣٣٩ ، ٣٤٠ كمال طه أصول القانون البحري - ١٩٥٢ - ص ٨٠٧ ، ٨٠٨ علي جمال الدين عوض القانون البحري الجزء الأول ١٩٥٨ ص ٥٣٨ فقرة ٧٢٤ .

(١) الدكتور احمد حسني النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية ص ١٦٤ هامش ٣٦ .

(٢) روديير المرجع السابق فكرة ٣٤

(٣) ..... في القانون البحري المكتبة التقنية باريس ١٩٥٨ رقم ٥٩٣

وبالرغم من أن كل من الفقه والتشريعات البحرية التي سبق وأن استتقت أحكامها فيما يتعلق بالتصادم من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ تتفق فيما يتعلق باستبعاد القرائن علي الخطأ في مسؤولية التصادم، إلا أن القضاء قد استعمل قرائن الحال والقرائن الموضوعية في حالات معينة، منها حالة السفينة السائرة والسفينة التي تدرك الأخرى، أو التي لا تراعي التنظيم المتعلق بمنع التصادم<sup>(١)</sup>.

وقد أعفي القضاء الفرنسي المجهز المضرور من إثبات ربان السفينة المتسببة في التصادم، اذا حصل بين سفينة راسية وسفينة سائرة حيث يفترض حصول الخطأ من السفينة السائرة<sup>(٢)</sup>، فقد قضي بان "السفينة السائرة هي المسؤولة عن عواقب تصادم يخت مربوط في ميناء ربطاً جيداً، ولم يرتكب أي خطأ، وفضلاً عن ذلك لن تثبت حاة القوة القاهرة"<sup>(٣)</sup>، وفي نفس الاتجاه كانت السفينة Port Hardy راسية في ميناء دانكرك، وقت الضباب، صدمتها سفينة شاحنة Mastagane'em انتهى التحقيق الاداري الي انعدام المسؤولية الجنائية للربان، إلا أن المحكمة التجارية حملته المسؤولية المدنية، لأن الحراسة كانت غير كافية، ويفترض أنه مخطئ لأن سفينته كانت سائرة،

---

- Dordeaux 5 Juin 1956 D.M.F 1957. 593

(١) راجع رودبير النظرية العامة للقانون البحري ١٩٧٢ فقرة ٣٤ راجع أيضاً علي عبد الرحيم رسالته السلطات الاستثنائية لربان السفينة دراسة مقارنة دار الفكر العربي ١٩٨١ ص ٣٠٢، راجع أيضاً لوكلير في رسالته التصادم في القانون البحري والقانون النهري ص ١٦٢ .

(٢) مرسيليا التجارية ٢١ مايو ١٩٣٢ ملحق دور ١٠-٣١٥ - ايس ١٣ نوفمبر ١٩٣٤ ، ملحق دور ١٣-٥٦ .

(٣) المحكمة التجارية Bayonne ٣٠ يناير ١٩٥٣ D.M.F ١٩٥٣ ص ٢٤٨ .

استؤنفت القضية بدليل أن الفصل ٦ من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ يصرح بأنه ليست هناك أية قرينة قانونية للخطأ ضد السفينة السائرة ومن ثم كان يتعين علي السفينة الراسية اثبات خطأ السفينة السائرة، وعد عجزها عن ذلك يجب ان تتحمل الاضرار اللاحقة بها أو يعد التصادم حينئذ تصادم مشتبه في سببه أو تصادم فجائي، الفصل ٢ من المعاهدة).

ولقد أزعجت هذه الحجة محكمة الاستئناف بدواي فناقشتها بعناية وصرحت "أنه اذا كان من الأكيد انعدام أية قرينة قانونية للخطأ بخصوص المسؤولية عن التصادم، فإنه يعترف دائماً بقرينة خطأ السفينة السائرة في جميع الاجتهادات القضائية البحرية، وان هذه القرينة الفعلية مما لاشك فيه لا تفرض نفسها علي منطلق القاضي إلا أنها تقبل عموماً حينما تكون السفينة التي تحتج بها راسية أثناء وقوع الحادث، وحيث تصطدم سفينة سائرة بسفينة راسية، وأنه في هذه الظروف يقع علي عاتق السفينة (Mostaganem) قرينة الخطأ الفعلي وأنه يتعين عليه كي يتحرر منها أن لا يقتنع باثبات أنه لم يرتكب أي خطأ فقط بل أن يثبت بكيفية جلية وجود مبرر دقيق ألا وهو القوة القاهرة أو خطأ السفينة الراسية، وحيث لا يوجد ما يثبت خطأ Sort Hardy بقي أن نقرر والحالة هذه حالة القوة القاهرة"<sup>(١)</sup>

---

(١) محكمة الاستئناف بدواي ٢٣ فبراير ١٩٣٧ - ١٩٩٠ دور ١٥ مأخوذ عن لوكليير ص ١٦٣ ، ١٦٤ المرجع السابق،

وفي إنجلترا حيث كان قانون ١٨٩٤ يفترض وجود الخطأ حينما يقع خرق قاعدة دولية أو عند هروب احدي السفن المتصادمة غير أن القانون الانجليزي الصادر في ١٦ ديسمبر ١٨١١ استبعد قرينة افتراض الخطأ وتبني مقتضيات اتفاقية بروكسيل

ومما يلاحظ علي هذه الأحكام أن القضاء الفرنسي، كان متأثراً بنص المادة ١٣٨٤ من القانون المدني الفرنسي، والمتعلقة بمسئولية حارس الشئ، فبدلاً من القاء عبء الاثبات علي المتضرر من التصادم طبقاً لنص المادة ٤٠٧ من القانون التجاري الفرنسي التي تصرح باستبعاد القرائن في مادة التصادم، فإن القضاء اتجه عكس ذلك حيث طالب المدعي عليه بالاثبات، واعتبر المدعي انه علي حق نظراً لأن سفينته كانت راسية<sup>(١)</sup>.

وفي حالات أخري ذهب القضاء الفرنسي الي افتراض ان السفينة التي تدرك الأخرى مخطئة وتطبيقاً لذلك جاء في احد الأحكام وحيث أنه مما لا نقاش فيه أن Divana الذي أقلع بعد Loro de saint Jean وأدركه اثناء الطريق يتميز بطابع السفينة المدركة، وحيث أنه يفترض ان السفينة المدركة هي المسئولة يتعين علي Divana ان تدلي بالحجة التي تثبت أنها ابتعدت عن L'Eros ابتعاداً كافياً، لكن حيث انه وفق العادات البحرية يجب علي كل سفينة تتجاوز الاخري نهاراً أن

---

١٩١٠ وبالتالي فإنه أصبح يتعين علي المتضرر في حادث التصادم البحري أن يقيم الدليل علي وجود خطأ صدر من جانب السفينة المتسببة في التصادم، راجع روديير الفقرة ٣٤ ونفس الأمر بالنسبة للترويج حيث ألغي الخطأ المفترض بقرار ٤ فبراير ١٩٣٨ .

(١) وافترض أن التصادم بين سفينة راسية وأخرى سائرة يرجع سببه الي الأخيرة هذا الحل مخطئ بمقتضى المادة ٢ من قانون ١٩٦٧/٧/٧، روديير المرجع السابق فقرة

تترك مسافة تفصل فيما بينهما علي بعد ١٦٠ متر تقريباً علي الأقل في هذه النازلة<sup>(١)</sup>.

وأخذ القضاء في حالات أخري بالقرائن أيضاً، فاعتبر مجرد مخالفة حكم من أحكام تنظيمات الملاحة، يعد قرينة عن الخطأ، ومن ثم يجب أن تتحمل السفينة المخالفة المسؤولية عن التصادم<sup>(٢)</sup>، وقبل القضاء أيضاً أن مجرد وقوع تصادم بين سفينة شرعية وسفينة بخارية يعني اعتبار الأخيرة مسئولة علي أساس أنها قابلة للقيام بمناورة بسهولة.

ونلاحظ أخيراً أن أغلبية الفقه يذهب الي اعتبار الحلول التي كان القضاء يعتد بها خاطئة وبالتالي فإن هذه القرائن القضائية ليست لها قوة الزامية، ومن ثم فلا يمكن للقاضي اعتمادها دون ان قيام الدليل أمامه علي الخطأ الذي تسبب في الحادث، وخاصة أن التشريعات البحرية قد هجرت اعتماد القرائن القانونية في مجال التصادم، وتطلبت من المدعي اثبات خطأ المدعي عليه<sup>(٣)</sup>.

---

(٢) المحكمة التجارية Bayonne ١٦ نوفمبر ١٩٤٣ - ٦٧ - أيدت المحكمة الاستئنافية بيو Peau ٣٠ أكتوبر ١٩٣٥، مشار إليها في لوكليز ص ١٦٤ وما بعدها.

(1) Trib comm Marseille 27 aout 1907 autrant XX III. 392  
Nodier No.34.

أنظر أيضاً تعليقاً علي نقض فرنسي ٢ مايو ١٩٢٨ مجلة دور ١٨ ص .....  
عن قرينة الخطأ أثناء

(٢) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس (السفينة) ص ٣٣٩-٣٤٠ هامش ٥، الاستغلال البحري ص ١٤٢، مصطفى كمال طه أصول القانون البحري ١٩٥٢، ص ٨٠٧، علي جمال الدين عوض ص ٤٦٥ والهوامش أحمد حسني المرجع السابق ص ١٦٥،

وبناءً على ذلك ذهبت محكمة الاستئناف بروان في قرار حديث لها أن المادة ٦ من قانون ١٩٦٧/٧/٧ لا تشير الي قرينة المسؤولية، لذلك يتعين علي المدعي اثبات وجود خطأ منسوب الي السفينة التي يدعي مسؤوليتها<sup>(١)</sup>، وفي نفس السياق قضت محكمة الاستئناف ببوردو أنه "عندما تكون تصريحات ربان السفينتين المتورطتين في تصادم متعارضاً شكلياً فإن الظروف الحقيقية للتصادم غير ممكنة الاثبات، ولهذا يتعين علي السفينة الطالبة اصلاح الضرر اللاحق بها ان تثبت خطأ الريان الموجود علي ظهر السفينة الصادمة، وفي حالة ما اذا لم تثبت ذلك سيقضي برفض طلبها"<sup>(٢)</sup>.

### طرق اثبات الخطأ

ان صعوبة الاثبات بلغت حد : جعل معها اصدار حكم عادل واصيل نادراً في مادة التصادم فالريابنة ملزمون بمسك وثائقهم وتحرير تقارير لكل ما يحدث، وخاصة حالة وقوع أي حادثة الا أنهم يختلفون في بياناتهم، اذ أن كل ربان يجد مساندة طاقمه، وقائد سفينته وأقوالهم متعارضة تماماً لأقوال الطاقم الآخر والقائد الآخر<sup>(٣)</sup>، وبالتالي تشكل كل عائمة وحدة بريانها وطاقمها ومجهزها ومؤمنها، ويحاول كل

---

وقد أحسن المشرع الجديد البحري المغربي بنصه في الفصل ٤٧٤ علي استبعاد قرينة الخطأ.

(١) محكمة الاستئناف بروان ١٤ يونيو ١٩٨٤ D.M.F ١٩٨٥ ص ٤٠٧

(٢) محكمة الاستئناف ببوردو ٢٥ يناير ١٩٧٣ D.M.F ١٩٧٣ ص ٥٥٣

(٣) راجع لوكلير المرجع السابق ص ٥ ، والاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض الوجيز ، ص ٤٣٤ ، رودبير الفقر ٣٦ - راجع نفس المرجع السابق لوكلير ص ٤،

طرف مدعم بمجموعة من الأفراد أن يستعمل كافة الوسائل قصد اثبات ان الطرف الآخر هو المخطئ، ويستمر النزاع ويحاولون استعمال كافة درجات التقاضي، وذلك علي خلاف ما هو عليه الأمر في المساعدة اذ غالباً ما يكلف الأطراف في المساعدة حكماً للفصل في القضايا الناتجة عن الخلاف الذي قد يحصل فيما بين المساعد، والمقدم له خدمة المساعدة، وذلك قصد اجتناب بقاء الدعاوي، اما في مادة التصادم فالتحكيم نادر، والدعاوي القضائية كثيرة، والغريب في الأمر أن القضاة يلجأون الي تعيين خبراء لدراسة بعض الوقائع وحجج الاطراف من الناحية التقنية.

وخلاصة القول أن وسائل الاثبات التي يتعين أن يلجأ اليها الأطراف اثناء نزاعهم لاثبات الخطأ في مادة التصادم البحري، والتي يمكن أن يعتد بها من لدن لجان التحقيق والخبراء والمحاكم لا تختلف عن وسائل الاثبات المعمول بها في نطاق القواعد العامة<sup>(١)</sup> وذلك نظراً لتعلق الأمر بوقائع مادية، ولذا يجوز الاثبات بالشهادة، والكتابة والخبرة والمعاينة المباشرة وغيرها من وسائل الاثبات، وعادة ما يستعان بدفتر يومية السفينة في الاثبات أو بالتقرير البحري، وسنحاول ان نتعرض لوسائل الاثبات المعتمدة لاثبات الخطأ في مادة التصادم البحري.

---

(١) راجع أحمد نشأت رسالة الاثبات، دار الفكر العربي ١٩٧٢ - الجزء الأول ص ٢٩  
فقرة ١ السنهوري الجزء الثاني ص ١٣ فقرة ١٠، راجع أيضاً رودبير القانون البحري  
الطبعة السابعة باريس ١٩٧٧ ص ٣٨٦ فقرة ٤٤٢٨، الاستاذ الدكتور علي حسن  
يونس ص ١٣٨ - الاستغلال البحري.

## أولاً: التقرير البحري :

يستعان في أغلبية الأحيان لاثبات الخطأ في موضوع التصادم بالتقرير البحري، حيث تفرض التشريعات البحرية<sup>(١)</sup>، علي الريان أن يقدم خلال ٢٤ ساعة من وصوله الي الميناء المقصود أو في حالة رسو عارض تقريباً بحرياً<sup>(٢)</sup>، يبين فيها زمان ومكان اقلع السفينة، والطرق التي سلكتها، والحوادث التي تعرضت لها، وجميع ظروف السفر التي تستحق الذكر<sup>(٣)</sup>.

ويقدم التقرير البحري في المغرب طبقاً للقانون، الي كاتب ضبط محكمة الصلح، ان لم يوجد في الميناء الذي رست فيه السفينة، فالي السلطة البلدية، وفي الموانئ الاجنبية يقدم الي السلطة القنصلية وان لم توجد فأمام قاضي المكان<sup>(٤)</sup>، وعلي خلاف ذلك يقدم التقرير البحري في مصر الي الادارة البحرية المختصة وفي الخارج الي القنصلية المصرية

---

(٢) راجع نصوص قانون التجارة البحرية المغربي (الفصول ١٥٤ - ١٥٥ - ١٥٦) وأيضاً راجع نص المادة ٥٧ من القانون البحري المصري، راجع محمد كامل أمين ملش ١٩٥١ ص ١٧٣ فقرة ١٨٦ - سمير الشرفاوي ص ٢٧٢، والاستاذ =الدكتور علي حسن يونس ص ٢٨١، مصطفى كمال طه - الوجيز ص ١٦٩ فقرة ٢١٢ .

(1) Dalloz repertoire de droit commercial 1972 No.28. Rennes 24 Mars 1964 D.M.F. 1965.538

(٢) راجع الفقرة الثانية من الفصل ١٥٤ من ق.ب.م، راجع أيضاً علي محمد علي عبد الرحيم السلطات الاستثنائية لران السفينة رسالة للدكتوراه ١٩٨٠ دار الفكر العربي ص ٣١ .

(٣) انظر الفصل ١٥٨ من القانون التجاري البحري المغربي، وراجع أيضاً المادة ٥٨-٥٩ بحري مصري.

وان لم توجد فالي السلطة المحلية (م ٥٨ - ٥٩ بحري مصري) ويتعين تحقيق ما ورد بالتقرير البحري من لدن السلطة التي تلقته، ويكون ذلك عادة باستجواب الملاحين الحاضرين، وبعض الركاب ان اقتضي الأمر ذلك أو بأي وجه من أوجه الثبوت الأخرى<sup>(١)</sup>.

ويتم التحقيق في فرنسا من لدن مدير التسجيل البحري الذي يقدم اليه الريان التقرير البحري قصد الاطلاع عليه وفق مرسوم ١٩ مارس ١٩٢ حيث تبدأ الجهة المختصة بالتحقيق وذلك في جميع الحالات التي حصلت فيها وقائع وأحداث، مما يقتضي تسجيلها وبالتالي التحقيق فيها وخاصة في حالة التصادم، سواء أكان هذا التصادم وقع بين سفن فرنسية، أو بينها وبين سفن أجنبية<sup>(٢)</sup>.

وقد أحسن مشروع القانون البحري المغربي الجديد بنصاً علي أن يقدم تقرير البحر الي المحكمة الابتدائية لمكان الوصول وبالخارج الي السلطة القنصلية المغربية المختصة<sup>(٣)</sup>، وذلك تماشياً مع التجديد والتطور التشريعي اللازمين وخاصة في مجال القانون البحري، وقد أضاف

---

(٤) راجع الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه القانون البحري طبعة ١٩٨٠ مؤسسة

الثقافة الجامعية بالاسكندرية طبعة ١٩٨٠ ص ١٦٤.

(١) انظر لوكليز المرجع السابق ص ١٤٣.

Jouen 10 fevire 1956 D.M.F. 1957.13

(٢) راجع نص الفصل ١٦٢ من مشروع القانون البحري المغربي الذي يقضي بأنه "يقدم

تقرير البحر في الأربع والعشرين ساعة الي المحكمة الابتدائية لمكان الوصول وفي

الخارج الي السلطة القنصلية المغربية المختصة" (الفقرة الأولى من المادة ١٦٢)

المشروع الجديد بأن تتولي هذه السلطة تلقي تصريحات الربان والطقام وان امكن تصريحات المسافرين دون المساس بما جاء في تقرير البحر<sup>(١)</sup>.

ويتمتع التقرير البحري بحجية خاصة في الاثبات اذا قدم في موعده القانوني وتم تحقيقه من لدن السلطة المختصة الي أن يقوم الدليل علي عكس ما جاء فيه<sup>(٢)</sup>.

وقد قضت محكمة النقض المصرية بأنه يعد التقرير البحري الذي يحرره ربان السفينة حجة في الاثبات الي ان يثبت العكس متي قدم في اليوم التالي لوصول السفينة وتم تحقيق ما جاء به ومطابقتها مع دفتر يومية السفينة بمعرفة الجهة المقدم اليها<sup>(٣)</sup>.

وفي نفس السياق جاء في حكم لمحكمة الاستئناف بروان "ان تقرير البحر المقدم في ظرف اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الي

---

(٣) يقضي الفصل ١٦٣ من المشروع الجديد من القانون البحري المغربي بأنه "لفحص تقرير الربان عن البحر تتسلم السلطة المختصة تصريحات رجال الطاقم وان امكن تصريحات المسافرين من غير مساس بالحجج الأخرى"  
راجع الأستاذ الدكتور علي حسن يونس طبعة ١٩٦٩ ص ٢٨٠ بند ٣٥٠ الجزء الأول ، راجع أيضاً الأستاذ الدكتور علي محمد علي عبد الرحمن رسالته المرجع السابق ص ٣٢ وجاء في نص الفصل ١٥٧ من القانون التجاري البحري =  
"المغربي انه "يجب علي السلطة المختصة أن تقوم بتحقيق صحة ما وز في التقرير البحري" قارن مع المادة ٦٢ بحري مصري".

(١) المحكمة التجارية 1923/10/15 Nantes المجلة التجارية للقانون البحري المقارن اضافي المجلد (١) ص٤١٦ ، راجع محكمة الاستئناف بدواي ٧ مارس ١٩٦٧ ،

١٩٦٨ ص٧٧ ، وكذلك ٢٧ اكتوبر ١٩٦٧ . D.M.F . ١٩٦٥ - ٣٠٠

(٢) نقض مدني ١٧ مايو ١٩٦٦ السنة ١٧ ص ١١٢٩ مجموعة أحكام محكمة النقض

الميناء هو المعتمد عليه وفق أحكام الفصل ٢٤٢ وما يليه من القانون التجاري الفرنسي<sup>(١)</sup>

فالتقرير البحري اذن كي يتمتع بحجية للاثبات يتعين ان يقدم في الموعد المحدد قانوناً، أربع وعشرين ساعة، وذلك الي الجهة المختصة، ففي أحد الأحكام الصادرة عن محكمة الدار البيضاء جاء فيه بأن حجية التقرير البحري بالنسبة لريان سفينة اجنبية تثبت حينما يقدم تقريره الي قنصل الدولة التي تنتمي اليها السفينة، ولا تكون له نفس القوة الاثباتية اذا قدم لمحكمة المكان<sup>(٢)</sup>.

وقد جانب المحكمة الصواب ذلك أن التقرير البحري يبقي متمتعاً بحجية الاثبات اذا قدم في مواعده والي أية جهة من الجهات التي يحددها النص القانوني، فإذا كان قانون دولة الريان قد نص علي أن يقدم التقرير الي قنصل تلك الدولة او اي محكمة ميناء الوصول وحدث أن قدم الريان التقرير الي محكمة ميناء الوصول بدلاً من قنصل الدولة، فإنه يبقي للتقرير البحري حجيته في الاثبات الي أن يثبت عكس ما جاء فيه بجميع وسائل الاثبات<sup>(٣)</sup>.

---

(٣) محكمة الاستئناف بروان ٢٤ مارس ١٩٦٤ D.M.F ١٩٦٥ ، ص ٥٣٨ راجع أيضاً  
Corf sur laforce probanee de rapport de mer seine 5 FEvrier :  
1963

- D.M.F 1963.P.617

(١) المحكمة الابتدائي بالدار البيضاء ٢٧٤ اكتوبر اكتوبر ١٩٥٥ جريدة المحاكم المغربية ١٠ ابريل ١٩٦٦ ص ٥٠

(٢) راجع حكم للمحكمة العليا بونس أيرس ١٦ ديسمبر ١٩٢٤ دور ١٠-٦٨ مشار اليه لدي الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض المرجع السابق ص ١٩٢ - هامش رقم ٢ ، حيث جاء فيه ان التقرير البحري يجب أن يقدم الي السلطة المختصة التي

وقد جاء في احد الأحكام انه يجب لتقدير ظروف التصادم الاستناد الي تقرير البحر المودع وفق القانون الفرنسي المطبق أمام المحكمة المرفوعة لديها القضية فقط<sup>(١)</sup>.

وبناءً علي الفصل ١٥٧ من ق.ت.ب.م فإنه يتعين علي السلطة المختصة أن تقوم بتحقيق ما ورد في التقرير البحري، وذلك بتلقي شهادة الملاحين، واذا أمكن شهادة الركاب علاوة علي وسائل الاثبات الأخرى، وفي حالة عدم ثبوت صحة التقرير البحري بناءً علي مقارنته بالتصريحات التي تلقتها السلطة المختصة، أو بناءً علي وسائل أخرى للاثبات فإن التقرير يفقد قيمته في الاثبات لدي القضاء لصالح الرباك، إلا في حالة استثنائية، وهي حالة غرق السفينة، ونجاة الريان وحده من الغرق، حيث يكون الشاهد الوحيد علي الوقائع الواردة في التقرير، ومن ثم يتعين اعتبار ما جاء في التقرير صحيحاً الي أن يثبت العكس<sup>(٢)</sup>،

---

حددها القانون غير أنه اذا أخطأ الريان وقدمه الي سلطة غير مختصه فإن ذلك لا يؤثر علي صحة التقرير.

(٣) المحكمة التجارية De Boulogne sur mer ٢٥ اكتوبر ١٩٦٦ D.M.F ١٩٦٧ ص ٣٥٠ وراجع ايضاً المجلس الأعلى الرباط ١٩٨٥/٨/٥ - الغرفة المدنية، = حيث جاء في احد تعليقاته ان التقارير البحرية تثبت أن الصدمات وقعت بمؤخرة السفينة وليس بأحد جوانبها الضخمة".

(١) راجع الفقرة الثانية من الفصل ١٥٧ من ق.ت.ب.م وأيضاً نص المادة ٦٢ من القانون البحري المصري التي تقضي الفقرة الثانية منها "ان التقرير الذي لم يتم تحقيقه لا يقبل كحجة لبراءة القبودان، ولاحجة أمام المحاكم، إلا اذا حصل للقيود أن الغرق وحده، وللخصوم الحق في اثبات عدم صحة ما ادعاه القبودان (الفقرة الثانية من المادة ٦٢) راجع أيضاً الفصل ١٦٦ من المشروع الجديد للقانون البحري المغربي، وراجع مصطفى كمال طه القانون البحري طبعه ١٩٨٠ المرجع السابق

ويتعين علي القضاء في حالة عدم اقتناعه بما ورد في التقرير البحري من بيانات ان يعتد بأدلة أخري أكثر قوة وصحة.

وفي بعض الحالات نجد أن المحاكم تعتمد علي أكثر من دليل، ففي قضية عرضت علي محكمة الاستئناف بروان حيث وقع اصطدام بين زورق واحدي السفن أثناء قيامها بعملية الافراغ اعتمدت المحكمة في دفتر الالات وتقرير البحر، حيث قالت بأنه يستتج من دفتر الآلات وتقرير البحر أن السفينة كانت تقوم بالناورة منذ أكثر من ثلاث ساعات عندما وقع الحادث، وان المستأنفين لم يقدموا الحجة المعاكسة<sup>(١)</sup>.

وفي حالة ما اذا كانت التقارير المقدمة من رباني السفينتين المتصادمتين متعارضة كل واحد يدعي أن الآخر هو المخطئ، والبيانات الواردة في تقاريرهم لا تتفق من الناحية الموضوعية، وهو ما يحدث غالباً، فإنه يتعين عدم تفضيل أحد التقارير عن الأخرى إلا اذا تم تقديم دليل آخر يؤيد احدي التقارير المتناقضة كالشهود مثلاً، أو أن المعاينة المباشرة قد انتهت مثلاً الي تأكيد ماورد في هذا التقرير، وفي هذه الحالة يبقي للتقرير المدعم من طرف تقرير لجنة المعاينة أو غيره من الادله حجته في الاثبات علي التقرير البحري الغير المدعم بأية دليل<sup>(٢)</sup>.

---

ص ١٦٥ الاستاذ الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق ص ٢٥٢ هامش رقم (٦).

(١) محكمة الاستئناف بروان ٣ نوفمبر ١٩٤٩ D.M.F ١٩٥٠ . ص ١٧٧  
(٢) وجاء في أحد احكام محكمة الاستئناف بدواي " أن بيانات تقرير البحر المحرز في عين المكان يجب أن تكون هي الراجعة في معرفة ما اذا كانت اشارت الضباب قد

ويبقى الحق دائماً في اقامة الدليل علي عكس ما هو وارد في التقرير البحري وذلك بجميع وسائل الاثبات<sup>(١)</sup>.

ويثار سؤال حول مدي امكان اقامة الريان دليلاً يعكس به ما ورد في تقريره وبالتالي تراجعته عن تصريحاته التي أدلي بها اثناء التحقيق.

يذهب البعض الي اعتبار الريان ملزماً بما ورد في تقريره، وبالتالي يصعب عليه اثبات عكس ما ورد في التقرير الذي قدمه الي السلطة المختصة وتم تحقيقه، ويعد بنفسه شاهداً علي الوقائع الواردة فيه<sup>(٢)</sup>.

بينما يذهب البعض الآخر الي أنه ينبغي أن يسمح للريان باثبات عكس ما ورد في التقرير من الوقائع التي حررها بنفسه<sup>(٣)</sup>.

ونحن نميل الي الرأي الأول، وهو ان التقرير البحري يجب تقديمه الي الجهة المختصة، وتحقيقه بطريقة أكثر موضعية وذلك باستجواب الريان وأفراد الطاقم والركاب أن اقتضي الحال علي انفراد، حتي يعبر كل واحد عن رأيه، دون أن يتأثر بغيره، ويصبح التقرير بمثابة اقرار من الريان بالوقائع الواردة فيه، وبالتالي يصبح ملزماً له وخاصة اه (الريان)

---

تم استكشافها، محكمة الاستئناف بدواي في ٦ مارس ١٩٦٧ D.M.F- ١٩٦٨ ص ٧٧ مشار اليه سابقاً.

- (٣) ريبير المرجع السابق فقر ٨١٠ - الجزء الأول، روبيير المرجع السابق ص ٤٥.  
(١) راجع لوكليير المرجع السابق ص ١٤٣ وكذلك دانجون ٢-٥٢٧ ليون كان ورنو ٥ - ٦١٢، وراجع أيضاً الاستاذ علي جمال الدين عوض ص ١٩٥ هامش رقم ٣  
(٢) راجع الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض ص ١٩٥ هامش رقم ٣ ص ٧٠ طبعة ١٩٧٢، وراجع نص المادة ٥٧ بحري مصري.

يعد اقدر الاشخاص علي الادلاء بحقيقة المطلوب اثباته، اذ يتم كما هو معلوم اختياره من طائفة معينة وبضمانات خاصة<sup>(١)</sup>.

وخلاصة القول أن للتقارير البحرية أهمية بالغة الاثبات، اذا كانت لا تتعارض مع البيانات الواردة في دفتر يومية السفينة، ولا مع التصريحات الواردة من لدن الريان وأفراد الطاقم والشهود أمام السلطة المختصة.

وبالرغم مما تتسم به التقارير البحرية من الموضوعية المتفاوتة فإنه يتعين العمل علي اصدار نصوص قانونية الي جانب تلك المنظمة لتقارير البحر تلزم الربانة بتحرير التقارير حسب نموذج معين حتي يبقي للتقارير حجيتها في الاثبات<sup>(٢)</sup>.

## ثانياً : دفتر يومية السفينة :-

يتعين علي الريان اثناء الرحلة البحرية ان يمسك بشكل منتظم دفترًا خاصاً يسمي بدفتر يومية السفينة<sup>(٣)</sup>، وذلك في جميع السفن باستثناء سفينة النزهة، وهذا الدفتر يكون مرقماً وموقعاً من طرف

---

(٣) راجع لوكلير المرجع السابق ص ١٤٣

(١) تقضي الفقرة الثانية من الفصل ١٦١ من المشروع البحري المغربي بأن "الريان ملزم في حالة وقوع حادث خارج للعادة يهيم السفينة والركاب والحمولة بوضع تقرير البحر حول وقت ومكان ابحار السفينة والطريق التي سلكها والحوادث التي جرت للبعثة البحرية وكل حادث يستحق الذكر ويتعلق بها".

(٢) يقضي الفصل ١٥٨ من المشروع الجديد للقانون البحري المغربي علي انه "يمسك الريان يومية السفينة المرسومة أو المرقمة من طرف السلطة البحرية، والتي يجب أن تشمل علي وصف كل الاحداث التي طرأت وكل القرارات المتخذة خلال السفرة".

قاضي الصلح أو رئيس المصالح البلدية (الفصل ١٤٣ بحري مغربي) ويجب أن تتضمن يومية السفينة بياناً مفصلاً لجميع ما يقع من حوادث ووقائع وخاصة تلك التي تحدث اثناء الرحلة البحرية، بما فيها المخالفات التي قد يرتكبها البحارة وذلك الظروف التي تتم فيها الملاحة البحرية، كحالة الطقس والضباب، والامطار والثلوج وغيرها وجميع القرارات التي قد يتخذها الريان اثناء السير في البحر، وذلك حتي يصير دفتر يومية السفينة صورة واضحة لكل ما حدث اثناء الابحار، ومن خلال هذه البيانات والوقائع التي يحصل اثباتها في يومية السفينة يتضح للمحكمة أو لجان المعاينة أو الخبراء معرفة الكثير من الحوادث الذي حصل وبالتالي هل اتخذ الريان الاجراءات اللازمة لتلافي وقوع التصادم، أم أنه قد أهمل اتخاذ الاحتياطات اللازمة لذلك.

فدفتر يومية السفينة يعد بمثابة تصريح يدلي به الريان عن الاحداث والوقائع التي حصلت اثناء الرحلة البحرية ويتولي الريان تقديم يومية السفينة للتأشير عليها، عند وصوله الي الميناء المقصود، أو عند دخوله الي ميناء في حالة رسو عارض، وعلي أبعد حد داخل أربع وعشرين ساعة الي قاضي الصلح، وان لم يوجد فالي المصالح البلدية، وفي الخارج الي السلطة القنصلية للمحكمة، وان لم توجد فالي قاضي المكان<sup>(١)</sup>.

وانطلاقاً من التغييرات التي عرفها النظام القضائي المغربي فإنه يتعين أن يقدم دفتر يومية السفينة الي كتابة الضبط للمحكمة الابتدائية للتأشير عليها.

---

(١) راجع نص الفصل ١٤٥-١٥٥ من قانون التجارة البحرية المغربي

وتجدر الاشارة الي أن المشروع الجديد للقانون البحري المغربي قد أحسن في تحديده الجهة المختصة بتلقي دفتر يومياً السفينة، وهي السلطة في الموانئ المغربية<sup>(١)</sup>. وفي الخارج الي السلطة القنصلية للمملكة المغربية<sup>(٢)</sup>.

وتتفق أغلبية التشريعات في تنظيم مسك دفتر يومية السفينة علي الشكل الذي ينظمه التشريع المغربي، حيث يقابل الفصل ١٤٣ بحري مغربي ٢٨ بحري مصري ٢٣٤ بحري فرنسي.

وعندما يستوفي دفتر يومية السفينة الشروط التي وضعها القانون من ترقيم الصفحات والتصديق عليها من السلطة المختصة، فإن الدفتر يصبح حجة بالنسبة للوقائع التي تضمنته الي ان يثبت العكس<sup>(٣)</sup>، بل يمكن أن يعد دفتر يومية السفينة حجة ضد الريان نفسه، ولا يجوز لمن يريد أن يستلخص منه دليلاً لفائدته، أن يجزئ ما ورد فيه بأن يأخذ ما هو في مصلحته ويستبعد ما يناقضها، وذلك تطبيقاً لقاعدة عدم جواز تجزئة الاقرار<sup>(٤)</sup>.

- 
- (١) راجع الفصل (٧) من المشروع الجديد المغربي للقانون البحري.
  - (٢) راجع الفصل (٨) والفصل ١٦١ من نفس المشروع، ويلاحظ أن الجهة التي يقدم اليها في المشروع التقرير البحري تختلف عند الجهة التي يقدم اليها دفتر يومية السفينة، راجع ماسبق ص ٢٤٨.
  - (٣) راجع مصطفى كمال طه القانون البحري طبعه ١٩٨٠ مؤسسة الثقافة الجامعية ص ٤٤ استاذنا الدكتور علي حسن يونس ص ١٨٢ - هامش رقم (٥) حيث يشير الي أحكام قضائية في هذا المجال.
  - (٤) الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه الوجيز في القانون البحري ص ٤٢ فقرة ٥٨

ويذهب القضاء الي اعتبار دفتر يومية السفينة حجة حين لا يكون هناك ما ينقضها فقد جاء في قرار لمحكمة الاستئناف بدواي "ان دفاتر السفينة وتصريحات الطاقم تعد حجة حين لا تكون متناقضة مع تصريحات اخري صادرة عن نفس الطرف أو مع معاينات مادية ثابتة، وتشكل اعترافاً حين تشير الي ظروف ملائمة لرأي الخصم<sup>(١)</sup>."

وقد أجمعت التشريعات قصد تأمين صحة المعلومات، أن تدون في دفتر يومية السفينة بسرعة وأن تقدم في أقرب وقت ممكن، علي أن لا تتجاوز المدة ٢٤ ساعة بعد الوصول الي الميناء ولعل السبب في تحديد المدة التي يتعين تقديم دفتر يومية السفينة، خلاله يرجع الي تفويت الفرصة كي لا يتسني للريان تغيير بعض الوقائع، والبيانات أو القيام باضافات تبرر الاخطاء التي يكون قد ارتكبها الريان في أغلب الاحيان، وقد قضت احدي المحاكم الامريكية، بأن الدفاتر التي يقع التغيير فيها تعتبر أنه تتضمن عبارات شئ الي مركز السفينة، الأمر الذي أدى الي تغييرها<sup>(٢)</sup>.

وفي احدي القضايا التي تلخص وقائعها "حيث كانت السفينة السويدية Kungsholun تسير بسرعة ١٦ عقدة في الضباب الكثيف سمعت بجوارها اشارة فخفضت من سرعتها الي ٤ عقدة، أبدت السفينة المسموعة التي سجلت وجود الناقلة عدة اشارات لتشير الي انها لا تتوفر علي سرعة الاندفاع، وأنها تترك لها حق المرور، وهكذا شرعت الناقلة

---

(١) محكمة الاستئناف بدواي (الفقرة الثانية) ٧ مارس ١٩٦٧ - ١٩٦٨ D.M.F- ص ٧٧ مشار.

(٢) محكمة الاستئناف للدون: التاسعة ٢١ يناير ١٩٣٨ مشار اليه في فولكير ص ١٦٠ المرجع السابق.

بالسير الي الأمام ببطء، لكن بعد مضي دقيقتين، وقع الاصطدام بالسفينة الأخرى وهي ناقلة بترول Lebed ford وبالرغم من أن العوريات الناتجة عن هذا الاصطدام خيفة نظراً لأن كلتا السفينتين رفعوا دعوي ضد ناقلة النفط المذكورة قصد تحميلها المسؤولية، واتضح أن Lebed ford كان يتابع سيره بدون سرعة الاندفاع وبالإضافة الي ذلك فإنه صحح دفتر السفينة بتغيير العبارة (الي الامام ببطء) بعبارة "الكل الي الوراء" والدليل علي سيرها الي الأمام ناتج عن شريط سينما طوغرافي التقطة أحد المسافرين علي ظهر الناقلة البريدية<sup>(١)</sup>.

ويستنتج من الأحكام السابقة وغيرها العديدة التي تقضي بعدم جدية البيانات الواردة في دفتر يومية السفينة، والتي عادة ما يقع فيها التغيير والتحريف<sup>(٢)</sup>، أنه لا يكفي بالزام الربان من مسك دفتر يومية السفينة، وانما يتعين أن تكون المعلومات الواردة فيه صادقة، وأن لا يلحق بها أي مساس وذلك نظراً لما تعبر عنه هذه الوثيقة، وتشمل من

---

(١) محكمة منطقة الجنوب بنيويورك ٢٠ سبتمبر ١٩٣٨ Dor XXX IX ١٤٦، مشار اليه في لوكير ص ١٦١ - وفي سنة ١٩٥٢ اصطدمت ناقلتا البترول فيما بينهما في قناة مضيئة وظلتا متبشكتين لمدة ٢٠ دقيقة، حتي تتمكننا من الانتقال من جسر الي آخر بسهولة، وكانت كل سفينة تتوفر علي قائد وادار مستعمل، غير أن الرابنة لم يفكروا في تحرير محضر أو القيام باستكشاف مشترك بواسطة الرادار أو الاستاذ الي زوارق الانقاذ المتواجدة في القناة لتحديد مكان الاصطدام بالضبط ولما افتزمت السفينتين اشير الي الاصطدام في دفاتر المراقبة بكيفية جعلت السفينتين متواجدين خارج القناة، مأخوذ عن لوكير ص ١٦١ المرجع السابق.

(٢) لما لا يشمل دفتر احد السفينتين علي بيان حركة الالات وقت وقوع التصادم، فإنه يسوغ للقاضي أن يستنتج بأن الوقائع قد أخفيت، وأن لا يقبل الشهادات المقدمة من شهود هذه السفينة، المحكمة العليا للعدالة - ٦٤ لوكير المرجع السابق ص ١٦٠

وقائع مختلفة قد تكون حجة للريان أو ضده، هذا وعلي القضاء دائماً مقارنتها بتقرير البحر، وسجل الالات، وان اقتضي الحال، استجواب الریان والطاقم، كما هو الحال في تقرير البحر أمام المحكمة لتحقيق ما ورد فيها من معلومات وذلك حتى يتسنى للمحكمة الحصول علي معلومات أكثر دقة، كما سيضاف دفتر يومية السفينة التي تقرر البحر كوسيلة لاثبات الوقائع والاحداث التي تقع اثناء الملاحة البحرية.

### ثالثاً: استجواب الریان وأفراد طاقم السفينة :-

ان التشريعات البحرية تشترط أن يقدم التقرير البحري الي سلطة مختصة ويتم تحقيق ذلك التقرير باستجواب الریان وأفراد طاقم السفينة، وان امكن استجواب الركاب<sup>(١)</sup>.

وفي الواقع فإن هذه الاجراءات التي تشترطها القوانين البحرية تعد بمثابة تلقي شهادة للتأكد بما اذا كان ما ورد من بيانات في التقرير يعد صحيحاً أم لا؟ ومقارنته بما جاء في دفتر يومية السفينة.

فالشهادة تعد في كافة التشريعات وسيلة للاثبات<sup>(٢)</sup>، فهي حجة مقنعة أي غير ملزمة وبلتالي فإن للقاضي كامل السلطة في تقدير قيمتها أيأ كان عدد الشهود وأيأ كانت صفاتهم وأن يطالب باحضار (الریان -

---

(١) راجع ما سبق ص

(٢) الاستاذ الدكتور عبد المنعم فرج الصدة - الاثبات في المواد المدنية صفحة ٢٩٩  
فقرة ١٨٤ اذ يعرف الشهادة بأنها اخبار الانسان في مجلس القضاء بواقعة صدرت من غير، يترتب عليها حق لغيره، ويجب أن يكون الشاهد قد أدرك شخصياً بحواسه الواقعة التي شهد بها بحيث يكون قد رآها أو سمعها بنفسه.

افراد الطاقم - الركاب ...) وكل ما فيه فائدة ... والشهادة لا تعد حجة قاطعة، فما يثبت بالشهادة يعتبر صحيحاً إلى أن يثبت عكسه<sup>(١)</sup>.

ففي الولايات المتحدة الامريكية وانجلترا تعتبر المحاكم أن التحقيقات التي تنجزها السلطات الاجنبية ليست الا ادلة يستأنس بها القاضي عند سماع الشهود، ولا يثبت الخطأ إلا بشهادة الشهود أمام المحكمة في حالة وجودهم<sup>(٢)</sup>.

وفي نفس السياق قضت محكمة الاستئناف بـ AIX en provence في حكم لها بأنه "يعتبر مالك اليخت الذي أثبتت تصريحات الشهود الأربعة في التحقيق اخطاء المسئول الوحي عن التصادم الواقع بين يخت النزهة وزورق في مدخل ميناء، بحيث أن هؤلاء يعدون أجانب من الزورق وأن تصريحاتهم لا تتناقض الا مع تصريحات مالك يخت النزهة في السجل البحري<sup>(٣)</sup>.

ويستفاد من العديد من أحكام القضاء انه يتعين دائماً أثناء تلقي تصريحات الشهود الاحتراس من أولئك الشهود المشتبه فيهم وخاصة أولئك الذين لهم مصالح مرتبطة مع السفينة التي يتم التحقيق معها عما اذا كانت مخطئة أم لا ٩. ففي تصادم مزعوم تسببت فيه سفينة بزورقين حين ادعي ملاك الزورقين بوقوع التصادم نتيجة خطأ السفينة وشهد أحد الاشخاص بذلك، الا أن دفتر يومية السفينة لم يشر الي هذا

---

(٣) الاستاذ الدكتور عبد المنعم فرج الصدة ، المرجع السابق فقرة ١٨٤

(١) راجع رودبير القانون البحري فقرة ٢٠٨٨ .

(٢) محكمة الاستئناف بـ AIX en Provence ١١ مارس ١٩٦٥ ، ١٦٩٥ D.M.F

الحادث، لذلك اعتبر القاضي التصريح الذي أدلى به الشاهد المعني بالزورقين كان مخترعاً فقط، وأن الضرر اللاحق بالزورقين نتج عن سبب خارج عن الاصطدام المزعوم وبالتالي الغيت دعوي ملاكي الزورقين. Polly Magy لأنهم لم يثبتوا التصادم عن طريق الحجم الأخرى.

وإذا حصل تعارض بين تصريحات الشهود يجب أن لا يفضل أحدهما علي الآخر الا بتأكيد بعضها عن طريق مقارنة البيانات والوقائع التي لأدلي بها مع الوسائل الأخرى للإثبات، كدفتر يومية السفينة أو التقرير البحري، ويمكن اثبات عكس ما ورد في تصريحات الشهود بكافة الوسائل، كما يمكن اعتبار تصريحات الشهود كوسيلة اثبات للفصل بين أقوال المتصادمين وتطبيقاً لذلك قضي بأنه ينبغي "تطبيق الفصل ٤٠٧ الفقرة الثانية من القانون التجاري الفرنسي في التصادم المشتبه في سببه وترك كل طرف يتحمل الاضرار الخاصة به، حين يوجد تناقض تام بين الاطراف دون ان تكون هناك شهادة تفصل بينهما<sup>(١)</sup>.

---

(١) المحمة التجارية بـ Fe'camp ٦ ديسمبر ١٩٦٧ D.M.F ١٩٦٨ ، ص ٧٥٣  
أنظر الي حالة ترجيح الشهود - محكمة الاستئناف بدواي ٢٧ ابريل ١٩٣٤ - ٣٢٤  
Dor XII وحالة صرحت فيها محكمة منطقة الجنوب بنيويورك بأن تصريحات  
شاهد عيان واحد لا يهيمه الأمر لها أكثر وزن من الشهادات السلبية التي يدلي بها  
١٧ بحاراً كان أحدهم علي ظهر السفينة المتضررة، وأغلبهم علي المقطورة ٢٤٢  
Dor XII مشار اليه في لوكيير ص ١٥٩ هامش (١٦).

## التصادم بخطأ مشترك

في حالة التصادم الناتج عن خطأ أحد الريانين يكون المخطئ واحد، ويكون الطرف الآخر بريئاً من كل خطأ ساهم في التصادم. لذلك تقع المسؤولية كاملة علي عاتق المخطئ بينما الحالة التي نحن بصددتها الأمر يختلف، حيث يرجع التصادم الي خطأ كلا السفينتين المتصادمتين، بمعنى أن خطأهما المشترك هو الذي ترتب عنه التصادم، وهذا لا يعني انهما ارتكبا نفس الخطأ، بل أن كل واحد منهما ساهم بخطئه في احداث الضرر لنفسه وللآخر الذي تصادم معه أو الغير، وذلك أما بمخالفته لاحدي قواعد منع التصادم، أو لاهماله بعدم اتخاذه الاحتياطات الضرورية لمنع حدوث التصادم<sup>(١)</sup>.

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 الي جانب القواعد الدولية لمنع التصادم<sup>(٢)</sup>، بخلاف الأمر في عرض البحر، حيث لا يطبق سوي التنظيم

---

(١) المحكمة التجارية De ce Pentaque ٢٥ نوفمبر ١٩٣٥ - Dor XXX IV

236، راجع لوكلير المرجع السابق ص ١٠٠ محكمة الاستئناف بباريس ٣ يناير

١٩٧٢ . ١٩٧٢ - ٤٠٨

- Rodier lafaute commune en matier d'abordage D.M.F. 1963. Page 141.

- 1967 Septembre Saint nazaire بالمحكمة التجارية

D.M.F ١٩٦٨ ص ٦٢٦ محكمة الاستئناف بيوتيهيه ١٥ اكتوبر ١٩٦٨

١٩٦١ ، ١٥٠ ، مشار اليه سابقاً.

- Cass civ 10 November 1962 D.M.F. 1963-141 et lanot rodier

(٢) ذلك أن تنظيم الملاحة في الموانئ وكذا الأنهار تتكفل به دولة الميناء أو النهر بإصدار قرارات وقوانين خاصة، هذا بالرغم من أن المعاهدات الدولية الخاصة

الدولي، فكلما كثرت القواعد الواجب التطبيق، كلما ارتفعت المخالفات وتجراً الانسان علي مخالفة احدهما<sup>(١)</sup>.

والرأي السائد في التشريعات المدنية ان اشتراك المدعي بفعله في احداث الضرر الذي أصابه لا يترتب عليه عدم مساءله المدعي عليه الذي ثبت خطأه، وإنما توزع المسؤولية بين الطرفين بحسب جسامه الخطأ الذي صدر عن كل منهما<sup>(٢)</sup>، وتقسم المسؤولية تبعاً لخطورة الأخطاء وهو ما تقضي به أغلبية التشريعات البحرية، وأحكام معاهدة بروكسيل.

ويقضي الفصل ١/٢٩٥ من قانون التجارة البحرية المغربي أنه اذا كان الخطأ مشتركاً بين السفن المتصادمة فإن مسؤولية كل واحد منهما تحدد بالنسبة إلي جسامه الأخطاء التي صدرت عنها ..... " ويقابل هذا الفصل المادة ١/٤ من المعاهدة والمادة ١/٤ من القانون الفرنسي ١٩٦٧/٧/٧<sup>(٣)</sup>.

---

بالقواعد الدولية لمنع التصادم توصي بأن لا تكون هذه التنظيمات المحلية مخالفة الي حد ما معها، راجع القواعد الأولى في قواعد منع التصادم لسنة ١٩٧٢.

(١) راجع لوكليير ص ١٠٠ حيث يشير إلي أن حالات التصادم المشترك تشكل أكثر من نسبة ربع من حوادث التصادم التي تقع، وذلك طبقاً للإحصائيات التي تمت حول الأحكام القضائية

- Dalloz repertoire de droit commercial 1972 – No. 330.

(٢) راجع مأمون الكزري قانون الالتزامات والعقود المغربي (الجزء الأول) ص ٤١٢ روديير حوادث البحر الفقرة ٤٢، وأيضاً الأستاذ الدكتور أحمد حسني ص ١٨٥ المرجع السابق.

(٣) وقد كان تقنين ١٨٠٧ الفرنسي يطبق علي التصادم بخطأ مشترك نفس القاعدة المطبقة علي التصادم المشتبه في سببه راجع روديير الفقرة ٤٢٨

وقد تخلي القانون التجاري التركي سنة ١٩٥٦ عن القاعدة التي تقضي بتقسيم المسؤولية في حالة الاخطاء المشتركة حسب قيمة كل عائمة من العائمات المصطدمة فيما بينهما ليتبني الحل الذي تضمنته معاهدة ١٩١٠<sup>(١)</sup>، بينما احتفظ القانون البحري المصري بهذه القاعدة، ويذهب الفقه المصري بصفة عامة الي أن حكم القانون المصري في هذا الشأن غريب ومخالف للقواعد العامة، وقد تقادي ذلك المشروع الجديد المصري للقانون البحري وأخذ بنفس القاعدة الواردة في نص المعاهدة ١٩١٠<sup>(٢)</sup>، بينما نجد بعض التشريعات يسود لديها التقسيم المتساوي في حالة الخطأ المشترك كالتشريع الأمريكي<sup>(٣)</sup>، والانجليزي الي غاية سنة ١٩١١<sup>(٤)</sup>، وأخذت تشريعات أخرى بقاعدة تتمثل في تحمل الخسارت من طرف كل واحد في حالة الأخطاء المشتركة<sup>(٥)</sup>.

ومن جانب الفقه يعد لدي البعض التصادم حاصلاً بخطأ مشترك، اذا وقع الخطأ من كلا السفينتين في نفس الوقت لأنه اذا وقع أحدهما

---

(١) راجع القانون التجاري البحري التركي الفصل (١٢١٨) .

(٢) راجع المادة ١/٣٤١ من المشروع الجديد البحري المصري الذي يتفق مع نص المادة ١/٤٧٥ من المشروع الجديد البحري المغربي الذي يقضي بأنه "إذا كان هنالك خطأ مشترك تكون مسؤولية كل باخرة علي حدة متناسبة مع فداحة الأخطاء المرتكبة إلا أنه حسب الظروف اذا لم يكن تحديد النسبة أو اذا كانت الأخطاء الظاهرة متساوية تكون المسؤولية متحملة بخصص".

(3) Voy les citations dans banassier labothro blame clause D.M.F. 1952.563

(4) Cons marsden sert 25-rodier No.43.

(٥) القانون الأسباني الفصل ٨٢٧- الشيلي ١١٣٠ - الارجنتين ١٢٦٣ - فنزويلا ٣٣٨.

قبل الآخر يعد في غالبية الأحيان ان مرتكب الخطأ الأول هو المسئول عن حادث التصادم، لأن خطأه هو الذي أذى الي الخطأ اللاحق<sup>(١)</sup>.

ونتفق مع هذا الاتجاه اذا كان الخطأ الأول المرتكب هو السبب الذي أدى الي حدوث التصادم، بحيث لولاه لما وقع الحادث، كما أنه يجب أن لا يكون للخطأ اللاحق أي دور في حدوث التصادم، وألا تحمل هو الآخر مسئولية التصادم بقدر مشاركة خطئة في احداث الضرر.

ويتفق أغلبية الفقه علي أن قاعدة التوزيع بحسب خطورة الخطأ، تكون صعبة التنفيذ اذا كان التصادم الذي ارتكبه كلا السفينتين المتصادمة علي درجة متساوية من حيث جسامه الأخطاء<sup>(٢)</sup>، مما يقتضي تقسيم المسئولية بين السفينتين بالتساوي، كما يلجأ الي اختيار تقسيم المسئولية مناصفة في حالات أخرى لصعوبة تقدير مدي مساهمة الأخطاء في احداث الضرر من الناحية العملية، وهو ما أكدته التشريعات التي استقت احكامها من معاهدة ١٩١٠ والتي تقضي في المادة الرابعة منها الفقرة الأولى "..... علي أنه اذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة، أو اذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسئولية بالتساوي<sup>(٣)</sup>، ويتمتع القضاء في هذا الصدد بكامل السلطة التقديرية في تحديد نسبه المسئولية.

---

(١) ريبير الفقرة ٢٠٦٣ الهامش ٦ ص ٤٤ ، ويوصي ريبير بترك هذا الموضوع للاجتهاد القضائي الذي يتولي البحث في كل قضية علي حدي، راجع محكمة الاستئناف بروان (الغرفة الثانية) ٢٩ يناير ١٩٧٩ D.M.F ١٩٧٩ ، ٤٠٩ .

(٢) اكس AIX ١٩٥٨/٣/٤ D.M.F ١٩٥٩-٢٨٦

(٣) راجع نص الفصل ٢٩٥ بحري مغربي والمادة الرابعة، القانون الفرنسي الجديد، والمادة ٣٤١ من مشروع القانون البحري المصري.

وعليه فقد اتجه في كثير من القضايا الي الأخذ بقاعدة التقسيم مناصفة حين يصعب عليها تحديد مدي مساهمة الخطأ المرتكب من احدي السفن في احداث الضرر، وفي بعض الحالات يعبر القضاء عن هذه الصعوبة، وتطبيقاً لذلك أيدت محكمة الاستئناف برين الحكم الصادر من المحكمة البحرية التجارية بالحكم علي السفينتين المصطدمتين بنفس العقوبة لارتكابهما عدداً من الاخطاء المشتركة وادانتها لاحدي السفينتين لكونها لم تقم بمناورة صريحة وادانتها لاخري لعدم قيامها بملاحظة علي الوجه الصحيح، لذا وجب تقسيم المسؤولية المدنية عن الحادث مناصفة لأن نصيب كل مالك في وقوع التصادم يتعذر تحديده بكيفية دقيقة<sup>(١)</sup>، وفي أحيان أخرى لا يعبر عن هذه الصعوبة، بل يحاول فقط أن يبرر أن هناك أخطاء من كلا الجانبين تعد الي حد ما متساوية مما يتعين تقسيم المسؤولية، وهكذا فقط قضت محكمة الاستئناف ببروكسيل بتقسيم المسؤولية مناصفة عن التصادم بين السفينتين حينما

---

(١) محكمة الاستئناف برين Rennes (الغرفة الأولى) ٤ يونيو ١٩٦٩ D.M.F ١٩٧٠ ص ٢٦٦ وأيضاً أنظر المحكمة التجارية Bayonne ٢٧/١٠/١٩٥٠ D.M.F ١٩٥١ - ٤٤٩ ، أفس AIX ٤/٣/١٩٥٨ مشار اليه D.M.F ١٩٥٩ - ٢٨٦ ، المحكمة التجارية Saint nazair ٦ سبتمبر ١٩٦٧ D.M.F ١٩٦٨ ٦٢٦ مشار اليه، وقضي بتقسيم المسؤولية عن التصادم الواقع في ميناء بين قاطرة وسفينة ذات محرك دافع، حين كانت هذه الأخيرة تسير بسرعة تفوق تلك التي يحددها التنظيم ... ومن جهة أخرى الطارده تحمل أنواراً بيضاء للارساء فقط وليس نوراً أحمر مرئي في سائر الافق كما هو مقرر بالنسبة للسفن .. محكمة الاستئناف بروان ١٣ يونيو ١٩٦٦ ، ٣ مارس ١٩٦٧ D.M.F ١٩٦٨ ص ١٢ مشار اليهما سابقاً.

تظهر أخطأؤهما مرتكبة في آن واحد أو علي الأقل لما يظهر ان هذه الأخطاء قد ارتكبت بالتوالي الي حين أصبح التصادم لا مفر منه<sup>(١)</sup>.

وفي قضية أخرى صرحت محكمة الاستئناف بروان Rouen أنه "يجب تقسيم مسؤولية التصادم الواقع في ميناء بين زورق وقاطرة، وذلك لما تسير هذه الأخيرة بسرعة تفوق السرعة المحددة في التنظيم من جهة، ومن جهة أخرى كان الزورق يحمل أنواراً بيضاء دالة علي الرسو فقط<sup>(٢)</sup>.

وتقضي المحاكم في أحيانا أخرى بحصص متفاوتة في تحمل المسؤولية، وذلك نظراً لكون احدي السفن لم ترتكب إلا خطأ واحداً، أما الأخرى فقد ارتكبت أخطاء عديدة<sup>(٣)</sup>.

---

(١) محكمة الاستئناف بيروكسيل ٩ يناير ١٩٣٥ - ١٤٦ III Dor XXXX وقد لاحظت المحكمة في هذه القضية أن السفينة التي تمر بمركب قصد تجاوز، تعد مخطئه دون اعلان عن ذلك أيضاً، ثم تقوم للمرة الثانية بحركة دقيقة من شأنها أن تجتنب المركب ثم تتوقف، وإذا كانت السفينة غير ملزمة مبدئياً باعلان عن مناوراتها باصدار اشارات صوتية، فإن الالتزام يفرض نفسه حين تنفذ المناورات في ظروف غير متوقعة من شأنها أن تفاجئ الغير، ومن جهة أخي تعد مخطئة السفينة التي كانت تسير سيراً عادياً لكنها لم تتخذ الاجراءات القانونية ضد الحادث الممكن وقوعه بمجرد ما رأت مناورة السفينة الأخرى الغير العادية ثم تحافظ علي سيرها الي الراء، ولا تقوم بمناورة الا في آخر لحظة، وفي الوقت الذي تصير فيه هذه المناورة دون جدوي، يجب أن تقسم المسؤولية مناصفة بين السفينتين المعنيتين بالأمر.

(٢) محكمة الاستئناف بروان ١٣/٩/١٩٦٦ D.M.F ١٩٦٨ ص ١٢ المشار اليهما سابقاً.

(١) رين Rennes ١٦/١١/١٩٦٤ D.M.F ١٩٦٥ - ٤٨٦ - المحكمة التجارية  
بمرساي ٣ يناير ١٩٦٧ - ص ٤٩٢ - قرار تحكيمي

ففي قضاء لمحكمة الاستئناف ببواتيه جاء فيه أنه يجب أن تتحمل  $\frac{3}{4}$  من مسئولية تصادم السفينة التي ارتكبت الأخطاء الآتية :-

- ١- حراسة غير كافية علي ظهر السفينة.
- ٢- عدم التخفيض من السرعة اثناء التوغل في الضباب.
- ٣- الاستعمال المتأخر لاشارة الضباب والرادار.

وتعد السفينة الأخرى مسئولة بنسبة  $\frac{1}{4}$  نظراً لانعدام الحراسة علي متنها بالرغم من أنها كانت تقوم بعملية الصيد ، واهمالها لاصدار اشارات ضوئية ينص عليها الفصل ١٥<sup>(١)</sup> ، والحكم بحصص متفاوتة في هذه القضية يجد ما يبرره لكون سفينة ارتكبت عدة أخطاء بينما لم ترتكب الأخرى الا خطأً واحداً<sup>(٢)</sup>.

---

(٢) محكمة الاستئناف ببواتيه Poitiers ( الغرفة الثانية ) ١٥ أكتوبر ١٩٦٨ D.M.F ١٩٦٩ - ص ١٥٠ المشار اليه سابقاً.

(٣) رودبير المرجع السابق فقرة ٤٢ ، يؤدي الي خرق قاعدة الملاحة في الجهة اليمني الي تحميل القضاء هذا الطرف أكبر قدر من المسئولية، وهناك تقسيمات مختلفة جاءت من القضاء سواء بالثلثين أو الثلث وكذلك بثلاثة أرباع وربع

- Rouen 1/12/1952 D.M.F. - 1953 - 582
- Pau 13/6/1951 D.M.F . 1951 - 597 - Rouen 11/12/1959
- 632.
- Rennes 24/7/1951 D.M.F 1952 - 21 =
- = -Rennes 16/11/1964 D.M.F. 1952 - 486 - poitiers 15/10/1968 D.M.F 1969 - 150
- AIX 4/3/1958 D.M.F 1959-286-Rouen 13/6/1966 D.M.F. 1968.12. مشار اليه
- Sait nazaire 6/9/196 D.M.F.1968.626.

مشار اليه

وفي نفس السياق تقضي بعض المحاكم في حالات أخري بخصص غير متساوية في تحميل المسؤولية، حيث يكون التصادم ناتجاً عن نفس الخطأ أو الإهمال، إلا أن مساهمته في احداث الضرر تكون متفاوتة، كما هو الشأن في الإهمال بتعيين الحراسة الكافية علي ظهر السفينة أو أن القيام بها لم يتم بعناية أو من لدن من له خبرة ودراية بقواعد الملاحة<sup>(١)</sup>.

وما ينبغي التأكيد عليه حتي يعد التصادم ناتجاً عن خطأ مشترك، هو أن يكون الخطأ الصادر من كلا السفينتين له دور في حدوث التصادم، فالسفينة التي تقوم بمناورة اثناء دخولها الي الميناء قصد الرسو ترتكب خطأً اذا لم تتخذ الاحتياطات التي تقتضيها القيام بهذه المناورة دون أن تلحق بالغير أي ضرر، كما تعد السفينة المربوطة بالرصيف مخطئة هي الأخرى اذا لم تعين حارساً يتولي الحراسة علي ظهرها اذا كان بإمكان هذه الأخيرة لو تواجد أحد افراد الطاقم علي ظهرها ان يسعي الي الحيلولة دون حدوث التصادم أو علي الأقل الي التخفيف منه<sup>(٢)</sup>.

---

(١) ففي قضية - حيث كان يوجد علي متن زورق نجار قديم يقوم بمهمة الحراسة، وهو في نفس الوقت يمارس وظيفة الطباخ ويجهل تماماً قواعد الملاحة، اعتبر الزورق مسؤولاً لعدم توفر، علي حراسة جيدة أثناء حدوث التصادم، كما اعتبرت الناقله التي صادمت هذا الزورق لم تتوفر هي الأخرى علي حراسة جيدة، بحيث لو قام الحارس بعمله بعنايه لما حصل التصادم، ويترتب عن ذلك مسؤولية الزورق بنسبة  $\frac{3}{4}$  ومسئولية الناقله بنسبة  $\frac{1}{4}$  المحكمة البحرية التجارية ٢٥ نوفمبر ١٩٣٥ Dor XXX  
IX 236 de cepentaque مشار اليه في لوكليز المرجع السابق ص ١٠٠  
(١) المحكمة البحرية التجارية Saint nazaire ٦ سبتمبر ١٩٦٧ D.M.F ١٩٦٨  
ص ٦٢٦ مشار اليه.

ومن خلال الأحكام السابقة يلاحظ أنه يتعين ان لا يستغرق أي من الخطأين الخطأ الآخر بل يجب أن يشترك كل منهما في أحداث الضرر مستقلاً، بحيث يكون للضرر سببان خطأ المدعي والمدعي عليه<sup>(١)</sup>، ومن ثم اذا صدر من احدي السفن خطأ وكان كافياً وحده أن ينشئ تصادمًا، ولم يكن لخطأ السفينة الاخرى أي دور في الحادث فلا يعد هذا التصادم قد حصل بخطأ مشترك وانما سببه خطأ سفينة واحدة، وتتحمل السفينة التي استغرق خطؤها خطأ السفينة الأخرى، مسئولية كل الأضرار الناشئة عن التصادم، لانعدام رابطة السببية بين خطأ السفينة الأخرى وحادث التصادم<sup>(٢)</sup>، ومن هذه الأضرار ما يصيب الأموال كالسفن والبضائع وغيرها، ومنها ما يصيب الأشخاص اما بجراح أو وفاة سواء كانوا من أفراد الطاقم أو المسافرين أو غيرهم ممن كانوا علي ظهر السفينة أثناء وقوع التصادم.

ويشير عادة التصادم الناتج عن خطأ مشترك صعوبة تحديد المسؤولية التي تقع علي عاتق كل طرف في التصادم ونظراً إلي أن المسؤولية سوف توزع علي حسب جسامه الخطأ المرتكب، وبالتالي الاضرار المترتبة عن هذا الخطأ، بحيث يختلف الحكم بحسب ما اذا كان الأمر يتعلق بالسفن وحمولتها أو كان يتعلق بالوفاة أو الجروح، لذلك فقد نصت التشريعات البحرية والاتفاقية الخاصة بتوحيد أحكام

---

(٢) السنهوري الوسيط ص ٨٨٨ وما بعدها والهوامش التي أشار فيها الي عدة أحكام قضائية تطبيقية في الخطأ المشترك بصفة عامة.

(٣) راجع ريبير المرجع السابق ص ٤٤ - فقرة ٢٠٩٣، والاستاذ علي جمال الدين عوض المرجع السابق ص ٣٩٣ فقرة ٧٠٤

التصادم البحري علي بعض الاستثناءات فيما يتعلق بالأحكام المسئولة عن التصادم الناتج عن الخطأ المشترك.

### أولاً : عدم التضامن بالنسبة للأضرار المادية اللاحقة بالغير :

في حالة التصادم الناشئ عن خطأ احدي السفن تقع المسؤولية كاملة الاضرار علي السفينة المخطئة وحدها ، وذلك علي خلاف ما هو عليه الأمر في حالة التصادم بخطأ مشترك اذ تتحدد مسؤولية كل سفينة من السفن المتصادمة بحسب جسامه الأخطاء التي ارتكبتها ، والتي يتعين ان تتحمل بموجبها تعويض الاضرار التي تسببت في احداثها للغير.

ويقصد بالاضرار التي تلحق بالغير، الاضرار التي اصابت السفن وشحناتها أو البحارة والركاب وأمتعتهم أو غيرهم من الاشخاص الذين يتواجدون علي ظهرها اثناء حدوث التصادم<sup>(١)</sup> ، ويثار سؤال حول ما اذا كان بإمكان المتضررين من حادث التصادم الناتج عن الخطأ المشترك ان يطالبوا بتعويض الضرر اللاحق بهم، من أي أحد من مجهزي السفينتين المتصادمتين ؟

أم يتعين عليهم طلب التعويض عن الضرر من أحدهم فقط<sup>(٢)</sup> ؟

---

(١) راجع نص الفقرة الثانية من الفصل ٤ من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠ ، الفصل ٣/٣٤١ من مشروع القانون البحري المصري، والفصل ٢٩٥ من ق.ت.ب.م والمادة ٤ من القانون الفرنسي الجديد.

(١) روديير حوادث البحر فقرة ١٤٤ ، الاستاذ الدكتور احمد حسني المرجع السابق ص ١٨٧ لوكيير ص ١٠٣ - ريبير ص ٤٩ فقرة ٢٠٩٥ .

تقضي القواعد العامة الواردة في القانون المدني<sup>(١)</sup> بالالتزام بالتضامن ازاء الغير الغير عن تعويض الضرر، ويتعين طبقاً لهذا المبدأ الوارد في القواعد العامة انه اذا ترتب عن التصادم الناشئ بسبب الخطأ المشترك ضرراً أصاب الشحنة أو الركاب أو البحارة أو أي شخص كان علي ظهر السفينة، فإن مجهزي السفينتين الداخلتين في التصادم يعدان مسئولين بالتضامن قبل الغير، واذا فرضنا انه اصبحت احدي السفن مسئولة عن  $\frac{1}{3}$  الضرر بينما تحملت الأخرى  $\frac{2}{3}$  الضرر، فإن الغير اللذين أصابهم الضرر يمكنهم أن يطالبوا احدي السفينتين بتعويض كل الضرر اللاحق بهم دون تمييز بين أحداً من مجهزي السفينتين<sup>(٢)</sup>.

وهذا المبدأ الوارد في القواعد العامة والمتعلق بالالتزام بالتضامن اذا كان يجد ما يبرره في كون ان كل مسئول ارتكب خطأً يترتب عليه كامل الضرر لأنه لولا خطاه لما وقع الضرر، ومن ثم يتعين ان يصبح متضامناً مع مشاركته في ارتكاب الخطأ، إلا أن تطبيق هذا المبدأ في حالة التصادم الناتج عن خطأ مشترك يؤدي الي بعض النتائج الغير العادلة والمتناقضة مع ما قد تكون احدي السفن المتصادمة قد التزمت به ازاء الغير المتعاقد معها، أو ما يؤدي اليه من تعطيل شروط

---

(٢) نص الفصل ٩٩ من ق.ل.ع.م. يقضي بأنه اذا وقع الضرر من اشخاص متعددين عملوا متواطئين كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن عن النتائج دون تمييز، ويضيف الفصل ١٠٠ من القانون نفسه بأنه "يطبق الحكم المقرر في الفصل ٩٩ اذا تعدد المسئولون عن الضرر وتعذر تحديد فاعله الأصلي من بينهم او تعذر تحديد النسبة التي ساهموا بها في الضرر، ويقابل هذا النص المادة ١٦٩ مدني مصري.

(٣) روديير المرجع السابق فقرة ٤٤ ريبير المرجع السابق فقرة ٢٠٩٥.

الاعفاء من المسؤولية التي عادة ما تضعها السفن في تذكرة الشحن أو السفر ازاء الشاحنين والمسافرين.

ومن النتائج الغير العادلة المترتبة عن تطبيق قاعدة التضامن أنه لو فرضنا ان تصادماً وقع نتيجة خطأ مشترك بين سفينتين (أ) و (ب) وان شاحني البضائع علي السفينة (أ) الهالكة أو التالفة نتيجة التصادم يمكنهم المطالبة بالتعويض عن الاضرار اللاحقة بهم من مجهز السفينة التي لم يكن لها معهم أي اتفاق لشحن بضائعهم، وذلك عملاً بقاعدة التضامن الواردة في القواعد العامة، وبذلك يمكنهم التخلص من الاتفاقيات والاحكام التي تحكم علاقاتهم بمجهز السفينة التي نقلت بضائعهم<sup>(١)</sup>، حتي لا يحتج هذا الاخير في مواجهتهم بشرط الاعفاء عن المسؤولية عن أخطاء الريان الواردة في سند الشحن او في تذكرة السفر، أو بالاعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التي تقع من الريان والتابعين البحريين وفقاً لمعاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤، وانما سيتوجه الشاحن أو المسافر قصد المطالبة بالتعويض الي مجهز السفينة الاخري الذي لا تربطه اياه أية علاقة تعاقدية، لأن هذا المجهز لا يستطيع التمسك بالاعفاء لأنه وارد في عقد لا يعتبر طرفاً فيه، وباعتباره متضامناً مع مجهز السفينة الشاحنة او الناقلة في تعويض الضرر سيكون مضطراً الي دفع التعويض كاملاً، ويكون له بعد ذلك أن يرجع علي مجهز السفينة الشاحنة أو الناقلة والذي لا يستطيع التمسك ازاءه بشروط الاعفاء، وبذلك يحصل الشاحن او المسافر علي تعويض ما كان ليحصل

---

(١) راجع رودبيرر الفقرة ٤٤ .

عليه لولا وجود قاعدة التضامن، ويفقد مجهز السفينة الشاحنة او الناقله ميوة الاعفاء من المسؤولية<sup>(١)</sup>.

ومن النتائج الغير العادلة المترتبة علي تطبيق قاعدة التضامن أيضاً، تعطيل شروط الاعفاء من المسؤولية حالة حدوث التصادم بخطأ مشترك بين سفن مملوكة لشخص واحد لأن كل سفينة لها كيانه الخاص، ومن ثم اذا رفع الشاحن دعوي مثلاً ضد المالك لتعويض ما لحقه من اضرار بالرغم من أن السفينة المملوكة له كانت متعاقدة معهم، وتستفيد من شروط الاعفاء الواردة في العقد، وأن السفينة الاخري مملوكة له أيضاً، فانهم سوف يرفعون عليه دعوي ليس بوصفه مالكاً للسفينة التي أصيبوا عليها، ولكن بوصفه مالكاً للسفينة الاخري والغير المستفيدة من شروط الاعفاء الواردة في عقد الشحن بالرغم من أنها مملوكة لها هي أيضاً، ونظراً لهذه النتائج الغير العادلة والمترتبة علي تطبيق قاعدة التضامن كان من الضروري البحث عن حلول أكثر ملائمة للجميع، من تلك النتائج الغير العادلة والتي يذهب غالباً ضحيتها أحد الطرفين في حادثة التصادم بخطأ مشترك.

وفعلاً فقد نصت أحكام المعاهدة علي استبعاد تطبيق قاعدة التضامن اذا تعلق الامر بخسائر مادية لحقت الغير من جراء التصادم نتيجة خطأ مشترك<sup>(٢)</sup>، و دق ثبتت التشريعات<sup>(٣)</sup> البحرية نفس الحكم

---

(١) دانجون الجزء الرابع فقرة ١٣٥٠ - ص ٤٩ ، الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض ص ٣٧٨ .

(٢) راجع ريبير Ripert المرجع السابق فقرة ٠٢/٢٠٩٥ .

(٣) المادة ٢/٢٣٩ تونس بحري، الفصل ٧٣٦ بحري الماني ، الفصل ٤٨٤ بحري ايطالي.

وخاصة تلك التي أخذت أحكامها عن المعاهدة، اذ نص الفصل ٢٩٥ من الفقرة الثانية من قانون التجارة البحرية المغربي المطابق لنص الفقرة الثانية من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ بأن الأضرار المادية اللاحقة بالغير من جراء التصادم البحري الناشئ من الخطأ المشترك تتحملها كل سفينة من السفن المتصادمة بحسب نسبة جسامه الخطأ المرتكب من طرفها، وبدون تصامن بين السفن المخطئة ازاء الغير المتضرر<sup>(١)</sup>، بمعنى أنه لا يجوز للمضروب ان يطالب كل مسئول عن التصادم بخطأ مشترك لتعويضه عن الاضرار اللاحقة به الا في حدود النسبة التي حددتها المحكمة، وذلك دون الاستفادة مما تقرره القواعد العامة من مطالبة أي من المسؤولين بكل التعويض، طبقاً لقاعدة التضامن، فلو فرضنا أن السفينة (أ) مسؤولة أثر تصادم  $\frac{2}{3}$  (ب) تحملت مسؤولية  $\frac{1}{3}$  فإن ذوي الحقوق علي السفينة (أ) سوف لا يجوز لهم مطالبة سفينة (ب)، ولا يجوز لهم رفع الدعوي الا ضد السفينة (أ) وفي حدود الثلثين اذا كانت المبالغ المستحقة من (أ) وهي في ..... تفوق الاموال المترتبة عن التحديد القانوني للمسئولية<sup>٢</sup>، لا يسوغ لذوي الحقوق علي السفينة (أ) الرجوع ضد السفينة (ب) بخصوص الباقي.

وفي مصر فإن التقنين البحري لم يتعرض لتنظيم مسؤولية الاضرار التي تلحق بالغير اثناء التصادم بخطأ مشترك، لذلك فقد ذهب القضاء

---

(١) المادة ٢/٤ من القانون الفرنسي ١٩٦٧/٧/٧ - ٢/٣٤١ من المشروع المصري الجديد، ٢/٤٧٥ من المشروع الجديد البحري المغربي.

(٢) سوف نتناوله في الباب الثاني من القسم الثاني، راجع لوكيير ١٠٢ .

الي تطبيق القواعد العامة في مثل هذه الاضرار<sup>(١)</sup> وعلي خلاف ذلك يتفق المشروع الجديد للقانون البحري المصري مع أحكام معاهدة بروكسيل في استبعاد التضامن حالة الاضرار المادية اللاحقة بالغير<sup>(٢)</sup>.

وفي فرنسا كانت تطبق القواعد العامة التي تقضي بتضامن السفن المخطئة بتعويض الغير<sup>(٣)</sup> قبل صدور قانون ١٥ يوليو ١٩١٥ الذي أخذ بالحكم الوارد في اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ ، والذي حل محله قانون ١٩٦٧/٧/٧ حيث ورد في نص المادة الرابعة منه علي أن المسؤولية المترتبة عن التصادم بخطأ مشترك بين سفينتين ، تتحدد بنسبة خطئهما عن تعويض الاضرار المادية التي تلحق بالغير بدون تضامن فيما بينها<sup>(٤)</sup>.

ومن خلال استعراضنا للأسباب الدافعة الي استبعاد قاعدة التضامن ، فإن هذه الأسباب لا تقوم عندما تكون الاضرار قد لحقت بالغير الذي لا تربطهم أيه رابطة قانونية أو واقعية مع السفن المتصادمة ،

---

(١) استئناف مصري مختلط ٢١ يونيو ١٩٣٩ ، ٥٢ - ٥٥ مشار اليه في مصطفى

كمال طه أصول القانون البحري ص ٨١٠ هامش رقم ١

(٢) راجع نص المادة ٢/٣٤١ من المشروع البحري المصري الجديد.

(٣) نقض فرنسي ١١ يوليو ١٨٩٢ دالوز ١٨٩٤ - ١ - ٥١٣ - مشار اليه في

مصطفى كمال طه ص ٨١٠ هامش رقم

(٤) رودبير المرجع السابق ص ٥٧ ، أخذ بنفس الحكم قانون الاتفاقات البحرية الانجليزية

لسنة ١٩١١ ، وعلي خلاف ذلك استبقي قانون الولايات المتحدة الامركية قاعدة

التضامن التي تسمح للمصايين بالاضرار المادية او الجسدية علي حد سواء أن

يطلبوا تعويضاتهم الكاملة لأية سفينة من السفن المعنية.

راجع رودبير الفقرة ٤٤

كما هو الحال بالنسبة للاضرار التي تصيب سفينته من الغير أو بضائع توجد علي متن سفينة ما ، فإذا كان التصادم الذي يرجع الي خطأ مشترك بين سفينتين قد تسبب في ضرر لسفينة ثالثة أو لشحنتها ، فإن هذه الحالة تخرج عن نطاق التصادم بخطأ مشترك الذي تواجهه المعاهدة ، وبذلك تسأل السفينتين المخطئتين عن التعويض بالتضامن<sup>(١)</sup>.

وتطبيقاً لذلك قضي بالتضامن علي عدة شركات تملك السفينة الصادمة بدفع مع الفوائد القانونية ابتداءً من تاريخ رفع الدعوي لفائدة السفينة المصدومة التعويض بالفرنك الفرنسي يوم الاداء<sup>(٢)</sup> ، وفي نفس السياق قضي بالتضامن بين الربابنة والمجهزين الالمان بأداء مبلغ ٥٤٣ فرنك للسيد Marquet كتعويض للتوقف بالاضافة الي مسطرة المستعجلات وأتعاب الخبرة والفوائد القانونية<sup>(٣)</sup>.

وأخيراً فإن عدم التضامن ازاء الغير في حالة الاضرار المادية أوجبه ظروف التعامل في الملاحة البحرية ، وخاصة منها عمليات النقل البحري التي أصبحت تتم عن طريق اشتراط اعفاء الناقل من المسؤولية كأحد الشروط الضرورية لتشجيع الاستغلال البحري ، هذا بالاضافة الي أنه في مادة التصادم وفي مجال المسؤولية عادة ما يحدد المجهزون قانوناً مسئوليتهم ومعني ذلك أن كل سفينة تكون مسئولة فقط عن نسبة أخطائها.

---

(١) ريبير ص٤٨ الهامش رقم ١ ، الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض ٣٩٤

والهامش ١ الاستاذ الدكتور أحمد حسني ص١٨٨ ، رودبير الفقرة ٤٥ .

(٢) المحكمة التجارية بباريس ٣٠ ابريل ١٩٧٩ D.M.F ١٩٧٩ ص ٤٧٨

(3) Trib comm de Dieppe 3 Dic 1963 D.M.F 1965-44

وحسب التحديد القانوني للمسئولية، وذلك وفقاً للشروط المقررة في التشريع الوطني للمجهز، أو حسب القانون الواجب التطبيق.

ثانياً : التضامن بخصوص الأضرار البدنية : يترتب عن التصادم خطأً مشترك الي جانب الاضرار المادية في بعض الحالات اضرار بدنية، وهذه الأضرار قد تصيب الاشخاص العاملين علي ظهر السفن أو المسافرين علي متنها، وقد تؤدي هذه الأضرار الي الوفاة أو الجروح بمختلف أنواعها وإذا كانت المعاهدة في حالة الأضرار المادية، استبعدت قاعدة التضامن ازاء الغير بين المسؤولين فإنه علي خلاف ذلك في حالة الاضرار البدنية، حيث جاء في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة صراحة علي أنه "تلتزم السفن المخطئة بالتضامن بالنسبة للغير عن الخسائر الناشئة عن الموت أو الجروح .... " وهو ما تبنته معظم التشريعات البحرية<sup>(١)</sup>، وبمقتضي نص الاتفاقية تلتزم السفن المخطئة بالتضامن ازاء الاغيار بخصوص الاضرار البدنية، ك وفاة أو جروح، وذلك بحسب نسبة جسامه خطئها<sup>(٢)</sup>، وتخول هذه القاعدة للمضروع حق مطالبة أية سفينة من تلك التي ساهمت في احداث الضرر بالتعويض عن الخسارة كاملاً، وتطبيقاً لذلك قضي أنه اذا ثبتت المسؤولية بمقتضي الفصل ٤ من قانون ٧ يوليو

---

(١) راجع الفصل ٢٩٥ الفقرة الأخيرة المادة ٣/٤ من القانون الفرنسي الجديد ٦٧/٧/٧ وأيضاً المادة ٣/٣٤١ من المشروع البحري المصري، والفصل ٣/٤٧٥ من المشروع البحري المغربي.

(٢) لوكليز المرجع السابق ص ١٠٣، الاستاذ الدكتور علي حسن يونس اصول القانون البحري فقرة ٥٣٩ .

١٩٦٧ - بالتضامن ازاء الاغيار بالنسبة للأضرار الناتجة عن الوفاة  
فيتعين مزج هذا الفصل باحكام القانون المدني في مادة التضامن<sup>(١)</sup>.

ويحق للسفينة التي دفعت حصة تفوق التعويض الواجب عليها أن  
تتحمله، مطالبه السفينة المتضامنة معها استرداد الفرق، وذلك تطبيقاً  
لنص الاتفاقية والذي يقضي "أن يكون لمن دفع حصة أكبر من التي  
كان عليه أن يتحملها في النهاية طبقاً للفقرة الأولى من هذه المادة حق  
المطالبة بالفرق"<sup>(٢)</sup> ، وهذا الحكم أخذت به جل التشريعات البحرية<sup>(٣)</sup>.

ويذهب بعض الفقه الي أن قاعدة التضامن بين المسؤولين عن  
الاضرار البدنية يشوبها بعض العيب أثناء اصطدامها بالقواعد الخاصة  
بتحديد مسؤولية ملاك السفن<sup>(٤)</sup>، التي قررتها كل من معاهدة  
بروكسيل ٢٥ اغسطس ١٩٢٤ ومعاهدة ١٩٥٧ ، وذلك كما اذا دفع  
أحد المسؤولين بالتضامن مبلغ التعويض كاملاً للمتضرر أو دفع له جزء  
من التعويض يزيد علي حصته، ويقل عن مبلغ التعويض الكامل  
مستعملاً حقه في تحديد مسؤوليته بالشروط المقررة في تشريعه الوطني  
كمالك للسفينة بمقتضي المعاهدتين المشار اليهما فإذا رجع هذا المسئول  
في هذه الحالة عن المسؤولين معه بالتضامن للمطالبة بالقدر الذي دفعه

- 
- (١) محكمة الاستئناف بروان Rouen ٩ مايو ١٩٧٨ D.M.F ١٩٧٩ ، ص ٢١١  
(٢) نص المادة الرابعة الفقرة الثالثة من نص المعاهدة ١٩١٠ راجع أيضاً الاستاذ  
الدكتور علي حسن يونس المرجع السابق فقرة ٥٣٩ .  
(٣) نصوص التشريعات.  
(٤) ريبير المجلد الثالث فقرة ٢٠٩٧ وأيضاً راجع لوكيير ص ١٠٣ ، وزودبير فقرة ٤٥٢.

للمتضررين بدنياً زيادةً علي حصته من التعويض، فقد يواجه هو الآخر القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية التي قد يستعملها المسئولين معه بالتضامن في مواجهته مما يجعل توزيع التعويض صعب وغير متفق مع نصيب كل من المسئولين، والواجب دفعه لتعويض المضرور<sup>(١)</sup>.

وذلك كما اذا وقع تصادم بين سفينتين (أ) و (ب) بخطأ مشترك وترتب عنه اضرار بدنية لأحد المسافرين علي متن السفينة (أ) مثلاً، وكانت تذكرة السفر تتضمن تحديد مسؤولية مالك السفينة (أ) بمبلغ ١٥٠٠٠ درهماً، وكان التعويض الذي يتعين دفعه هو ٥٠٠٠٠ درهماً، ونسبة خطأ كل من السفينتين متساوية، مما يعني أن كل سفينة تلتزم بدفع مبلغ ٢٥٠٠٠ درهماً للمصاب، ونتيجة تحديد مالك السفينة (أ) لمسئوليته في هذا الغرض، فقد يفضل المضرور رفع دعوي المسؤولية التقصيرية مباشرة علي مالك السفينة (ب) عملاً بمبدأ التضامن بين المسئولين ويحصل المضرور علي ٥٠٠٠٠ درهماً، ويقوم صاحب السفينة (ب) بالرجوع علي السفينة (أ) إلا أن هذا الأخير ونظراً لمسئوليته المحدودة ازاء المضرور سوف لا يدفع سوي مبلغ ١٥٠٠٠ درهماً، مما يسبب ضرراً لمالك السفينة (ب)، لذلك يري بعض الفقه ويحق قبول المتضرر حصوله علي مبلغ ١٥٠٠٠ درهماً من ناقلة الذي حدد مسئوليته في هذا المبلغ، وتضاف اليه مبلغ ٢٥٠٠٠ درهماً التي هي حصة الطرف الآخر والمشارك في احداث الضرر للمضرور، ذلك أن تحديد المسؤولية من لدن الناقل

---

(١) راجع الاستاذ الدكتور هشام علي صادق تنازل القوانين في مسائل المسؤولية

التقصيرية المترتبة علي التصادم البحري ص ١١٤

المسافر كان من بين الشروط التي تتضمنها تذكرة السفر، وبالتالي يعد المسافر الحامل لهذه التذكرة موافقاً علي الشروط التي تتضمنها تذكرة السفر أثناء سفره وقبل حدوث التصادم.